



Estrategia Marítima de ROCRAM 2005-2010

1. Antecedentes Generales.

A) Consideraciones sobre el Sector Marítimo de la Región.

El diagnóstico básico (ver Anexo C y documento de referencia para la Estrategia Marítima de la ROCRAM) revela que la región tiene particularidades relevantes que la diferencian de otras regiones del mundo en muchos aspectos e incluso de una aproximación a un patrón promedio global. Esta observación permite concluir que las soluciones globales para los problemas marítimos particulares de la región no son siempre prácticas y requieren de un enfoque adaptado a las particularidades de la región.

También, existen diferencias importantes entre los países de ROCRAM en aspectos de desarrollo, actividad marítima, recursos marinos, riesgos, capacidades de gestión, etc.

En este contexto, el progreso de la región puede buscarse a través de dos caminos, o una combinación de ellos:

- Eliminando o reduciendo las debilidades presentes en la región, mediante el establecimiento de estándares o metas mínimas, que los países deben proponerse alcanzar.
- Propender a la superación de cada país, a partir de su desarrollo individual actual, proponiendo metas definidas por país de acuerdo a sus respectivas capacidades, de modo que cada uno tenga la posibilidad de avanzar cualitativa y cuantitativamente hacia un mejor escenario.

La opción de los estándares mínimos no resulta suficiente, ya que la diferencia entre los miembros de la ROCRAM en diversas materias haría que los países más avanzados no tuvieran tareas y desafíos que cumplir.

En consecuencia, el progreso de la región sólo puede ser el resultado del progreso individual de cada país miembro de la ROCRAM fortalecido con la cooperación sustantiva que los países más avanzados debieran brindar a los de menor desarrollo para la superación de sus condiciones subestándar. De esta forma, cada país tiene el compromiso de avanzar desde su realidad actual y la región en su conjunto también avanzará con ellos.

B) Definición de la Estrategia la ROCRAM.

La Estrategia Marítima de la ROCRAM, para las AAMM, comprende las tareas y acciones para orientar los procesos sobre seguridad y protección marítima, formación y titulación de la gente de mar, protección del medio ambiente, aspectos jurídicos y de facilitación naviera, y lo que considere cada Organización, con el propósito de asegurar una decisión óptima en la implantación de normas tan elevadas como resulte posible de los Convenios Internacionales de la OMI para el cumplimiento de su Plan Estratégico y el Plan de Trabajo hasta el 2010.



C) Consideraciones Básicas de la Estrategia de la ROCRAM.

Las Estrategias anteriores consideraron la aplicación directa de un conjunto de propuestas globales derivadas de los distintos convenios internacionales aplicables al sector pretendiendo adaptar e implementar en la región sistemas de soluciones globales a problemas marítimos globales.

La Estrategia propuesta, en cambio, parte por analizar el escenario marítimo, portuario y pesquero actual, identificando las peculiaridades y características propias de la región demostrando que la región no corresponde a un patrón promedio global o que se diferencia significativamente de otras regiones. Para abordar estos temas, la Estrategia propone apartarse de las propuestas globales genéricas y buscar soluciones regionales “a la medida”.

Se observa, también, que los problemas del sector marítimo, portuario y pesquero no pueden abordarse desde una sola dimensión (sea ésta ambiental, de seguridad, legal, económica, etc.), dado que la solución de la mayor parte de los problemas ambientales o de seguridad depende de un conjunto de aspectos o deficiencias comunes y transversales a toda la organización: la gestión central, los recursos humanos, físicos y económicos, el manejo de la información, el uso de tecnologías, el escenario legal, la participación de los diversos actores, etc. Los temas de la OMI y de las AAMM son, además, notoriamente interdependientes: no puede haber protección del medio marino sin seguridad marítima y ésta sin protección marítima, y ellas sin formación y legislación marítima y todas sin facilitación.

Lo anterior conlleva a postular que la mejor opción para enfrentar los problemas del sector es abordándolos integralmente (holísticamente), mediante una “estrategia única” que abarque simultáneamente todos sus aspectos e interrelaciones y permita a las AAMM lograr mejores resultados, con mayor eficiencia y economía de recursos y mejorar la supervisión y la medición de los avances. Continuar con estrategias parciales y atomizadas sólo dispersarán y despotenciarán las capacidades de las AAMM para enfrentar desafíos.

Finalmente, como la posibilidad real de una AM para cumplir su tarea depende de un conjunto de políticas generales de gestión y organización que afectan a todas sus actividades y de su capacidad para realizar tareas técnicas sobre temas específicos, resulta evidente que fortaleciendo los aspectos centrales de la AM, se aumenta a la vez su potencial para asumir tareas específicas. Esta es precisamente la línea de la Estrategia, que pone énfasis en acciones dirigidas a reforzar los aspectos que se han detectado como los más débiles en la administración general y complementa este esfuerzo con acciones específicas prioritarias.

Así, la Estrategia propuesta tiende a fortalecer la capacidad central de gestión de las AAMM y, secundariamente, incorpora algunos temas nuevos que la región necesita abordar. Las propuestas de acción fortalecerán el tronco, con lo cual también se fortalecerán las ramas.

D) *Alcances de la Estrategia.*

La Estrategia no tiene carácter legal vinculante; representa el interés de los miembros de la ROCRAM, por lograr las metas propuestas mediante acciones individuales y conjuntas. De este modo, su implementación no será el resultado de obligaciones asumidas por los Estados sino que dependerá de la convicción a que arribarán las AAMM en cuanto a que las propuestas



contenidas en la Estrategia son necesarias, prioritarias y viables, porque están basadas en la realidad particular de la región representando así el camino más eficiente para lograr el progreso de la región y de los países miembros de la ROCRAM.

Si bien la Estrategia envuelve solamente a las AAMM, al tratar temas de competencia o interés compartido por otras instituciones y empresas, la propuesta la transforma en una orientación amplia a todo el sector para llevar a cabo acciones prioritarias en forma conjunta.

Las AAMM así como el resto del sector marítimo, portuario y pesquero están obligados al cumplimiento de un conjunto de exigencias internacionales y nacionales, aceptadas por el país y que son irrenunciables. Aún cuando la Estrategia resalta y aborda sólo algunos de esos temas y obligaciones, ello no implica la exención al cumplimiento de los demás temas no mencionados.

2. *Visión.*

La presente Estrategia es una herramienta de gestión de la ROCRAM y sus AAMM, para llevar a cabo acciones, de corto y mediano plazo, que permitan a la región avanzar desde la realidad actual a un mejor escenario futuro, definido y que responde a los intereses y necesidades nacionales en aspectos marítimos, portuarios y pesqueros.

La visión de la nueva estrategia refleja la voluntad de los miembros de la ROCRAM de responder a los desafíos marítimos globales, con una identidad propia de América Latina y con una perspectiva que contribuya a las metas de desarrollo sustentable de la región.

Se pretende que su impacto trascienda más allá de las AAMM, liderando un esfuerzo conjunto que permita el progreso de todo el sector.

3. *Temas Prioritarios de la Estrategia.*

No obstante ser innumerables los temas posibles de incluir en una Estrategia de este tipo, se ha optado por focalizar los esfuerzos en aquellos que aparecen como prioritarios y que son resultado del entorno cambiante del sector marítimo y de lo determinado por las propias AAMM de los países miembros de ROCRAM.

En este contexto, la Estrategia que se propone ha tomado en cuenta los siguientes criterios diferenciadores generales:

- Basarse en la “realidad regional y características nacionales individuales” permitiendo a cada país definir sus prioridades y sintetizarlas en un diagnóstico básico.
- Fortalecer la “gestión y capacidad” de las Autoridades Marítimas permitiéndoles trascender su propia institución, cruzando transversalmente todos los temas de su competencia, aprovechando sus capacidades de gestión para convertirse en motor del desarrollo completo del sector y no en freno.
- Fomentar una “política de cooperación y participación”, de las Autoridades Marítimas, fortaleciendo su capacidad asociativa y voluntad para articular acciones y obtener logros conjuntamente con otros sectores de la industria.
- Impulsar la capacidad de “innovación y creatividad” de la organización para lograr metas en cualquier situación o condición adversa.



- Usar y fortalecer la capacidad de “gestión tecnológica” de las Autoridades Marítimas para implementar procesos y sistemas y optimizar así la gestión administrativa y operacional.
- La generación de conductas institucionales en las AAMM en pro de una “gestión marítima proactiva” tanto al interior de la institución como a su sector externo.
- El reforzamiento de una política de inversión institucional en la “preparación y entrenamiento de su personal”.
- La promoción de una política y voluntad institucional de “adaptación a los cambios y nuevos requerimientos del entorno”.

4. Propósito.

La Estrategia Marítima de ROCRAM es una herramienta de gestión de sus Autoridades Marítimas miembros para llevar a cabo acciones de corto y mediano plazo, en aspectos de seguridad, ambientales y de protección en las actividades marítimas, fluviales y lacustres (transporte, portuarias, pesqueras, náutico deportivas, etc). Recurriendo a las capacidades innovativas y creativas de las instituciones y de las personas que las integran. Focalizando los esfuerzos en acciones con mayor impacto en el logro de las metas. Optimizando el uso de los recursos existentes, para enfrentar desafíos más amplios y complejos. Fortaleciendo la capacidad proactiva de las autoridades marítimas para permitir a la Región avanzar desde la realidad actual a un mejor escenario futuro, definido y que responde a los intereses y necesidades nacionales y regionales.

La Estrategia es el instrumento que permite a las Autoridades Marítimas asegurar su máxima contribución a las metas del desarrollo sustentable de la región partiendo del fortalecimiento de sus capacidades individuales de gestión.

5. Objetivos.

Fortalecer:

- La capacidad institucional de las Autoridades Marítimas con acciones para mejorar sus capacidades de: gestión proactiva, asociación con los actores del sector y enfoque integral (holístico, integrativo y sistémico).
- El marco legal existente para facilitar la implementación de las acciones técnicas y administrativas en gestión de seguridad, medioambientales y de protección.
- Las funciones de control de las Autoridades Marítimas recurriendo a la innovación, uso intensivo de tecnología y focalización de los esfuerzos a las áreas de mayor riesgo.
- La gestión de las Autoridades Marítimas en áreas técnicas sectoriales (la pesca artesanal, buques menores, deportes náuticos, etc) que en la Región han tenido menor atención.
- Las capacidades de los actores para entender el escenario marítimo cambiante, sus prioridades y la importancia de su contribución en la solución de los problemas.

6. Mecanismos de Aplicación.

6.1. Ámbito de Aplicación.

La presente estrategia va dirigida a las Autoridades Marítimas miembros de la ROCRAM y se propone involucrar al resto de los actores de la industria marítima, como lo son:



Las empresas privadas y públicas del sector, como empresas navieras, portuarias, pesqueras, petroleras, aseguradoras y casas clasificadoras.

Otros organismos del Estado que tengan competencia en materias afines al sector.

Organizaciones gremiales y sociales involucradas en la actividad.

Organizaciones y entidades regionales e internacionales vinculadas a estos temas.

6.2. Responsable de la Aplicación.

A nivel Nacional. La responsabilidad de ejecución de las tareas y acciones es de las Autoridades Marítimas como ejecutores o gestores de las acciones.

A nivel Regional. La Secretaría General de la Red (SECROGRAM) deberá cumplir las funciones de “Gestión” del “Programa de Acción” en los temas que le compete de acuerdo a la Estrategia.

6.3. Recursos para la Implantación del Programa de Acción.

Los recursos necesarios para la implementación de la Estrategia a través de su Programa de Acción provendrán básicamente del esfuerzo de las propias AAMM, proporcionados por:

- Los presupuestos institucionales respectivos, los que cubrirán aquellas actividades nacionales o internacionales propias de cada Autoridad Marítima o similar, que estén consideradas en su plan de trabajo nacional.
- Otros recursos provenientes de proyectos o presupuestos ministeriales o aportes de otras entidades nacionales públicas o privadas, utilizados para actividades específicas consideradas en el plan de trabajo nacional y actividades de cooperación horizontal.
- Recursos Internacionales provenientes de proyectos concurrentes a la satisfacción de actividades parciales o completas del Plan de Cooperación Internacional y el Programa de Asistencia Técnica Internacional de OMI.



7.0. Implementación de la Estrategia.

7.1. Programa de Acción de la Estrategia ROCRAM 2005-2010.

La Estrategia, para su implementación, considera un *Programa de Acción* que integra una serie de actividades que son consideradas prioritarias. Al agruparlas temáticamente han sido divididas en dos grupos de acciones, uno referido a “Aspectos de Gestión Marítima” y otro a “Temas Marítimos Específicos”.

El Programa de Acción se instrumenta por medio de los respectivos “*Planes de Trabajo*”, que indican las actividades que se desean ver realizadas por las AAMM y la SECROCRAM respectivamente, en el periodo de tiempo determinado.

7.1.1 Aspectos de Gestión Marítima.

Fortalecimiento de:

- La imagen institucional de las AAMM.
- La estructura funcional y organizacional de las AAMM.
- Del marco normativo de las AAMM.

7.1.2. Temas Marítimos Específicos.

- Seguridad Marítima.
- Medio Ambiente Marino.
- Formación y Capacitación Marítima.
- Protección Marítima y Actos Ilícitos (piratería, robo a mano armada, polizones, fraude, narcotráfico, terrorismo, etc).
- Legislación Marítima.
- Facilitación Marítima.

7.2. Planes de Trabajo.

Las actividades y tareas señaladas en los diferentes componentes del Programa de Acción recomiendan metas a corto plazo (dos años) y mediano plazo (cinco años) consideradas en los siguientes planes:

- Plan de Trabajo Nacional. Diseñado y actualizado, periódicamente, por las Autoridades Marítimas, este Plan, que consta de un componente *Institucional* referido a actividades internas propias de los requerimientos de la AAMM y una componente *Marítimo Sectorial* que abarca todas aquellas acciones y tareas dirigidas a otros actores del sector marítimo nacional.
- Plan de Cooperación Internacional. SECROCRAM:
 - i. Diseñará, actualizará y coordinará un programa bi-anual que incluya las actividades relacionadas con estudios, entrenamiento y *cooperación técnica*, que por sus características, requerimientos técnicos o niveles de inversión, requieren del apoyo y/o financiamiento internacional.
 - ii. A requerimiento, por ofrecimiento de las AAMM o por necesidades de la estrategia, diseñará y coordinará acciones que incluyan las necesidades de apoyo y *cooperación horizontal*- técnico, administrativo o de entrenamiento - que

Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas
de Sudamérica, Cuba, México y Panamá (ROCRAM)



tengan algunas AAMM y que pueden ser satisfechas por otros miembros de ROCRAM u organismos técnicos de otra Región.



PROGRAMA DE ACCIÓN DE LA ESTRATEGIA ROCRAM 2005-2010

El presente documento de la ROCRAM constituye una guía que identifica de forma concisa las principales acciones que se recomienda emprender a las Autoridades Marítimas de los países miembros de ROCRAM dentro de su jurisdicción nacional.

Es importante aclarar que ésta es sólo una guía que no describe la totalidad de compromisos que las Autoridades Marítimas adquirieren al aprobar la Estrategia, por lo que a la hora de implementar las recomendaciones sugeridas, no deben ceñirse exclusivamente a su texto.

1.0. PLAN DE ACCIÓN EN MATERIA DE GESTIÓN MARÍTIMA.

Las tendencias actuales tratan los problemas del sector marítimo, portuario y pesquero no solamente desde una dimensión, sino considerando simultáneamente todos sus aspectos e interrelaciones, con un enfoque integral. En la ROCRAM, las AAMM han seguido la antigua estructuración temática segmentada proveniente de la OMI, que ha ido cambiando a un enfoque más integral.

La aplicación de las propuestas globales para la solución de problemas del ámbito de competencia de las AAMM es necesaria y facilita sus tareas. Pero el problema no es tan simple ya que las particularidades de la región, que la diferencian de otras, hacen necesario interpretar los requerimientos globales de acuerdo a un enfoque basado en la realidad regional y nacional. Hay ciertos temas que son especialmente relevantes a nivel nacional que no reciben la misma atención a nivel global y no por ello dejan de ser prioridades.

Al analizar los temas específicos que la Estrategia de la ROCRAM busca resolver, se observa que la mayor parte de las debilidades que se pretenden mitigar tienen su origen en la gestión central de las instituciones y que son transversales a todas sus actividades. Se asume que resolviendo estas insuficiencias muchos problemas específicos desaparecerán en forma definitiva.

Dentro de los temas a considerar está el manejo de recursos humanos, las políticas de formación del personal, la incorporación de tecnologías que facilitan la gestión, las políticas de ejercicio de las funciones como Estado de pabellón y como Estado Rector de puerto, el manejo de la información, las políticas para fortalecer la transparencia y credibilidad institucional, el dominio del idioma inglés, el mejoramiento continuo de los procedimientos, la relación institucional con otros entes del Estado y con el sector privado, la generación de información estadística, etc.

El énfasis de la Estrategia en mitigar las debilidades de la gestión central es la mejor opción de la AAMM para lograr una mayor eficiencia y facilitar el logro de las metas sobre temas específicos. También, es un enfoque que permitirá proyectar los objetivos de las AAMM hacia otros ámbitos del mismo sector marítimo, portuario y pesquero y lograr una mejor contribución integral al desarrollo nacional.



1.1. Fortalecimiento de imagen corporativa de las AAMM

Se proponen las siguientes acciones para propender al fortalecimiento de la imagen corporativa de las AAMM:

- i. Desarrollo de acciones en los países de la región para lograr una efectiva internalización del papel que desempeñan las AAMM en la meta del desarrollo sustentable y con equidad como:
 - a) La adopción de medidas relevantes para el desarrollo nacional en ámbitos como la facilitación del transporte marítimo, prevención de accidentes, protección del medio marino, protección marítima, control de pesca ilícita (nacional y extranjera), protección de la línea costera.
 - b) La identificación de las funciones de “servicio público” como aporte a la sociedad efectuado por las AAMM en ámbitos como por ejemplo:
 - Control de tráfico ilícitos (drogas, armas, desechos, contrabando, terrorismo)
 - Labor comunitaria (en playas, salvamento de pescadores, apoyo a la pesca artesanal, respuesta a emergencias marítimas, apoyo a poblados marítimos remotos)
 - a) La contribución al desarrollo de políticas marítimas nacionales, en conjunto con otros organismos del Estado, sector privado y comunidad nacional.
 - b) La difusión de la labor de las AAMM en distintos medios (comunidad, política, académico, regional e internacional) – Plan de comunicación a través de diversos medios.
- ii. Formación de alianzas estratégicas (partnerships) en áreas o materias en que las AAMM deban intervenir con otros actores, a fin de abordar en forma conjunta y eficiente las tareas necesarias para lograr metas imposible de alcanzar sin la cooperación de otros actores.
 - a) Con otras instituciones del Estado (Aduanas, Inmigración, Salud, Agricultura, Policía, Municipios, Educación, Turismo, Judiciales, Laborales, etc.) que cumplen funciones en el sector:
 - Crear, hacer funcionar o participar en comisiones de trabajo conjunto para la modernización y optimización del sistema marítimo, portuario y pesquero (que pueda incluir la participación privada), a fin de:
 - i. Definir los objetivos comunes;
 - ii. Administrar adecuadamente la información y los recursos;
 - iii. Racionalizar los procedimientos de supervisión;
 - iv. Buscar mecanismos para capacitar al personal que los opera.



- Crear mecanismos que permitan evaluar las áreas de competencia de las distintas autoridades e identificar, eliminar o minimizar los efectos, de los traslajos.
 - Buscar soluciones conjuntas con las autoridades correspondientes de las ciudades puerto, apropiadas para los eventuales conflictos ciudad-puerto.
- b) Con instituciones privadas navieras, portuarias, pesqueras y náutica deportivas:
- Desarrollar un esquema de relación que reconozca la importante función de liderazgo del sector privado en el desarrollo marítimo, portuario, pesquero, turístico, náutico deportivo, etc. y la tarea de supervisión de las AAMM.
 - Establecer mecanismos de consulta sobre materias de procedimiento, técnicas y operacionales, que aporten a las decisiones sobre nuevas regulaciones y exigencias al sector, o al mejoramiento y optimización de las existentes.
 - Promover y colaborar en el desarrollo de una creciente cultura ambiental, de protección y de seguridad en el sector que disminuya los riesgos de su actividad.
 - Revisar los procedimientos de supervisión de las actividades buscando la máxima coordinación, simplificación, transparencia y eficiencia, a fin de lograr una efectiva facilitación del sistema traducéndose con ello en mecanismos de incentivo al cumplimiento de las exigencias y de disuasión efectiva a las transgresiones.
- c) Con instituciones universitarias, académicas y de investigación:
- Acordar relaciones de intercambio de información, apoyo técnico y científico; tareas de concienciación; promoción de la innovación en el sector, etc.
 - Promover el desarrollo de un programa de formación infantil y escolar sobre temas de medio ambiente y seguridad, para iniciar en edad temprana el desarrollo de una cultura al respecto.
 - Aprovechar el potencial de estudiantes de postgrado en el extranjero (UMM y otros) y en el país llevando un registro, para participar en estudios e investigaciones preliminares en temas prioritarios.
- d) Con organismos no-gubernamentales:
- Reconocer en las ONG's y organismos gremiales una expresión de la comunidad, con intereses muy específicos, que puede contribuir a la causa, con alta capacidad profesional e importantes recursos operativos.
 - a. Con la comunidad (prevención a través de la gente):
 - Crear la convicción en la comunidad de que ella es la destinataria final de los esfuerzos de las AAMM.
 - Establecer canales de comunicación directa para informar a la comunidad en forma transparente, sobre temas de su interés.
 - Solicitar el apoyo de la comunidad para el cumplimiento de su labor social y de desarrollo y en ciertos casos solicitar su participación directa.
 - Desarrollar una cultura de conciencia ambiental, de protección y de seguridad.



1.2. Fortalecimiento de la estructura funcional y organizacional de las AAMM a través de las siguientes acciones:

- i. Enfrentando la saturación de la capacidad de acción de las AAMM, derivada de la continua asignación de nuevas funciones en el tiempo y en el marco de una congelación o reducción de presupuestos y medios. La meta es fortalecer la capacidad de acción de las AAMM en tareas centrales de su mandato con los mismos medios disponibles, a través de las siguientes acciones:

a) Análisis de las tareas de la AAMM:

- Identificar las funciones irrenunciables de la AAMM derivadas de los objetivos centrales de su mandato;
- Separarlas de las funciones o tareas asumidas por la AAMM en otros escenarios y que no están directamente relacionadas con su actividad principal;
- Cada AM evaluará si fuese necesario delegar eventualmente algunas tareas marítimas, en instituciones debidamente calificadas por ella;
- Evaluar la eliminación de algunas tareas que han quedado obsoletas o no son prácticas en el escenario actual y futuro.

b) Estudio, análisis y adopción de nuevas medidas de gestión tendientes a:

- La racionalización de planes y políticas;
- La incorporación de nuevos enfoques de gestión, y
- El uso intensivo de tecnologías para el manejo de la información

c) Levantamiento (relevamiento) de los procesos Administrativos y Operativos vigentes y análisis de la secuencia y relación entre ellos para optimización y priorización, eliminando los pasos redundantes e informatizando los procesos posibles.

- ii. Capacitación en inglés. Considerando la relevancia del idioma inglés en el sector marítimo internacional, el dominio del mismo es una necesidad. Con miras a este objetivo, la tarea será:

Definir necesidades y prioridades de inglés en el personal;

Definir tipo de programas a desarrollar para alcanzar los niveles deseados (técnico y gestión);

Desarrollar el programa de capacitación de inglés.

- iii. Desarrollo de Tecnologías de Información. Se proponen como tareas las siguientes:

El desarrollo de actividades de capacitación computacional y sobre Internet;

El desarrollo y perfeccionamiento de la página Web de la AM;



Fomentar el uso de la páginas Web en el sector y concretar acuerdos con otros entes del Estado;

Fomentar el desarrollo del sistema Intranet de la AM e Intranet del sistema marítimo-portuario.

iv. Políticas de formación y entrenamiento marítimo a través de acciones como:

Participación en seminarios, talleres y cursos regionales y nacionales:

- Estableciendo criterios para la selección del participante idóneo;
- Definición de la misión y preparación previa;
- Informe al término de la misión;
- Charla de difusión de la experiencias y resultados, aprovechamiento de la información recibida, acciones a tomar derivadas del seminario, taller o curso, impacto de este tipo de actividades;
- Capacitación interna posterior al seminario, taller o curso;

Utilización de becas a cursos en el extranjero;

Financiamiento de participantes en cursos en el extranjero;

Utilización de las opciones de formación a distancia;

Complementariamente, identificar al personal idóneo, capacitado y con el currículo suficiente para desempeñarse a nivel internacional como instructores y expertos.

v. Políticas de recursos humanos fortaleciendo la gestión con medidas como:

La puesta en vigencia de procesos de reclutamiento basados en consideraciones técnicas;

La descripción de funciones y del perfil de funcionarios de puestos claves en la AM;

Procurar que la carrera profesional no limite el desarrollo y disponibilidad de expertos;

El aprovechamiento de egresados de la UMM y otros centros de excelencia;

El aprovechamiento de personal retirado con experiencia adecuada a las funciones y tareas marítimas;

La creación y supervisión de una cultura de probidad profesional;

Incorporar los conceptos sociales y de desarrollo en la actuación del funcionario, así como de la importancia de sus funciones en el contexto nacional.

vi. Políticas de apoyo a la transparencia institucional. Actualmente los índices de transparencia a nivel internacional requirieren mejoramiento lo que representa una importante limitante al comercio, desarrollo o en la credibilidad de los organismos estatales y privados. Tales como:



Establecer exigencias de integridad en el obrar respecto del personal operativo y de supervisión;

Revisar los procedimientos de autorización de acciones y aprobación de documentos que pudieran crear condiciones muy favorables a la falta de probidad honestad.

Establecer mecanismos más eficientes para el control y vigilancia de las actividades que vulneran la probidad honestad incluyendo mecanismos tecnológicos;

Promover mecanismos internos y externos (judiciales) que lleven al establecimiento de sanciones disuasivas para los infractores.

1.3. Fortalecimiento del Marco Normativo de la AAMM.

La efectividad de la estrategia depende en gran medida de la estructura legal institucional de las AAMM. (ver detalles de acciones en título 2.5.2. página 36).

1.4. Fortalecimiento de la Cooperación Técnica de la ROCRAM.

En el cumplimiento de las acciones indicadas en esta Estrategia, las AAMM y la SECROCRAM podrán establecer los nexos y alianzas necesarias que permitan satisfacer los requerimientos de apoyo y cooperación técnica.

De la misma forma apoyarán a otros organismos regionales en el cumplimiento de sus metas particulares (ROCRAM-CA, CPPS, CIP/OEA y otros) para lo cual podrán facilitar sus técnicos y expertos.



2.0. PLAN DE ACCIÓN EN TEMAS MARÍTIMOS ESPECÍFICOS.

2.1. ACCIONES EN MATERIA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN MARÍTIMA Y PESQUERA.

2.1.1. Evaluación de la situación regional actual.

A diferencia de lo ocurrido entre los 60's y 90's en la industria marítima, la situación actual de la región en términos de marina mercante está caracterizada por una disminución importante de las flotas nacionales en algunos casos, su desaparición o su reabanderamiento en registros abiertos en otros, lo que ha impactado tanto a la oferta como a la demanda por tripulaciones con nacionales de la Región. Los salarios promedios de las tripulaciones regionales han dejado de ser competitivos comparados con los costos de tripulaciones con alto nivel de preparación provenientes de naciones marítimas como los países de Europa del Este o de países asiáticos sin mayor tradición marinera y menor preparación.

Las políticas de protección de las marinas mercantes en los países de la Región entre los 60's y 90's originaron el fortalecimiento de una serie de Escuelas Náuticas para poder cubrir esa reciente demanda de oficiales y tripulantes de las flotas nacionales. En la actualidad las Escuelas Náuticas de la Región presentan sobreoferta de sus graduados y un lucro cesante cada vez mayor en sus aulas. Algunas de las Escuelas han realizado importantes inversiones en tecnologías de simulación en los últimos 8 años y necesitan recuperarla originando búsqueda por nuevos mercados e internacionalización de sus servicios.

Respecto de la preparación técnico profesional del personal operativo y directivo de las Administraciones Marítimas, esta es disímil. Las AAMM de la Región pueden dividirse de acuerdo a la siguiente filosofía:

- Autoridades que preparan técnicamente a todo su personal, desde los niveles jerárquicos más bajos y los mantienen con un esquema de carreras funcionarias.
- Organizaciones que dotan sus cuadros con personal naval, sin preparación técnica en los ámbitos de una AAMM y un alto nivel de rotación por los requerimientos de la carrera naval.
- Instituciones que son dotadas con personal contratado del mercado laboral, sin preparación técnica, o contratados por otras motivaciones.

Lo anterior, claramente implica que el desarrollo de las AAMM de la Región es diferente de país en país, aunque sus nombres y modelos institucionales sean similares, siendo diferentes, también, sus capacidades de gestión técnico-marítima, la planificación de mediano y largo plazo y el sostenimiento de políticas de largo plazo.

De lo anterior se desprende que los temas de preparación técnico profesional en la Región, siguen siendo importantes dentro de la mayoría de AAMM y para el desarrollo marítimo de sus respectivos países.

Otro sector laboral que debe ser considerado, es el personal portuario, donde en la mayoría de los casos no existen definidos perfiles de competencias mínimas, por lo que los problemas de seguridad y salud ocupacional, protección marítima, aspectos medioambientales,



consideraciones ergonómicas y otros importantes temas no han sido contemplados para el otorgamiento de los permisos de trabajo correspondientes.

En la Región los temas laborales del personal embarcado han sido manejados de manera diferente respecto de sus símiles en el sector portuario. Esta diferencia radica principalmente en la consideración internacional que tiene el transporte marítimo, caracterizado por la tendencia a la normalización de títulos y requisitos para embarcarse derivado de los convenios internacionales como el STCW-95 y el STCW (F). Esta no tiene su correspondencia en el mundo portuario donde las responsabilidades recaen solamente en las autoridades nacionales.

2.1.2. Acciones sugeridas.

- a) De la gestión en general.
 - i. Las AAMM realizarán una evaluación detallada del estado actual de la formación y capacitación marítima en cada uno de sus países, sus proyecciones a futuro, las necesidades, su demanda real y la oferta existente.
 - ii. La SECROCRAM preparará un diagnóstico consolidado sobre formación marítima en la Región con la información recibida de los países.
 - iii. Las AAMM verificarán y evaluarán las opciones de mejoramiento y nivel de actualización de los respectivos reglamentos nacionales sobre formación, titulación y guardia de gente de mar en cada uno de los países.
 - iv. Los países de la ROCRAM se esforzarán por incorporarse y mantenerse en la “Lista Blanca” del STCW-95 de OMI.
 - v. Las AAMM actualizarán en el primer semestre del año 2005 la auditoria independiente que el STCW-95 establece como obligatoria para la verificación del sistema nacional de formación, certificación y guardia de gente de mar y repetir esta acción cada cinco años.
- b) De la formación de personal embarcado.

Las AAMM de cada país se comprometen, en la medida de lo posible, y en el ámbito de su competencia legal a:

 - i. Elaborar y entregar a ROCRAM un estudio estadístico sobre la cantidad de oficiales, personal de gente de mar.
 - ii. Estudiar y poner en vigencia las regulaciones necesarias para las prácticas deportivas y recreativas.
 - iii. Fomentar la existencia de sistemas sobre la formación básica de pescadores artesanales y de pescadores industriales de acuerdo a las recomendaciones de OMI y FAO.
 - iv. Fomentar la existencia de sistemas de formación básica para personal embarcado en embarcaciones deportivas y de recreo.



- v. Buscar la concreción de acuerdos respecto al reconocimiento de títulos y certificados entre AAMM de la Región y entre éstas y otros países o regiones del mundo
 - vi. Establecer un eficiente sistema de capacitación del personal de plataformas costa afuera, acogiendo las recomendaciones de la OMI sobre la materia.
 - vii. Estudiar y evaluar fuentes de financiamiento innovativas en la formación y capacitación de la gente de mar.
 - viii. Fomentar la participación del sector privado en la formación de gente de mar de marina mercante, pesqueros, buques especiales y embarcaciones náutico deportivas.
 - ix. Las AAMM fomentarán en el marco de la ROCRAM, Grupos de Trabajo que estudien y analicen los temas relativos a la formación, certificación y guardia de acuerdo a los requerimientos de la Estrategia.
- c) Respetto de la formación de los funcionarios de las administraciones marítimas.
- i. Cada AM, a su criterio, establecerá las necesidades de capacitación y entrenamiento de sus recursos humanos.
 - ii. De acuerdo a sus necesidades las AAMM con el apoyo de la SECROCRAM podrán requerir información para evaluar y sugerir y establecer un programa de formación de especialistas en administración marítima.
 - iii. Las AAMM, de acuerdo con sus necesidades, evaluarán y determinarán la demanda real de Inspectores Estatutarios o de Abanderamiento de buques en el corto, mediano y largo plazo.
 - iv. De acuerdo con sus necesidades, las AAMM deberán evaluar y determinar la demanda efectiva de Inspectores de Control de Estado Rector del Puerto para el corto, mediano y largo plazo.
 - v. Basado en los resultados anteriores, las AAMM promoverán, de acuerdo con sus necesidades de cursos de Formación y Entrenamiento Básico e Intermedio para inspectores de buques en los respectivos países.
 - vi. SECROCRAM con el apoyo de cooperación técnica internacional, continuará desarrollando Cursos Avanzado para Inspectores Estatutarios.
 - vii. Las AAMM con el apoyo de SECROCRAM podrán requerir la información para establecer los requisitos y perfiles profesionales o técnicos para la formación de Capitanes de Puertos, Prefectos o sus similares.
 - viii. SECROCRAM en forma conjunta con la Secretaria del Acuerdo de Viña del Mar, organizarán periódicamente talleres y seminarios de actualización para Inspectores de Estado Rector del Puerto e Inspectores Estatutarios.



- ix. Las AAMM, de acuerdo con sus necesidades, programarán para su personal y también para otros actores, seminarios y cursos de actualización en temas de administración marítima general y específica.
 - x. La SECROCRAM y las AAMM, siempre que lo juzguen necesario promoverán, programas y cursos para la formación de Investigadores de Accidentes Marítimos.
 - xi. Las AAMM, de acuerdo con sus necesidades, establecerán sistemas para la investigación de accidentes que garanticen la identificación de las causas que originan los accidentes de acuerdo al Código de Investigación de Siniestros y Accidentes Marítimos.
 - xii. La SECROCRAM y las AAMM continuarán promoviendo los programas y cursos relacionados con Seguridad Marítima; Protección Marítima; Prevención y Control de la Contaminación Marina; Facilitación del Transporte Marítimo; Búsqueda y Salvamento Marítimo; Investigación de Accidentes.
- d) De la formación de otras profesiones y actividades.
- i. Fomentar programas de especialización en Derecho Marítimo, en diferentes niveles académicos.
 - ii. Fortalecer la gestión y capacidad de las AAMM permitiéndoles trascender su propia institución, cruzando transversalmente todos los temas de su competencia, aprovechando sus capacidades de gestión para convertirse en motor del desarrollo completo del sector.
 - iii. Teniendo en cuenta las nuevas tecnologías, promover en los países de la Red, el uso a corto plazo, de educación a distancia para la formación de los funcionarios de las AAMM, como alternativa paralela que puede mejorarse substancialmente con el uso del sistema Internet.
 - iv. Promover, regulaciones técnicas para establecer perfiles de competencia mínimos para los trabajadores portuarios de acuerdo a las normas de cada AAMM y tipificación de trabajo propia de cada país.
 - v. Promover, programas de entrenamiento para trabajadores portuarios en temas de seguridad y salud ocupacional, primeros auxilios, nomenclatura náutica, inglés técnico marítimo y legal, protección marítima, entre otros.
 - vi. Promover el desarrollo de programas de entrenamiento para el personal de empresas portuarias y agencias marítimas con el propósito de incrementar la protección del medio ambiente marino y los índices de seguridad marítima y portuaria y la protección
 - vii. Promover el desarrollo de programas de entrenamiento para el personal que opere en plataformas marinas de exploración y explotación costa afuera, tanto en el ámbito marítimo como en las actividades inherentes a la exploración y explotación
 - viii. Promover el desarrollo de programas de entrenamiento y preparación para buzos profesionales y deportivos.



- ix. Diseñar reglamentos con los requisitos y exigencias para el otorgamiento de licencias y permisos para buzos profesionales.
- x. Diseñar reglamentos con los requisitos y exigencias para el otorgamiento de licencias y permisos para buzos deportivos.
- e) De las Escuelas de Náuticas de Formación y Centros de Entrenamiento y Capacitación.
 - i. Las AAMM de acuerdo con sus necesidades, evaluarán las respectivas mallas curriculares de las escuelas náuticas de sus propios países, en los diferentes niveles y jerarquías, y establecer las modificaciones necesarias que satisfagan los requerimientos mínimos establecidos por el STCW-95, verificando también los requisitos de ingreso y la duración de los programas de curso.
 - ii. Las AAMM, de acuerdo con sus necesidades, establecerán normas, cursos de preparación y actualización de instructores y profesores para su eficiente desempeño profesional en los centros y escuelas de la región.
 - iii. Propender al establecimiento de “sistemas de gestión de calidad” en las escuelas náuticas, dando cumplimiento a las recomendaciones del STCW-95.
 - iv. Proponer esquemas novedosos para el financiamiento presupuestario de los centros de formación y fomentar la participación de organizaciones académicas en las actividades formación y capacitación marítima y pesquera.
 - v. Mantener una política de evaluación (racionalidad, eficiencia y relación costo beneficio) permanente sobre los recursos invertidos en las Escuelas y Centros de formación, entrenamiento y capacitación (simuladores, buques escuela, etc.)
 - vi. De acuerdo con sus necesidades, ampliar el espectro de actividades, cursos y programas de las Escuelas Náuticas hacia Centros de Entrenamientos con programas y cursos para pescadores, portuarios y administradores marítimos.
 - vii. Las AAMM, de acuerdo a sus deseos, fomentarán el intercambio eficaz de información y la cooperación horizontal entre los centros educativos náuticos.
 - viii. De acuerdo con sus necesidades, las AAMM buscarán financiamiento para becas, pasantías, períodos de entrenamiento o de especialización, para Instructores y profesores de Escuela Náuticas y Centros de Entrenamiento.
 - ix. La SECROCRAM por medio de las AAMM podrá requerir y establecer la información estadística sobre las Escuelas Náuticas y Centros de Entrenamiento y Capacitación Marítima, con sus respectivas informaciones curriculares de cursos y programas.
- f). De la formación, titulación y certificación de Prácticos y Pilotos.



Las AAMM, de acuerdo a sus necesidades:

- i. Establecerán en cada país un perfil profesional para Prácticos y Pilotos y evaluarán si es necesario la cooperación externa.
- ii. Determinarán en sus países, un programa de formación, entrenamiento, periodos prácticos y perfeccionamiento para Prácticos y Pilotos, considerando las normas recomendadas por la OMI y la práctica internacional al respecto.
- iii. Establecerán un sistema de entrenamiento para Prácticos y Pilotos en simuladores, considerando las capacidades existentes en los países de la Región y sus ventajas competitivas de costo.
- iv. Fomentarán el intercambio de experiencias profesionales entre los Prácticos y Pilotos de la Región.

g) De la conciencia marítima.

- i. Las AAMM promoverán una mayor conciencia náutica a fin de lograr en los espacios acuáticos comunes una segura convivencia entre los distintos tipos de embarcaciones.
- ii. Las AAMM, de acuerdo con sus necesidades, promoverán el establecimiento de programas y acciones de promoción y creación de Conciencia Marítima en la ciudadanía de los países miembros.
- iii. Las AAMM promoverán la celebración del Día Marítimo Mundial de la OMI.



2.2. ACCIONES EN MATERIA DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO.

2.2.1. La Situación Regional.

Debido a la conformación de la zona costera de la región, en su gran mayoría abierta al océano, la renovación de las aguas marinas es bastante mayor que en otros sectores del globo, facilitando la dispersión y eliminación gradual de los contaminantes. Además, la densidad de población, el nivel de industrialización de los países del área y el tráfico marítimo son más bajos que en otras regiones. Todos estos factores son favorables para la calidad de las aguas marinas y explican que la gran mayoría del litoral de la región no presenta mayores problemas de contaminación. En términos comparativos, esta región tiene mares más limpios que muchas otras regiones del mundo. Sin embargo, hay zonas puntuales contaminadas y dada la enorme riqueza de los recursos marinos y de la biodiversidad marina de la región, la protección del medio marino es una prioridad de los países de la ROCRAM.

La contaminación por fuentes terrestres ha sido siempre la más relevante en todos los países de la región a pesar de que en la década anterior se ha avanzado considerablemente en cuanto al marco regulatorio y se empieza avanzar en el tratamiento de aguas servidas y basuras. Gran parte de los países miembros de la ROCRAM cuenta con Leyes Marco del Medioambiente y con autoridades nacionales competentes. En este sentido, los proyectos más recientes deben cumplir con las nuevas regulaciones ambientales, pero los anteriores han quedado en una situación de inferiores estándares. Sin embargo, los avances no han sido suficientes y la región debe hacer un importante esfuerzo para responder al desafío de la contaminación terrestre, aplicando un conjunto de conceptos relevantes, tales como, el “sistema estratégico ambiental (SEA)”, el ordenamiento territorial de la zona costera, la definición de una política de borde costero, la determinación de la “línea base ambiental”; el concepto de “manejo integrado de la zona costera”, etc.

En materia de contaminación accidental y operacional por hidrocarburos originada por los buques, las AAMM, con la cooperación de la OMI han venido trabajando el tema, logrando que prácticamente todos los países tengan cierto grado de familiarización con los principales convenios internacionales sobre el tema, hayan desarrollado planes nacionales de contingencia, preparado personal y algunos cuentan con equipos para responder ante pequeños o medianos derrames (que son los más frecuentes). En las experiencias de derrames de hidrocarburos, lo más decisivo ha sido la disponibilidad, o no, de fondos de indemnización por daños, que permitan financiar las operaciones de limpieza y compensar a los afectados, estimándose que algunos países de la ROCRAM no estarían suficientemente cubiertos ante un derrame desastroso. Respecto a derrames desde buques de cabotaje, la situación es incierta, pero al parecer algunos países se protegen con esquemas nacionales, probablemente sin limitación de responsabilidad y de lento trámite. También es importante aprovechar la información que se puede obtener de la investigación de accidentes anteriores, para determinar sus causas y desarrollos de los derrames.

En las aguas de la Región existen riesgos derivados del transporte marítimo de productos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.



Pero los problemas de protección del medio marino son muy amplios y hay áreas que la región debe fortalecer e incluso en ciertos temas nuevos, debe iniciar su labor.

La introducción legal e ilegal a la región de desechos tóxicos transportados desde países desarrollados ha sido también un problema en la región, y es importante que se aplique el Convenio de Basilea que regula este tráfico. Respecto al vertimiento ilícito de estos desechos en aguas jurisdiccionales de la región, no existe información al respecto, pero es un tema que no puede descartarse a priori.

El impacto del manejo de aguas de lastre en la región es un problema complejo y no dimensionado, con especial énfasis en las zonas de alto tráfico marítimo, aguas costeras y aquellas cercanas a terminales petroleras o graneleras.

En la última década la región ha tenido avances importantes en su capacidad de recepción de residuos oleosos y basuras de los buques, sin embargo se hace necesario ir desarrollando una estrategia amplia de gestión de todo tipo de residuos procedente del buque y de sus operaciones, la tarea se debe continuar y el tema debe analizarse en forma integral, relacionando medidas para fiscalizar el cumplimiento de la normativa OMI referente a la descarga de diversas sustancias nocivas o peligrosas, prevenir descargas ilegales, la supervisión de los libros registro a bordo, las condiciones operacionales del puerto, de las instalaciones de recepción y de las naves, el destino final de los desechos y la rentabilidad de los servicios.

Los países de la zona norte de la región, de acuerdo a sus posibilidades y medios deberían preocuparse de la protección de los manglares.

También es importante que la región inicie acciones respecto a la prevención de la contaminación por aguas sucias de los buques (con el creciente movimiento de buques de pasajeros en la región), derrames de combustible marino, contaminación atmosférica, calidad del combustible marino, pinturas anti-incrustantes, etc. Todas estas materias están recién entrando en vigor internacional o han sido discutidas en la OMI en años recientes.

2.2.2. Protección de la biodiversidad.

- i. Respecto de la biodiversidad marina, costera, fluvial y lacustre, cada miembro de la ROCRAM, de acuerdo a sus recursos amenazados, debería promover, en la medida de lo posible, la adopción de los instrumentos internacionales relacionados con las siguientes materias:

Biodiversidad (Convenio de Río 1992);

Protección de Arrecifes de Coral , implementando el Mandato de Jacarta, 1995;

Protección de Marismas (humedales) (Convenio RAMSAR);

Protección de Manglares;

Protección de Especies en Extinción (Convenio CITES) – Convenio de Berna;



Protección de Especies Migratorias (Convenio de Bonn);

Manejo Integrado de Zonas Costeras.

- ii. Los miembros de la ROCRAM de acuerdo con sus necesidades, buscarán aplicar las recomendaciones hechas en el Seminario ROCRAM de Guayaquil (2001) al respecto, que buscan lograr un equilibrio entre los múltiples intereses que convergen en la zona costera y la conservación de los ecosistemas marinos. Este tema es fundamental en el enfoque de las AAMM respecto a:

Las políticas nacionales de uso del borde costero marítimo, fluvial y lacustre;

La designación de áreas costeras y marinas protegidas;

Su activa participación en comisiones nacionales y regionales con funciones en estas materias;

La determinación de áreas para usos preferentes de puertos y terminales petroleros marítimos; y para el desarrollo de actividades pesqueras, recreativas y deportes náuticos.

2.2.3. Prevención de la contaminación por buques y puertos.

- i. En materia de descargas operacionales, la Estrategia considera recomendable que las AAMM adopten las siguientes medidas para dar cumplimiento a los Convenios Internacionales, directrices y recomendaciones emanadas de OMI:
 - Establecimiento de mecanismos judiciales y administrativos eficientes que impongan sanciones disuasivas para los responsables de descargas ilegales de los buques al mar;
 - Incorporación y/o incentivo para el uso de nuevas tecnologías para detectar descargas contaminantes ilegales e identificar su origen, facilitar la persecución judicial de buques infractores y mejorar la supervisión de las costas;
 - Fomentar el establecimiento y/o mejoramiento de las instalaciones de recepción de desechos de los buques e incentivar su uso, ofreciendo una alternativa viable a las descargas ilegales. Esto incluye la provisión de sistemas que vayan desde la recolección de los residuos hasta su disposición final, en forma ambientalmente aceptable.
- ii. Para el fortalecimiento de los controles del Estado Rector del Puerto y del Estado Ribereño, se recomienda a las AAMM:
 - Dar entrenamiento a los funcionarios en aspectos de protección ambiental de contaminación proveniente de buques, disponibilidad de instalaciones de recepción en tierra y otras materias relevantes;
 - Brindar y coordinar, con su estructura organizacional o con otros entes especializados bajo su control y/o competencia, apoyo y soporte de base a los funcionarios aludidos anteriormente, en temas y materias medioambientales;
 - Fortalecer la inspección detallada de los libros de registro de: hidrocarburos, gestión de basuras, sustancias químicas, aguas servidas, etc.;
 - Dar instrucción a los inspectores respecto de cantidades genéricas de residuos generados por los buques tipos que recalán a puerto.



- iii En cuanto a la contaminación accidental por buques, la Estrategia recomienda la adopción de las siguientes medidas:
- Establecimiento de procedimientos y guías técnicas para la inspección periódica y habilitación de terminales y puertos;
 - Actualización de los planes nacionales y locales de contingencia según corresponda;
 - Verificar el cumplimiento de los planes de contingencia de cada puerto y terminal compatibilizándolos con los “Planes de Protección” del puerto;
 - Verificación para que los buques cumplan las exigencias relativas a los correspondientes planes de emergencia a bordo;
 - Actualización de los procedimientos e instrucciones de la AAMM a los capitanes de las naves que recalán a sus puertos, respecto de los planes de gestión de residuos a bordo;
 - Búsqueda de mecanismos para fomentar la salida de servicio de buques tanque de casco sencillo, haciéndolo extensivo, en lo posible, a petroleros de cabotaje;
 - Fortalecimiento de los sistemas y medidas de seguridad de la navegación (esquemas de separación de tráfico, VTS, meteorología náutica, señalización marítima, cartografía náutica y telecomunicaciones marítimas, etc.).
- iv En la actualización de los Planes Nacionales de Contingencia para enfrentar derrames de hidrocarburos y químicos, la Estrategia recomienda, de acuerdo con sus necesidades, que las AAMM de la ROCRAM:
- Apoyen con recursos humanos, materiales y económicos en el combate a la contaminación marítima en el marco del Plan Nacional de Contingencias.
 - Estudien y realicen evaluación de riesgos para las diferentes zonas de la costa del país;
 - Desarrollen las cartas de sensibilidad necesarias para la identificación de la biodiversidad y los activos ambientales a proteger;
 - Establezcan criterios para la determinación de lugares de refugio y zonas de sacrificio;
 - Procedan a la actualización de los planes de contingencia nacional, sobre la base de las acciones anteriores, desarrollando ejercicios de entrenamiento periódicos con intervención de medios propios y privados.
 - Concentren sus esfuerzos en zonas cerradas o de alta vulnerabilidad de su litoral y que consideren, para otras zonas Considerando que en aguas abiertas es probable que el derrame se disperse y pueda no terminar en la costa, en todo caso es fundamental la vigilancia del derrame y la intervención gradual que requiera la amenaza;
 - Establezcan sistemas de compensación de fondos de indemnización por daños, seguros y procedimientos de cartas de garantía, que permitan financiar las operaciones de limpieza y compensar a los afectados. Por ello es importante:

Adherirse, de acuerdo con sus necesidades, a los convenios internacionales aplicables a la compensación por daños debido a derrames de hidrocarburos;

Apoyar la vigencia y aplicación de los aplicables en la ayuda en el eventual caso de una emergencia química;
- Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001 (AFS) que promueve la prohibición del uso de ciertos tipos de pinturas antiincrustantes utilizadas en la obra viva de los buques, especialmente las que contienen



compuestos de tributilestaño (TBT), así como el régimen de inspecciones, toma de muestras y la certificación correspondiente.

Establezcan procedimientos propios.

- Promuevan estudios acerca de la conveniencia, la existencia, delegación y autorización de la función operacional en la respuesta a derrames de hidrocarburos o químicos en organizaciones y empresas reconocidas a nivel nacional;
- Exijan a todos los buques nacionales y extranjeros que operan en aguas del país y a los puertos y terminales, que cuenten con los seguros correspondientes;
- De acuerdo al estudio de conveniencia anterior, exijan a todos los buques que naveguen en aguas jurisdiccionales y recalen en puertos y terminales del país, que dispongan de contratos con empresas locales certificadas en su idoneidad por la AM para la respuesta a derrames;
- Verifiquen que los buques petroleros y los buques no petroleros, cuenten con el equipo adecuado y los dispositivos necesarios para minimizar los riesgos de contaminación accidental y tengan la capacidad de responder ante una contingencia.
- Verifiquen que el equipo de prevención de la contaminación instalado a bordo de los buques sea previamente aprobado y sometido a inspecciones en concordancia con los convenios, resoluciones y directrices de la Organización Marítima Internacional y otras organizaciones internacionales.
- Antes de autorizar el inicio de un trabajo mar adentro, verifiquen que las empresas petroleras cuenten con el establecimiento y documentación de planes de contingencia para diversos tipos de emergencias y con planes de contingencia y emergencia aprobados por la Autoridades competentes y antes de la instalación de las plataformas, exijan que se lleven a cabo estudios de impacto ambiental;
- Poner a disposición de los interesados, en la respectiva página web, el listado de empresas certificadas y autorizadas por la AAMM para realizar funciones operacionales en caso de derrames.

En materia de control de contingencias se recomienda que las AAMM puedan establecer “Centros Integrados de Manejo de Crisis” para la gestión y operación multidisciplinaria de los Planes de Contingencia.

Respecto de la gestión y supervisión de aguas de lastre, la Estrategia de la ROCRAM considera importante que los países, sobre la base de sus tipos de tráfico, evalúen su situación y, de acuerdo a ello:

- Consideren la adhesión al Convenio de Gestión de Aguas de Lastre y Sedimento de los Buques, (BWM) 2004;
- Apoyen la implementación de su Plan de Acción;
- Estudien la conveniencia de hacer extensiva la aplicación de normas de manera **equivalente con** ese Convenio a los buques de navegación costera o fluvial, en casos muy puntuales como el Amazonas, la Hidrovía Paraguay-Paraná, el Canal de Panamá, etc.

vi En relación con las descargas de aguas sucias provenientes de buques: :



- Se recomienda a las AAMM establecer, de acuerdo a sus necesidades, un programa que fomente la instalación de facilidades de recepción de desechos en puntos convenientes, para recibir las basuras, aguas oleosas, aguas residuales y desechos de hidrocarburos provenientes de buques, embarcaciones y de instalaciones mar adentro, con dotación permanente.
- vii. Una importante contribución del sector marítimo al problema del cambio climático y la necesidad de reducir los gases de invernadero, es la entrada en vigor del Anexo VI del MARPOL 73/78. De acuerdo con sus necesidades, a las AAMM se les recomienda:
 - Considerar la adhesión a este Anexo y tomar las medidas necesarias para su entrada en vigor en el país, supervisar su cumplimiento y preparar a sus inspectores en las tareas que impone;
 - Verificar que el combustible marino que se expende responda a las exigencias ambientales y de calidad;
 - Establecer las sanciones por el incumplimiento de las normas.
- viii. En materia de gestión de residuos provenientes de buques y operaciones portuarias los países miembros de ROCRAM deben:
 - Disponer de las correspondientes Estrategias y Planes Nacionales de Gestión de Residuos provenientes de buques y operaciones portuarias;
 - Exigir y aprobar los correspondientes Planes de Manejo de Basuras y Residuos por cada puerto, terminal marítimo, puerto pesquero y marina deportiva.

2.2.4. Contaminación por fuentes terrestres.

En esta materia se recomienda que, las AAMM en coordinación con los organismos responsables:

- i. Promuevan la aplicación de los estudios de evaluación de impacto ambiental (EIA) o sus declaraciones a los proyectos existentes con anterioridad a la promulgación de la respectiva Ley;
- ii. Establezcan procedimientos y normas (estándares) nacionales o adoptar normas de derecho comparado para aplicación a los efluentes o residuos líquidos industriales (RILES) de la industria costera;
- iii. Promuevan y apoyen la fiscalización por los organismos competentes, de las descargas y actividades industriales y de acuicultura que impactan a las aguas marinas y los cursos de agua que descargan en el mar;
- iv. Exijan cuando sea el caso las correspondientes EIA y declaraciones ambientales periódicas a las instalaciones industriales costeras, astilleros y maestranzas de mantenimiento naval, puertos y terminales.



2.2.5. Contaminación por vertimiento y operaciones de dragados.

- i. Las AAMM en coordinación con los organismos responsables establecerán sistemas de control respecto del vertimiento de sustancias perjudiciales o nocivas en las aguas de los países de la Región y establecerán esquemas para:

Fortalecer los mecanismos destinados a obtener la información de inteligencia necesaria sobre el transporte transfronterizo de sustancias peligrosas o el vertimiento de ellas;

Controlar y aplicar el Convenio de Basilea, a fin de reducir el transporte de desechos en los puertos de origen;

Adoptar acuerdos para acceder a información satelital respecto a operaciones marítimas inciertas.

- ii. Las AAMM de acuerdo con sus necesidades incorporarán las disposiciones del Convenio de Londres sobre Vertimientos y sus directrices a la reglamentación nacional relacionada con los temas ambientales, realizarán controles y supervisarán los vertimientos que se ejecuten en su jurisdicción;
- iii. Se recomienda la ratificación del convenio de Londres por parte de aquellos países que no lo han hecho.
- iv. Las AAMM incluirán en su actuar, de acuerdo con sus necesidades, el principio precautorio de Río 92.
- v. Las AAMM a su criterio, diseñarán procedimientos para las autorizaciones y operaciones de dragado de manera que originen el menor impacto adverso al medio marino e incluyan las regulaciones internacionales disponibles.

Para el otorgamiento de las autorizaciones de dragados, las AAMM seguirán los procedimientos anteriormente indicados que implican un plan de manejo ambiental adecuado.

Para la autorización de vertimientos de dragado y determinación de la zona de vertimiento se recomienda que las AAMM utilicen las guías de la OMI para la evaluación química y física del material de dragado.

2.2.6. Respeto de la contaminación por la industria pesquera y la acuicultura.

- i. Considerando la importancia de los recursos pesqueros en la región, las AAMM contribuirán con el esfuerzo mundial de la FAO, supervisando el cumplimiento del Código de Conducta para pesquerías sostenibles de 1995, de acuerdo a la Resolución emanada de la OMI.
- ii. Las AAMM establecerán, a su criterio, procedimientos e instructivos marítimos para los capitanes y tripulantes respecto del cumplimiento de las exigencias del MARPOL 73/78 en



- buques pesqueros, referido al no vertimiento al mar de restos de redes y cabullerías de pesca, residuos oleosos de motores marinos, etc.
- iii. Las AAMM harán cumplir las exigencias del MARPOL 73/78 sobre descargas de basuras al mar y sobre descargas de aceites quemados de los buques pesqueros, promoviendo la existencia de instalaciones de recepción en tierra.
- iv. Con respecto a concesiones de obras de infraestructura y acuicultura marina, de ser el caso, las AAMM cooperarán en:
- El diseño de una Política Nacional de borde Costero;
 - La actualización de los planes nacionales de uso del borde costero, de acuerdo a los cambios de escenario en los intereses nacionales;
 - Creación de comisiones regionales de uso del borde costero con la misión de elaborar estudios de zonificación del borde costero;
 - Revisar los procedimientos para otorgar concesiones marítimas (entrega de terrenos fiscales a diversos usuarios), a fin de asegurar su máxima transparencia. Actualización y/o desarrollo de un Reglamento sobre Concesiones Marítimas;
 - Velar porque los métodos y tecnologías que se utilicen en las actividades de los concesionarios sean lo menos dañinos para el ambiente;
 - Establecer esquemas para el control de calidad ambiental e impactos en las aguas y fondo en zonas de faenas de acuicultura, considerando las sanciones necesarias.
- v. También, las AAMM supervisarán la pesca ilícita en sus aguas jurisdiccionales.

2.2.7. Respeto de cambios climáticos.

Las AAMM fomentarán a través de los canales apropiados (CPPS, PNUMA, Plan de Acción Pacífico Sudeste, etc) una permanente atención y colaboración respecto a posibles impactos en el medio marino y costero, derivados del cambio climático. Para ello cooperarán con los organismos nacionales y regionales competentes y tomarán las medidas que corresponda.

2.2.8. Respeto del fortalecimiento de la conciencia ambiental.

- i. Las AAMM fomentarán acciones tendientes al fortalecimiento de la conciencia ambiental en el sector marítimo. de sus respectivos países.
- ii. Las AAMM incorporarán a todos los actores en las tareas de protección ambiental:
- Estableciendo acuerdos estratégicos y asociaciones con los diversos entes de la comunidad con el fin de desarrollar una cultura de protección ambiental y que cada actor contribuya a mejorar sus propias prácticas operativas.



De acuerdo con las empresas navieras se estudiará el fomento del auto-control de sus operaciones, con la asistencia de las sociedades de clasificación y las propias AAMM. Lo mismo se buscará con las empresas pesqueras y operadores portuarios.

- iii. Ampliando las campañas educativas a la comunidad y a sectores de usuarios marítimos a fin de incorporarlos en los esfuerzos de protección ambiental en las playas, en los deportes náuticos, en la actividad turística costera, etc.



2.3. ACCIONES EN MATERIAS DE SEGURIDAD MARÍTIMA.

2.3.1. Situación de la Seguridad Marítima en la región.

En más de veinte años de existencia de la ROCRAM, las AAMM han logrado avances significativos en materias de seguridad marítima, básicamente como resultado de la adopción e implantación de convenios internacionales como el SOLAS, Líneas de Carga, Abordajes, Búsqueda y Salvamento y otros. De ahí se deriva la creación de capacidades institucionales para la supervisión de buques y puertos, sistemas de vigilancia costera, telecomunicaciones, señalamiento marítimo y SAR que reducen los riesgos de la navegación en el área. También, la estrategia regional anterior sobre seguridad marítima y la adopción del acuerdo de Viña del Mar son pasos importantes en la dirección correcta. A ello se suma el hecho de que el tráfico marítimo en la región no es tan intenso como en otras regiones, salvo en áreas muy puntuales. Todo lo anterior lleva a que los índices de siniestralidad de buques y pérdidas de vidas humanas en actividades de transporte marítimo en la región sean bajos.

Sin embargo, los buenos índices se ven amenazados por varios factores de riesgo, algunos propios del escenario del transporte marítimo en la región, otros referidos a los buques que operan en el área y otros que provienen del factor humano en la tripulación, en la empresa naviera, en los puertos, en la administración marítima y en otras actividades del sector y también inciden las capacidades de supervisión de buques de las AAMM.

Las zonas marítimas son muy extensas y las rutas de navegación pueden ser muy remotas lo que exige un esfuerzo de señalización y telecomunicaciones marítimas, vigilancia costera y de búsqueda y salvamento muy superiores al requerido en otras regiones.

La flota de buques de cabotaje es muy antigua y se considera que una gran cantidad de buques subestandar, desplazados de otras regiones están ingresando a nuestra región. Sin embargo, es evidente que la región puede aumentar los estándares de seguridad de la navegación y la protección del medio marino haciéndolo extensivo a las flotas de cabotaje. Esta situación también se aplica para la investigación de accidentes marítimos.

El personal de supervisión de las AAMM debe actualizarse continuamente en aspecto técnicos referidos a las frecuentes y complejas enmiendas a las disposiciones internacionales, como también en otros aspectos que mejoran sus aptitudes profesionales y aseguran una mayor eficiencia y un mejor cumplimiento de sus funciones. Este avance en la calidad profesional es también necesario lograrlo en el personal abordo y en tierra de las empresas navieras que son los primeros responsables de evitar riesgos de seguridad marítima y para ello deben estar familiarizados con las progresivas disposiciones preventivas a nivel internacional y nacional.

En los puertos de la región hay un riesgo latente en el manejo de crecientes volúmenes de cargas, muchas de ellas peligrosas, que se operan en un entorno lleno de vehículos, grúas, equipos, y trabajadores que no pueden dar lugar a negligencias, distracciones en la estiba, segregaciones de cargas, descoordinación de movimientos, etc. Lograr la calidad profesional de este personal y mejorar las condiciones operativas es básico para disminuir este riesgo, que se genera en el puerto pero que puede tener consecuencias posteriores en la navegación.



La particular condición de costas que enfrentan a grandes océanos en la mayoría de los países de la región hacen que las zonas asignadas de búsqueda y salvamento constituya una responsabilidad para las AAMM mucho mayor que las de otras regiones del mundo, y que se ve incrementada cuando operan muchos buques subestandar.

En otros aspectos, que afectan la vida humana, la zona del Pacífico ha debido enfrentar importantes maremotos en su historia. También, los huracanes y las condiciones extremas de mar son de cierta frecuencia en las aguas y las costas de América Latina y el Caribe.

Las experiencias históricas demuestran que estos fenómenos pueden generar impactantes desastres y enormes pérdidas de vidas humanas, lo que es observado con gran preocupación en todo el mundo.

La comunidad internacional debe estar alertada respecto a la ocurrencia de estos desastres naturales, sobre todo, en áreas donde anteriormente no tenían ocurrencia, y se hace aconsejable, por parte de las AAMM de ROCRAM, considerar esta amenaza, y tomar medidas preventivas en el plano operacional y optimizar el apoyo logístico, que podría ser necesario, en la zona afectada.

2.3.2. Gestión de la Supervisión de Buques.

Como tareas a desarrollar por las AAMM en la gestión de supervisión de buques, la Estrategia considera:

- i. La utilización y desarrollo del concepto de matriz de riesgo de los buques extranjeros que recalán en los puertos nacionales, considerando:

Antecedentes del estado de certificados, provenientes de la Intranet de la AM del país de su registro y acceso restringido bajo condición de reciprocidad a otras AAMM.

Registro sinóptico continuo del buque.

Antecedentes de inspecciones anteriores en el país y de MOU's regionales de ERP (Acuerdo de Viña del Mar, Paris, Asia Pacífico, etc.) respecto a detenciones, deficiencias importantes y/o pendientes.

Registro del buque:

- Si es un buque de cabotaje, que navega en aguas de alto valor ambiental y pasajeros, considerar (con equilibrio) en el marco normativo nacional.
- Si es un buque mayor de navegación internacional, considerar el comportamiento de su bandera de registro.

Edad del buque. Buques mayores presentan mayor riesgo, aunque hay limitadas excepciones por buen mantenimiento.

Riesgo por tipo de buque y su carga.



Antecedentes de la empresa naviera y tripulaciones del buque (cumplimiento por parte de la empresa del Código IGS, PBIP (10 últimos puertos de recalada), etc.; nacionalidades de la tripulación).

Antecedentes de la casa clasificadora u organización reconocida (el desempeño en conjunto con el registro sinóptico continuo del buque.)

Antecedentes de los operadores y agentes marítimos del buque.

Puertos de embarque (en relación con su desempeño de estiba, sobrecarga, etc.). Los aspectos de protección marítima se analizan separadamente.

Desarrollar mecanismos que consideren el rechazo y expulsión de buques de terceras banderas que no cumplan con los requisitos mínimos de las normas internacionales, en coordinación con las AAMM.

La implementación de una política de focalización (buques objetivo) de reconocimientos no programados e inspecciones ERP y de protección marítima, dirigida a buques de mayor riesgo, empleando el Acuerdo de Viña del Mar.

El desarrollo y utilización del concepto de matriz de riesgo de puertos y terminales marítimos, de acuerdo al marco normativo de cada país:

Aspectos técnicos de diseño, edad, mantenimiento, limitaciones en el tamaño de las naves a recibir, etc.

Aspectos operativos y de procedimiento, condiciones de mar y de profundidad, etc.

Tipo de carga que mueve y sus instalaciones para mercancías peligrosas.

Provisión de instalaciones para la recepción y tratamiento de residuos de los buques.

Planes de contingencia para diversos tipos de emergencia.

- ii. Desarrollo e implementación de una política de focalización de la supervisión técnica dirigida a puertos y terminales marítimos de mayor riesgo, en concordancia con el marco normativo de cada país.
- iii. Trabajo conjunto con Aduanas, Policía, Inmigración, protección fitosanitaria y Salud para definir la matriz de riesgos de buques, puertos, terminales, tripulantes, cargas y empresas que operan en el sector, respecto a temas de:

Contrabando de mercancías prohibidas o animales en extinción;

Tráfico ilícito de drogas y precursores;

Tráfico de indocumentados y polizones;

Tráfico de armas, municiones y explosivos (especialmente de destrucción masiva);



Tráfico de desechos;

Cargas de alimentos o productos agrícolas contaminados u originadas en países con riesgos de salud.

- iv. Trabajo conjunto con organismos pesqueros para definir la matriz de riesgos de sobre captura o pesca ilícita, en buques y empresa pesqueras nacionales y extranjeras (según bandera, antecedentes de ilícitos, datos de vigilancia, etc.).
- v. Complementar y actualizar la página Web de la respectiva AAMM con la información de los buques de su registro, con acceso restringido bajo condición de reciprocidad a otras AAMM. Para esta tarea se sugiere:

Establecer un grupo de trabajo por e-mail, entre expertos de ROCRAM, en conjunto con la Secretaría del Acuerdo de Viña del Mar, para analizar el tema y producir recomendaciones con miras a desarrollar una propuesta de ROCRAM a la OMI para introducir esta iniciativa como una enmienda a los correspondientes convenios internacionales;

Luego de la fase inicial, establecer contactos con las AAMM de otras regiones a fin de perfeccionar la propuesta y lograr su apoyo en el foro de la OMI;

En términos específicos, el grupo de trabajo:

- Definirá el contenido de la información que debe incorporarse, de manera restringida, a la página web y el formato en que debe proveerse;
 - Evaluará alternativas computacionales para la disposición, acceso y bajada de esa información (en consulta con especialistas de las propias AAMM);
 - Establecerá los requisitos de acceso restringido;
 - Elaborará las recomendaciones para el mantenimiento de esta información por parte de cada AAMM y
 - Considerará la redacción de un breve manual del usuario, para entregarse a inspectores de ERP de la ROCRAM y, posteriormente, a los demás miembros de la OMI.
- vi. Para el cumplimiento de las funciones de supervisión de buques y otros cometidos de su gestión, las AAMM, a su criterio, fortalecerán las instalaciones y equipamientos que sirvan de apoyo a estas funciones:

De acuerdo con los recursos disponibles, se procurará que los inspectores dispongan de computadores personales o dispositivos de comunicación inalámbrica vía celular, con los programas e información de convenios y recomendaciones necesarias para su función eficaz, disponiendo de la conexión inalámbrica en sus lugares de trabajo y a bordo del buque.;

- vii. En cuanto a los aspectos regulatorios de la supervisión de buques mercantes mayores de navegación internacional, se sugieren las siguientes acciones a tomar por parte de la AAMM de cada país en esta materia:

En general, analizar el alcance y compromisos de las Administraciones Marítimas respecto de la firma y ratificación de los Convenios y tratados internacionales en materia de seguridad marítima, prevención de la contaminación y formación de la gente de mar,



en aquellos países que aún no se han adherido a esos convenios y, en particular, evaluar la adhesión del país a nuevos convenios internacionales y a otros vigentes relacionados con la supervisión, respecto de los cuales el país no se ha hecho parte, tomando en cuenta los beneficios intrínsecos y las desventajas que representa para el sector naviero el no poder obtener la certificación de sus buques;

Analizar y determinar los requerimientos de actualización de la legislación secundaria (reglamentos) en materia de seguridad, supervisión e inspecciones marítimas creando un marco jurídico que permita la aplicación efectiva de los convenios internacionales respectivos, a fin de coadyuvar a incrementar la seguridad de la vida humana en el mar.

Cooperar con los otros actores participantes en el ejercicio de sus funciones como Estado de Abanderamiento e incorporar este tema en las alianzas estratégicas planteadas anteriormente, con el objeto de facilitar la implementación efectiva de los Convenios Internacionales. Esta actitud preventiva y anticipativa de las AAMM y sus organismos reconocidos, facilitará la supervisión y el cumplimiento de las normas, evitando que los buques sean detenidos o demorados en puertos extranjeros;

Hacer seguimiento del historial de cada buque de su registro, en referencia a las inspecciones de ERP que se le efectúen en el extranjero y tomar las medidas que corresponda como Estado de Pabellón;

Requerir de las empresas navieras y de la sociedad de clasificación, reconocidas por las AAMM, la información necesaria para el cumplimiento de las tareas anteriores.

Adoptar en la región, en lo posible, como perfil profesional de los inspectores de la Supervisión por el Estado Rector del Puerto lo establecido en la resolución específica de la OMI o del Acuerdo de Viña del Mar.

viii. Las AAMM buscarán revisar y actualizar permanentemente acciones efectivas de cooperación con las empresas navieras para facilitarles la información y el acceso a las últimas enmiendas a los convenios que se les apliquen.

ix. Cada AM, a su criterio, revisará, evaluará y actualizará las condiciones de delegación de funciones de reconocimiento y certificación de buques entregada a organismos de supervisión reconocidos (OR's), buscando:

Establecer el alcance de la delegación y los procedimientos de inspección que se deben cumplir;

Tomar en cuenta las recomendaciones actualizadas de la OMI al respecto;

Supervisar la idoneidad de los inspectores de las OR's;

Enfatizar la importancia de aplicar las normas más recientes;

Promover, facilitar y asegurar la máxima probidad en el ejercicio de las labores de supervisión y certificación, manteniendo registros escritos y digitales de toda la información necesaria;



Proveer los mecanismos para la formación y actualización del personal de la AAMM que supervisará la labor técnica de las OR's y de su personal.

2.3.3. Gestión de Seguridad en el Manejo de las Cargas.

- i. Se recomienda a las AAMM, de manera directa o a través de los organismos competentes, la implementación del Código IMDG y las recomendaciones de OMI respecto de mercancías peligrosas en puerto, en materias de:

Provisión de recintos especiales en puerto;

Terminales de contenedores;

Entrenamiento y capacitación del personal en el tema;

Establecimiento de una adecuada reglamentación;

Planificación de contingencias y la respuesta a las emergencias;

Segregación de mercancías peligrosas;

Estiba de cargas peligrosas en los buques;

Transporte terrestre a depósito fuera del recinto portuario, en los casos que proceda en cooperación con otras instituciones del Estado.

- ii Las AAMM, de acuerdo a sus competencias, establecerán las condiciones de seguridad para las operaciones de buques en puertos y terminales (habilitación de puertos y terminales, calados y eslora máxima permitida, número y tipo de remolcadores, condiciones climáticas de operación segura, uso de prácticos, etc).

2.3.4. Otras materias relacionadas con seguridad marítima.

- i. Las AAMM, de acuerdo a sus posibilidades, evaluarán las medidas de seguridad marítima que cumplen los buques tanto nacionales como extranjeros que operen en los puertos de sus países, establecerán sistemas estadísticos de seguimiento y desarrollarán programas estadísticos vinculados con la seguridad;
- ii. Las AAMM, de acuerdo con sus posibilidades, implementarán sistemas adecuados para la investigación de accidentes que permitan identificar las causas reales de los accidentes marítimos y, a partir de ello, buscar las soluciones para disminuir o eliminar su ocurrencia futura;
- iii. En el caso de plataformas, aparatos u otras estructuras en los fondos marinos, las AAMM, de acuerdo a sus necesidades, establecerán programas para su remoción total o parcial a fin de garantizar la seguridad de la navegación y la actividad pesquera.
- iv. La SECROCRAM puede apoyar a las AAMM:
 - Propiciando la aplicación del Código de Investigación de Siniestros y Accidentes Marítimos de OMI;



- Conforme a lo anterior continuar desarrollando un programa para la formación de investigadores de accidentes, para lo cual las AAMM evaluarán la demanda por estos profesionales, por país, y sobre la base numérica que arroje esta investigación, SECROGRAM programará los cursos necesarios a nivel regional.
 - Las AAMM propiciarán la implementación de Servicios de Asistencia Marítima (MAS) en sus respectivos países.
 - Las AAMM estudiarán y evaluarán los riesgos en zonas marítimas nacionales de mayor concentración de tráfico marítimo, en base a directrices de OMI y con su resultados fortalecerán:
 - Sus sistemas de control de tráfico de modo que incluyan los nuevos sistemas de identificación automática de buque (SIA) MSC Circ. 1062, para lo que recomienda su representación gráfica;
 - Sus sistemas de comunicaciones marítimas incluyendo las información de seguridad marítima (alertas de socorro, noticias a los navegantes, información meteorológica);
 - Sus sistemas de búsqueda y salvamento marítimo;
 - Sus sistemas de señalización marítima y de ayuda a la navegación.
- vi. Las AAMM estudiarán y evaluarán la influencia del factor humano en la seguridad marítima y prevención de la contaminación, en sus respectivos países, a fin de mejorar los planes de educación marítima.

2.3.5. Seguridad Pesquera.

Las AAMM, en conjunto con las respectivas autoridades nacionales de pesca, municipalidades costeras y las comunidades locales, buscarán:

- i. Desarrollar o perfeccionar el registro nacional de embarcaciones de pesca artesanal e industrial;
- ii. Determinar las deficiencias más frecuentes de estas embarcaciones y su equipamiento, en lo referente a la seguridad de la vida humana en el mar;
- iii. Preparar un conjunto de cursos básicos de seguridad orientado a pescadores artesanales, tomando en cuenta su idiosincrasia y las recomendaciones de la FAO/OIT.
- iv. Establecer un programa de capacitación en seguridad pesquera industrial que incluya las recomendaciones establecidas en el STCW (F);
- v. Desarrollar un código básico de procedimientos de seguridad en base a las recomendaciones de la FAO/OIT en las operaciones de pesca artesanal, incluyendo



aspectos de navegación, estabilidad, estiba, líneas de carga, supervivencia en el mar, primeros auxilios, comunicaciones, etc.;

- vi. Desarrollar un sistema de información y difusión de las condiciones meteorológicas y de mar para cada localidad de pescadores, estableciendo las condiciones límites para autorizar la salida a pescar en condiciones de mal tiempo;
- vii. Implementar con los propios pescadores artesanales, operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) de embarcaciones pesqueras menores;
- viii. Apoyar procedimientos para implementar las medidas de veda o prohibición de captura de peces y mariscos con los pescadores artesanales e industriales. Lo mismo es válido respecto a restricciones de pesca e incautaciones por marea roja o razones ambientales locales;
- ix. Investigar accidentes de pesca, para determinar sus causas, circunstancias y lecciones a aprender;
- x. Propiciar estudios sobre factores sociales, fatiga, alcohol y drogas en actividades de pesca;
- xi. Establecer un sistema de registro, reconocimiento, inspección y matriculación de embarcaciones pesqueras;
- xii. Promover un sistema de auto-cuidado y de reporte de zarpes y recaladas a las caletas de pescadores artesanales.
- xiii. Evaluar la adopción del Convenio Internacional de Seguridad de Naves Pesqueras, (Convenio Torremolinos) o incluir los aspectos técnicos en la legislación nacional de cada país miembro.

2.3.6 Maremotos, huracanes y protección de la vida humana.

Teniendo en cuenta los efectos de un maremoto (tsunami) que se pueda producir en aquellos países de la ROCRAM que tienen costas hacia el océano Pacífico, y la frecuente ocurrencia de huracanes costeros en países del norte de la región, la Estrategia considera acciones prioritarias de las AAMM que contribuyan, dentro de lo posible, a prevenir y mitigar los efectos que estos desastres naturales pueden causar en la región.

Las acciones directas de las autoridades marítimas miembros de ROCRAM, que pueden adoptarse, en conjunto con los organismos hidrográficos u oceanográficos y otros entes de la comunidad, se incluyen:

- El estudio y preparación del personal sobre los aspectos marinos de estos fenómenos y sus efectos en la zona del litoral, en particular en lo relativo a poblaciones costeras y sectores pesquero, marítimo y turismo costero.



- Consultar con AAMM de países con experiencias y planes en materia de tsunamis y huracanes costeros.
- Desarrollo de planes nacionales de contingencia para enfrentar este tipo de fenómenos marinos en la región, que contemplen la acción directa de las AAMM y su relación con otros organismos y la sociedad civil.
- Facilitación de las medidas necesarias para ampliar el actual sistema de alerta temprana de tsunamis del Pacífico a las zonas del Atlántico y del Caribe de la región.
- Dependiendo de sus propias áreas de competencia ,es aconsejable que las AAMM de la ROCRAM, dentro del concepto de asociaciones estratégicas, participen junto a otros entes del Estado, organismos internacionales y la sociedad civil en las materias siguientes:
 - Contribuir en la educación de la población costera sobre los eventuales efectos de tsunamis y huracanes costeros;
 - Colaborar en la alerta temprana a la población ante la inminente ocurrencia de este tipo de fenómenos y cooperando a la tomas de medidas apropiadas para evitar pérdidas de vidas humanas.
 - Colaborar en el desarrollo y actualización de un plan conjunto de la comunidad, para la provisión de servicios médicos, alimentos, agua potable, etc., en las zonas de mayor riesgo de la región o cuyo acceso costero sea por mar.



2.4. MATERIAS RELACIONADAS CON LA PROTECCIÓN MARÍTIMA Y PORTUARIA Y LA PREVENCIÓN DE ACTOS ILÍCITOS.

2.4.1. Situación sobre protección marítima y prevención de actos ilícitos.

En la última década la región ha incrementado sus esfuerzos en seguridad en los recintos portuarios, buques y camiones que llevan o reciben carga marítima. Las enormes pérdidas por robos de mercancías, que a nivel mundial son del orden de US\$ 50 billones/año, han empezado a reducirse desde que se inició el proceso de privatización portuaria en la región, que introdujo medidas de vigilancia y control en zonas portuarias y redujeron los tiempos de estadía de las cargas en puerto.

Sin embargo, el tema de la seguridad portuaria y de los buques se ha complicado en los años recientes al confluir un conjunto de elementos: acciones de crimen organizado (robo, contrabando, tráfico de drogas, armas, desechos tóxicos, productos falsificados, operaciones de lavado de dinero y altos niveles de corrupción), asaltos a mano armada a tripulantes y pasajeros, actividades terroristas, amenazas de terrorismo biológico y piratería en el mar.

La reacción mundial después de los ataques del 11/9, llevó a la adopción universal del Código PBIP y a iniciativas unilaterales de Estados Unidos. Estas medidas de protección son costosas y afectan la facilitación del transporte marítimo y del comercio exterior. Sin embargo, estas medidas parecen inevitables para la región, que tiene un importante comercio marítimo con países desarrollados que las están aplicando. Por otra parte, estas mismas medidas permiten reducir los riesgos y costos derivados de actividades ilícitas en el ámbito marítimo portuario.

En este contexto, aunque los escenarios políticos que llevan a que ciertos países sean blancos de actos de terrorismo parecen ser menores en América Latina, las AAMM, las empresas navieras nacionales y los puertos más grandes de la región entraron en un proceso acelerado de certificación respecto al Código PBIP. En algunos casos se han seguido en detalle las disposiciones del Código, en otros se ha procedido a rápidas y masivas certificaciones que en el papel son válidas pero, con el tiempo, probablemente tendrán un distinto reconocimiento. También, algunas AAMM no han terminado el proceso de adopción del Código faltando la aceptación de las enmiendas del SOLAS que le dieron origen.

La protección marítima y portuaria es de interés para la región por su vinculación al tráfico de drogas, en que algunos países son productores y otros son utilizados como tránsito a países desarrollados. También hay un cierto riesgo de que aumente el tráfico de personas indocumentadas y polizones. Por ello, es natural que las AAMM pongan atención al desarrollo de nuevos acontecimientos e iniciativas en materia de protección marítima, evaluando las ventajas y desventajas de ellas.

Los robos a mano armada o actos ilícitos cometidos contra los buques en las costas de algunos países han ido creciendo y la ROCRAM ha reaccionado a través de la organización de reuniones regionales encaminadas a buscar soluciones al respecto.



Finalmente, cabe señalar que el tema no es fácil porque la región debe compatibilizar intereses a veces contrapuestos como, la lucha contra el terrorismo y actos ilícitos, con el interés de facilitar e incrementar el comercio exterior y todo, en un escenario de limitación de recursos para el desarrollo nacional y ante la existencia de otras urgencias sociales tanto o más válidas que el terrorismo internacional.

2.4.2. Acciones relacionadas con la protección marítima en buques e instalaciones portuarias.

- i. Las AAMM fortalecerán su marco legal y regulatorio en estas materias por medio de:

La adopción y aplicación de las enmiendas a los Capítulos V, XI-1 y XI-2 del Convenio Internacional de Seguridad para la Vida Humana en el Mar (SOLAS);

La adopción y aplicación del Convenio Internacional para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (REPRESIÓN) y su Protocolo;

La adopción y aplicación nacional del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP);

Diseñar los procedimientos administrativos, que dentro del marco regulatorio nacional, definan claramente:

- Diagrama de flujo y pasos a seguir para el cumplimiento del Código PBIP;
- Definición clara de la “Autoridad Designada”;
- Nombramiento y entrenamiento de los OPIP, APIP, OPB y OCPM;
- Estudios de vulnerabilidad efectivos y detallados;
- Diseño del Plan de Protección con medidas efectivas relacionadas con las vulnerabilidades;
- Autorización, delegaciones y nombramiento de Organizaciones de Protección Reconocidas.

- ii. Respecto del fortalecimiento administrativo y operacional en protección marítima, se recomienda a las AAMM:

Procedimiento para el establecimiento y modificación del Nivel de Protección;

Procedimiento para las fuerzas de protección en caso de activación de la alerta de protección;

Definición del tribunal competente;

Conformación de los comités de protección marítima;

Implementación y aplicación de los planes de protección marítima;

Realización de zafarranchos y ejercicios prácticos;

Realización de las auditorías de protección para la verificación de cumplimiento;



Reevaluación de las certificaciones con base a las auditorias y a la inteligencia obtenida;

Modificación de los planes de protección en base a las experiencias obtenidas;

Certificación para los buques e instalaciones portuarias faltante o nuevos ingresos a la industria;

Evaluar la conveniencia de incluir los aspectos de protección de buques e instalaciones portuarias a:

- Buques de cabotaje, trasbordadores y navegación en aguas interiores;
- Buques pesqueros;
- Embarcaciones de placer y turismo;
- Puertos de tráfico de cabotaje, trasbordadores y navegación de aguas interiores;
- Terminales pesqueros;
- Puertos y terminales de tráfico fluvial y lacustre;
- Marinas deportivas.

iii. Para el fortalecimiento de la Protección Marítima en los países de la Región SECROCRAM deberá:

- Diseñar un sistema de cooperación horizontal que permita apoyar las auditorías internas a algunos países con expertos de países más desarrollados en protección marítima;
- Promover la coordinación entre los encargados de protección Marítima de las AAMM y Autoridades Designadas;
- Eventualmente organizar un panel de expertos de la Región para realizar auditorías externas en los países de las AAMM que así lo requieran;
- Con apoyo de su panel de expertos temáticos, apoyar a los organismos regionales e internacionales en materias de protección marítima, de buques e instalaciones portuarias en los puertos de la Región, a requerimiento de parte.

v. Las AAMM o las Agencias Designadas pueden promover el establecimiento de un Grupo de Trabajo interinstitucional en sus respectivos países para coordinar las mejoras necesarias detectadas en las auditorías y ejercicios, que incluyan los análisis de inteligencia necesarios;

2.4.3. Acciones relacionadas con piratería, robo armado y actos ilícitos.

i. Para el fortalecimiento de las acciones contra piratería, robo a mano armada y actos ilícitos en los países de la Región, la SECROCRAM, con la cooperación de las AAMM pertinentes deberá:



- Fomentar el cumplimiento a las directrices MSC Res 622/Rev.1 y MSC Circ. 623/Rev.2 de OMI, que tratan sobre las responsabilidades en la materia de los gobiernos y de los Capitanes, tripulaciones y armadores, respectivamente; Además, de la Resolución A.922(22) “Código de prácticas sobre la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques”.
 - Evaluar la situación regional, sus tendencias, zonas de ocurrencias y niveles de riesgos respecto del tema de piratería, robo armado y contrabando;
 - Para los actos de piratería, robos a mano armada y contrabando desde buques, se establecerán mecanismos de intercambio de información entre los organismos encargados de controlar estos casos;
 - Eventualmente organizar un panel de expertos de la Región para apoyar a las AAMM, de acuerdo a sus requerimientos;
 - Con apoyo de su panel de expertos temáticos, apoyar a los organismos regionales e internacionales en materias de piratería, robo armado, contrabando y actos ilícitos a buques y puertos de la Región.
- ii. Motivar a los Gobiernos de los países de la ROCRAM que no se han adherido a la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988, que consideren su pronta adhesión. El Artículo 17 se refiere al tráfico ilícito por mar;
- iii. Promover medidas y acciones que reduzcan, simplifiquen y armonicen los trámites relativos a la prevención y el control del tráfico ilícito de estupefacientes, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores a bordo de los buques. En este sentido es importante promover la aplicación de la Resolución A.872 (20) de la OMI que aprobó las Directrices par la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional y la difusión de la “Guía de Capacitación para la Lucha contra la Droga en el Mar” (PNUFID, 1999). Estas Directrices deben aplicarse en coordinación con otras medidas de protección marítima;
- iv. A fin de lograr las metas de optimización del sistema buque-puerto, es fundamental la coordinación de los esfuerzos de las AAMM en la OMI. Desde la perspectiva sistema integral portuario es importante que los esfuerzos de las Autoridades Marítimas, relativos al narcotráfico vía marítima, se coordinen con la labor que realizan las Aduanas en el marco de la OMA y las policías y otros organismos en el marco del PNUFID;
- v. Dada la importancia de la información oportuna en el combate contra la droga, se propone establecer una red de información de inteligencia y vía electrónica, para el intercambio de información sobre posibles irregularidades o tráfico ilícito de drogas, sustancias psicotrópicas y productos químicos precursores por vía marítima y portuaria, combinado con información sobre protección marítima y actos ilícitos.



2.4.4. Procedimiento de inmigración, indocumentados y polizones.

- i. Considerar la adhesión e implementación del Protocolo contra el Tráfico Ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de la ONU contra la delincuencia organizada transnacional;
- ii. Implementar efectivamente las Resoluciones correspondientes de OMI sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje.



2.5. MATERIAS RELACIONADAS CON EL MARCO LEGAL.

2.5.1. Antecedentes generales.

La Administración Marítima/Portuaria de un país está formada por el conjunto de órganos y entidades encargadas de velar por los intereses generales en materia de navegación y transporte marítimo, marina mercante y puertos. Suelen ser de su competencia la política económica del transporte marítimo y ordenamiento de la marina mercante, la seguridad marítima y del medio ambiente marítimo, la policía marítima administrativa y judicial y la gestión de la autoridad portuaria. Algunos modelos internacionales asignan exclusivamente a la armada o al poder civil del país plena competencia en los asuntos marítimos, civiles y militares, otros modelos se caracterizan por una dualidad de competencias, segregando las materias económicas y comerciales del transporte marítimo de las materias técnicas del mismo, relativas a contaminación, seguridad y policía de navegación. Cualquiera que sea el sistema, para ser eficiente y eficaz, el marco jurídico que lo sustenta debe contemplar, entre otras, la adecuada asignación de competencias, la delimitación de los espacios entregados a su jurisdicción y la definición de sus responsabilidades. Hay países que no tienen una ley general o especial que sustente a su AM en este sentido o si la tienen, sus normas no cubren suficientemente todos los aspectos mencionados.

2.5.2. Fortalecimiento del marco legal.

- i. De los antecedentes expuestos fluye que la efectividad de la Estrategia dependerá en gran medida del marco legal base que sirve de apoyo a las AAMM para el cumplimiento de las obligaciones que los países han asumido en los convenios internacionales ratificados. En este contexto, la Estrategia considera de acuerdo a las realidades de cada AM:
 - a) Hacer un inventario de las normas legales nacionales de base aplicables a cada uno de los temas tratados en esta Estrategia.
 - b) Revisar la cobertura que las normas nacionales inventariadas dan a cada uno de los temas mencionados (Leyes de Navegación, Códigos de Comercio, Leyes Portuarias, reglamentos especiales u otros), identificando:
 - Temas o aspectos regulados por las normas;
 - Temas no regulados por las normas, y
 - Temas insuficientemente regulados por las normas.
 - c) Revisar la cobertura de las funciones que el marco legal asigna a las AAMM u otras autoridades, identificando, respecto de cada uno de los temas tratados en esta Estrategia:
 - Las competencias normativas asignadas a la AAMM, las asignadas a otra Autoridad, las asignadas a una y otra y las no asignadas;
 - Las competencias de fiscalización y de control asignadas a la AAMM, las asignadas a otra Autoridad, las asignadas a una y otra y las no asignadas;
 - Las competencias sancionadoras asignadas a la AAMM, las asignadas a otra Autoridad, las asignadas a una y otra y las no asignadas;



- Revisar las sanciones que pueden aplicar las AAMM, los procedimientos considerados para su aplicación y los mecanismos previstos para hacer efectivas las sanciones impuestas.
- d) Si del examen anterior aparecieran materias no cubiertas o insuficientemente cubiertas o competencias no asignadas, insuficientemente asignadas o asignadas a 2 o más autoridades, correspondería a las AAMM hacer las propuestas de adecuación del marco legal que incluyan:
 - Las leyes o reglamentos faltantes e impulsar su aprobación;
 - La adecuación de las leyes o reglamentos existentes, para cubrir las funciones y o temas no cubiertos o cubiertos insuficientemente, e impulsar su aprobación; y
 - El diseño de los procedimientos técnicos e instructivos necesarios para lograr una efectiva implementación de los reglamentos.
- e) Tomando en consideración los resultados anteriores, se recomienda a las AAMM:
 - Revisar su estructura organizacional actual verificando que ella responda a las funciones y tareas asignadas;
 - Reestructurar la organización conforme a los resultados de la evaluación anterior.

2.5.3. Incorporación plena de los convenios internacionales necesarios.

La implementación de los convenios por parte de los miembros de ROCRAM no en todos los países es suficiente.

- i. La Estrategia considera una serie de medidas para avanzar en esta materia, que se describen a continuación y que pueden tener por resultado una mejoría en los indicadores de accidentes y siniestros, detenciones y deficiencias de ERP, en una renovación gradual de la flota mercante internacional y de cabotaje y otros indicadores.

Actualización y publicidad de los convenios OMI:

- a) Los países miembros de ROCRAM que lo estimen necesario, solicitarán a la OMI incluir los textos de todos los convenios actualizados en su página Web en condiciones de ser descargados por cualquier usuario, en las condiciones que OMI pueda ofrecer. Al ser la OMI la fuente del texto, hay garantías de que el texto bajado será el actualizado. Si esto se hace periódicamente y siguiendo las noticias sobre enmiendas, siempre se tendrá el texto al día.
 - b) Cada AAMM considerará poner los textos de la legislación nacional en su página Web con un sistema de actualización similar al que se solicitará de la OMI.
- ii. Estado de ratificación e implementación de los convenios internacionales. A este respecto, las AAMM propenderán a:
 - a) Ratificar los Convenios Internacionales necesarios;
 - b) Hacer el inventario de las normas secundarias vigentes (reglamentos) para la implementación de los convenios ratificados, identificando las áreas no cubiertas o insuficientemente cubiertas;



- c) Proponer las sugerencias de modificación y actualización de los reglamentos vigentes que lo requieran.
 - d) Desarrollar la legislación secundaria faltante para la aplicación de convenios internacionales y podrán solicitar para ello, la asistencia de otros países de ROCRAM que ya la hayan desarrollado.
- iii. Promover la utilización de sistemas de procesamiento del marco regulatorio. El proceso de determinar exactamente las exigencias de un convenio internacional que se aplican a un buque en particular, a un puerto, al capitán o su tripulación, a las AAMM o a la empresa naviera, al Estado de Pabellón, Ribereño o del Puerto, o a cualquier usuario es muy complejo, requiere de expertos altamente preparados, toma bastante tiempo y, al final, no existe total certeza de haberlo logrado. Esta tarea la deben realizar continuamente, tanto las AAMM (especialmente inspectores), como las empresas navieras, las casas clasificadoras y otros usuarios. El Sistema IMO-Vega, desarrollado por la OMI (con Norske Veritas) y otros sistemas privados son un paso importante pero no suficiente. Sería deseable contar con un sistema más completo para facilitar la labor de las AAMM.

2.5.4. Acciones complementarias.

- i. Las AAMM, a sus criterios, deben poner en vigencia sistemas obligatorios de compensación por daños producidos en derrames de petróleo o de sustancias nocivas. Considerando que la mayoría de los países de la región posee extensas ZEE, grandes longitudes de costa e importantes recursos marinos y zonas de importantes de biodiversidad, y que todas ellas requieren de la máxima protección ambiental y financiamiento para acciones inmediatas, es importante que los países de ROCRAM:
 - Sean Partes en los convenios CLC, del FONDO y HNS;
 - Que todos los buques que entren a sus aguas jurisdiccionales cumplan con las exigencias de estos convenios;
 - Que, dentro de los objetivos del Código ISM, las empresas navieras u operadores de buques, tengan una capacidad de acción rápida para emergencias de contaminación, según lo descrito más abajo.
- ii. Para que las acciones anteriores sean factibles los países de la ROCRAM considerarán las medidas necesarias para que:
 - Sugerir al Comité del Acuerdo de Viña del Mar la incorporación de los Convenios anteriormente citados como instrumentos pertinentes.
 - El armador tenga contratados, de acuerdo a la realidad de cada país, los servicios de una empresa local en el país en cuyas aguas está navegando con destino a puertos nacionales, encargada de iniciar las acciones inmediatas de



respuesta ante derrames, y que una copia vigente de este contrato se mantenga a bordo para inspección.

- Las empresas locales de respuesta ante derrames tendrán que ser acreditadas como aptas por la respectiva AAMM de acuerdo a la realidad de cada país. Además, deberán tener acceso a equipamiento y medios propios o convenidos con otras empresas de accesibilidad rápida.
- iii. Mejoramiento del marco regulatorio para incrementar los estándares de seguridad y protección del medio marino de los buques de cabotaje, adoptando en lo posible los Convenios Internacionales ratificados.

Para estos efectos se estudiará la adaptación que sea necesaria a los convenios internacionales, para aplicarlos a los buques de cabotaje. Para ello:

Se formará un grupo de expertos de ROCRAM que trabajará junto a expertos externos con los siguientes aspectos:

- Evaluar la experiencia internacional al respecto;
 - Hacer las adaptaciones necesarias de los convenios;
 - Preparará un conjunto de normas aplicables a los buques de cabotaje, que se pondrá como modelo a los países de la región.
- iv. Respecto a los buques de navegación fluvial o lacustre, se hará el mismo ejercicio anterior, haciendo las adaptaciones que corresponda a las diferencias entre el medio marítimo y el medio fluvial o lacustre. Para ello se tomará en cuenta los esfuerzos anteriores realizados por ROCRAM respecto a la navegación fluvial y lacustre. Cabe destacar que se trata de cuerpos de agua dulce que sirven propósitos más críticos para la comunidad nacional y son más frágiles que el medio marino. Para este propósito, las AAMM de ROCRAM con intereses fluviales y lacustre, podrán formar un grupo de expertos, asesorado por expertos externos, que analizará la experiencia internacional;
- v. Plan Voluntario de Auditorías de los Estados Miembros, propuesto por la OMI.

Se trata de una cooperación técnica, que sería muy beneficiosa para muchos países, entre ellos los miembros de ROCRAM (que tienen poco acceso a la cooperación externa).

Contribuye significativamente a mejorar la situación e imagen internacional de los países que se suman a la iniciativa. Esto es particularmente interesante por su impacto en la protección marítima y en el comercio.

Las AAMM en la medida de sus posibilidades tendrán un apoyo adicional y podrán acceder a una ayuda por parte de la OMI o de otro organismo internacional de cooperación técnica.



Los resultados de estas auditorias a varios miembros de ROCRAM serían una excelente fuente de ideas y prioridades para una futura revisión y actualización de esta Estrategia de ROCRAM.



2.6. MATERIAS RELACIONADAS CON LA FACILITACIÓN Y OPTIMIZACIÓN MARÍTIMA Y PORTUARIA.

2.6.1. Situación regional.

El propósito principal de la Estrategia de ROCRAM sobre esta materia, no es solo la implementación del Convenio FAL 65 y sus enmiendas relacionados con la facilitación de la documentación para la recepción y despacho de los buques que recalán a puerto y la documentación requerida por las autoridades de la comisión oficial de recepción de nave, sino que está orientada además, a desarrollar y entregar a los diversos actores una visión sistémica y estratégica del sistema “buque-puerto” y su entorno, donde se respetan y compatibilizan todos los intereses nacionales que convergen en el puerto (Comisión Nacional de Facilitación). Se trata de buscar un equilibrio entre la facilitación del comercio exterior y la eficacia y eficiencia de los controles en puerto, a través del trabajo inter-institucional en comisiones locales y nacionales.

En la Región la mayoría de los países han ratificado el Convenio FAL, por lo cual la presentación de la documentación en el contenido y los formatos establecidos debiera ser parte del trámite administrativo normal en estos puertos. Por esta razón el nuevo paso es extender el concepto de facilitación a la integración de los trámites y decisiones que toman todas las autoridades que intervienen en el puerto.

Los puertos son la entrada al país de cargas y pasajeros y deben asegurar que su flujo sea expedito. Sin embargo, la realidad es que además de cargas y pasajeros, en los buques (que pueden tener graves deficiencias) pueden llegar cargas de contrabando, personas indocumentadas, drogas, armas, desechos, enfermedades, plagas de insectos, etc. Todo esto representa un alto nivel de riesgos, por lo que, los diversos organismos del Estado deben hacer un control estricto de “todo lo que llega y sale” del puerto. Estos controles protegen importantes intereses nacionales, pero si son lentos y burocráticos pueden introducir sobrecostos y prácticas corruptas, con lo cual los puertos pierden competitividad y se encarece el comercio exterior.

La facilitación, que antes se asociaba a algunos otros temas, hoy debe vincularse a un complejo conjunto de materias y conceptos nuevos como el de “ventanilla única”, los nuevos mecanismos para el procesamiento electrónico de la información, y todo lo referente a riesgos de protección marítima (terrorismo en todas sus formas, asaltos a mano armada y piratería, presencia de polizones, tratamiento de personas indocumentadas o rescatadas en el mar, tráfico ilícito de drogas y precursores), y otros temas relativos a la interfaz buque-puerto. Incluso el enfoque para tratar estos temas ha ido cambiando, moviéndose desde la escala del gobierno central hacia la escala local del puerto en particular. Hoy se requiere que cada puerto se certifique en ciertas materias. La Estrategia aborda estos temas en diversas secciones.



2.6.2. Mejoramiento de la Gestión de Facilitación y Optimización Portuaria.

- i. Las AAMM, en conjunto con otros organismos del Estado y con organizaciones privadas del sector, deberán, dentro de sus atribuciones, propender al establecimiento y/o fortalecimiento de la Comisión Nacional para la facilitación, partiendo del concepto planteado por el Convenio FAL-65 y ampliando sus funciones a fin de cubrir la meta de la optimización del sistema marítimo y portuario. Dentro de sus funciones, debieran promover:

En los países que lo consideren necesario, el establecimiento de comisiones locales en cada puerto para la optimización y modernización de los procesos marítimo portuarios; y

La coordinación interinstitucional de todos los organismos públicos y privados que convergen en los puertos principales del país.

- ii. Las comisiones locales, en cada puerto principal, tendrán por propósito integrar todos los temas mencionados en lo que respecta a su puerto específico y buscar la facilitación y optimización del sistema. En ella deberán participar los jefes de los diversos organismos del Estado asignados a ese puerto y representantes de las diversas actividades privadas en el puerto. Sus funciones principales debería ser:

Buscar la eficacia y eficiencia de los controles de las instituciones públicas en el puerto, y a fin de proteger los diversos intereses nacionales (de policía, económicos, ambientales, sanitarios, agrícolas, etc.), prevenir el terrorismo, contrabando, tráfico ilícito, corrupción, indocumentados, etc., facilitar el entendimiento ciudad-puerto, eliminar el buque subestandar e integrar los sistemas de información en el puerto;

Promover la revisión del marco legal y reglamentario del puerto a fin de aumentar su seguridad y eficiencia y favorecer la inversión que requiere el sistema para mejorar su competitividad;

Iniciar su labor con reuniones de coordinación e intercambio de información, para luego desarrollar un Plan de Acción en el que cada actor considerará medidas de optimización al interior de su institución, planificando acciones conjuntas y coordinadas en el ámbito del puerto y facilitando el intercambio de información y planes;

Estudiar los procesos que siguen los buques, las cargas, las personas y la información en el puerto, de acuerdo a las exigencias de cada institución y construir el proceso integral para cada uno de estos aspectos. Identificar, las deficiencias y realimentación del sistema en busca de un mejoramiento continuo de los procesos marítimo-portuarios;

Considerar la aplicación del concepto de “ventanilla única”, donde los operadores comerciales, transportistas y buques envíen, por vía electrónica, todos los datos exigidos por las autoridades públicas (acerca del buque, la carga y las personas) a un único destino oficial, en lugar de transmitirlos por separado a organismos distintos. El organismo oficial designado para recibir esta información la re-transmitirá o dejara acceso libre, según corresponda, a las restantes autoridades públicas que la requieran;



Desarrollar un programa integral de evaluación y reducción de riesgos en los procesos portuarios (en forma simultánea al mejoramiento de procesos). En esta tarea es importante considerar las recomendaciones del código PBIP y prácticas internacionales respecto a riesgos específicos. De este ejercicio resultará una matriz de riesgos para buques, empresas, cargas, personas e instalaciones portuarias, etc.;

Formular planes integrales para enfrentar los riesgos y emergencias;

En materia de procedimientos aduaneros, la comisión local sugerirá a la Aduana la aplicación gradual de las disposiciones sobre simplificación de procesos aduaneros establecidos por el Convenio de Kyoto 2000, de la Organización Mundial de Aduanas;

En materias de procedimientos sanitarios, la comisión local sugerirá a los organismos de Salud en el puerto la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional, de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y colaborar en:

- La normalización, simplificación y utilización de los certificados sanitarios u otros documentos similares;
- La normalización, simplificación y divulgación de la lista de vacunas exigidas internacionalmente;
- Que las inspecciones sanitarias, fitosanitarias y veterinarias, sean hechas por inspectores idóneos y sean integradas en el marco de la optimización de los procesos portuarios.

En materias de seguridad de la estiba y sujeción de la carga, la comisión local velará porque las medidas adoptadas al respecto para reducir al mínimo el tiempo de permanencia del buque en puerto, no afecten la seguridad de las personas, del buque o del puerto, y se apliquen debidamente las directrices y códigos sobre la seguridad para estiba y sujeción de la carga, de la OMI;

Mejorar la gestión de la información en el puerto, facilitando el intercambio y rápido procesamiento. Este proceso puede iniciarse a través de un mecanismo de Intranet en el sistema marítimo portuario, para lo cual deberá asegurarse la compatibilidad de los sistemas;

Promover el uso intensivo de la computación y de los modernos medios de comunicación. También, en aquellas materias más complejas, debe buscar una gradual automatización del sistema, con el propósito de reducir el error humano, aumentar la transparencia, reducir costos y prevenir conflictos;

Promover asociaciones entre los diversos actores que participan en el puerto, basadas en el respeto y confianza mutua y formalizadas a través de un Memorándum de Entendimiento, con el propósito de coordinar y comprometer la cooperación y trabajo conjunto en el ámbito del puerto;

Desarrollar un plan de capacitación del personal con una visión integral del sistema marítimo-portuario;



Promover las diversas certificaciones que requiera el puerto en aspectos de seguridad, calidad y eficiencia;

Desarrollar programas de coordinación con la autoridad local, a fin de resolver eventuales controversias;

Desarrollar programas de coordinación y acciones conjuntas con otros usuarios de espacios adyacentes o comunes en el puerto, incluyendo terminales pesqueros, muelles navales, muelles municipales, marinas deportivas, etc.

iii. Respecto al Convenio FAL-65, la Estrategia considera:

Que los países miembros de la ROCRAM que no se han adherido todavía al Convenio FAL-65, lo hagan, si fuera su voluntad política, lo más pronto posible, incluyendo sus enmiendas;

Por sus ventajas para hacer más expedito el ingreso de buques en puertos, los países avanzarán en la utilización de los formularios o impresos FAL-1-7, y avanzarán en su transmisión electrónica (EDIFACT u otros sistemas de vigencia internacional) y anticipada al arribo del buque;

- Los países miembros de ROCRAM que tengan diferencias con respecto a las disposiciones del FAL-65 podrán estudiar procedimientos para reducir esas diferencias. Además, considerarán la adhesión a las nuevas enmiendas relativas al Convenio y apoyarán el establecimiento formal del Comité de Facilitación de la OMI, a través de la adhesión a las enmiendas al Convenio Constitutivo de la OMI.

2.7 MATERIAS RELACIONADAS CON LA APLICACIÓN DE LA ESTRATEGIA

- i. Las AAMM se esforzarán individual y colectivamente en el cumplimiento efectivo de las disposiciones acordadas en la Estrategia;
- ii. Para facilitar la tarea de medición de los avances logrados en el cumplimiento de la Estrategia, cada AM, llenará el **Formulario Control e Implementación de la Estrategia ROCRAM** adjunto a la Estrategia como Anexo A, con las informaciones disponibles del país y lo enviará a la SECROCRAM antes del 15 de Marzo del 2005. Posteriormente, cada año en la misma fecha, solo se enviarán las modificaciones que correspondan a dicho informe a la SECROCRAM. Las diferencias indicadas en cada rubro mostrarán los avances de cada país en el año anterior;
- iii. Las AAMM difundirán ampliamente el texto de la estrategia, asegurándose de su conocimiento en los diferentes niveles de la organización, eventualmente de acuerdo su decisión, podrán hacer una difusión más amplia en el sector marítimo, portuario y pesquero. Además se recomienda su incorporación en la página Web de la AM;
- iv. Las AAMM, en sus intervenciones en reuniones de la OMI y otros organismos nacionales, regionales e internacionales, tendrán presente las disposiciones de la Estrategia en los temas en discusión;



v. La SECROCRAM, con la colaboración de los miembros que corresponda:

Traducirá el texto de la Estrategia al inglés y lo difundirá en el ámbito internacional, incluyendo una amplia distribución a todas las delegaciones en la próxima reunión del Comité de Cooperación Técnica de la OMI, en calidad de documento informativo;

Enviará copias de la Estrategia en español a cada país miembro de la ROCRAM-Centroamérica, y a su Secretaría (COCATRAM);

Difundirá y utilizará el documento de la Estrategia en todas sus reuniones y negociaciones con organizaciones afines del sector, incluyendo a centros académicos y de entrenamiento relacionados con OMI, los MOU's regionales sobre CERP, organismos de Naciones Unidas (CEPAL, FAO, OIT, PNUMA, UNESCO-COI, PNUFID, PNUD, etc.), la OMA, Secretaría del FONDO, organismos regionales, Planes de Mares Regionales, CIP (OEA), AAPA, ATAS, etc.;

Incluirá el texto completo de la Estrategia en la página Web de la SECROCRAM, en español e inglés. Brasil considerará si es necesario hacer una traducción al portugués y también se colocará en la página Web;

Velará porque las actividades del Plan de Cooperación Internacional de la ROCRAM incluya actividades que estén alineadas con la Estrategia y su Programa de Implementación.

vi. Respecto a los avances de la Estrategia en la región, la SECROCRAM:

Recordará a las AAMM, al fin de cada año, que deben enviarle el envío de los formularios con los cambios en los indicadores de control e implementación señalados en el plazo indicado;

Con las respuestas de los países (modificaciones respecto a la situación inicial o anterior), preparará un informe consolidado, destacando los avances absolutos y relativos logrados por cada país y por la región en su conjunto;

También, examinará los cambios en los informes anuales de los MOU's sobre CERP, de Viña del Mar, de París, USCG y Asia Pacífico, que son publicados en sus respectivas páginas Web, y destacará los cambios respecto al comportamiento de los buques de banderas de miembros de ROCRAM y con relación a las inspecciones de CERP que realizan las AAMM;

En cada Reunión Ordinaria y Extraordinaria de ROCRAM, la SECROCRAM informará a los miembros de los avances de la Estrategia y, luego de recibir eventuales comentarios, se enviará el informe a la OMI y a otros organismos que se estime conveniente.

vii. Estas tareas de la SECROCRAM son complementarias a aquellas tareas específicas que considera la Estrategia.



Anexos:

Anexo A “Indicadores de Control del Cumplimiento de la Estrategia Marítima de ROCRAM”

Anexo B “Glosario de Términos”

Anexo C “Diagnóstico Regional”

Documentos de Referencia:

Doc.Ref-A. “Visión de las Tendencias Marítimas Internacionales”, y

Doc.Ref-B. Resolución A.944 (23) de OMI, “Plan Estratégico de la Organización” (para el sexenio 2004-2010).