



XIV REUNIÓN ORDINARIA DE AUTORIDADES MARÍTIMAS

PUNTO Nº 4 DEL TEMARIO

SEGURIDAD MARÍTIMA

**MEDIDAS DE SEGURIDAD ADICIONALES PARA INCREMENTAR
LA SEGURIDAD DE LAS NAVES QUE NAVEGUEN
EN AGUAS DE LA ZONA DEL ANTÁRTICO**

DOCUMENTO PRESENTADO POR CHILE

RESUMEN

Sinopsis:	Se solicita el apoyo a documento presentado por Argentina y Chile a la OMI, sobre la implementación de medidas adicionales de seguridad de las naves que naveguen en la zona del antártico.
Medidas propuestas:	Véase el párrafo 3.
Documentos conexos:	Convenio SOLAS, Capítulo V, Regla 8-1 Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo (1979), Capítulo 6. Convenio MARPOL, Anexo I

I. ANTECEDENTES

1. Durante la última temporada de verano en el hemisferio sur, se produjeron varios accidentes a los buques que surcaban aguas cubiertas de hielo en la zona del Antártico, siendo el de más relevancia, el acontecido al buque de pasaje "EXPLORER" que demandó la realización de una operación de salvamento de más de 150 personas entre pasajeros y tripulante, además generó un daño al medio ambiente por efectos del combustible y otros pertrechos de esa nave aún no dimensionado

2. Este hecho más la experiencia obtenida por varios años de operación en el antártico son los fundamentos que han inducido a la presentación de un requerimiento al Comité de Seguridad Marítima de la OMI para que en el 85° periodo de sesiones se apruebe ingresar a la agenda de trabajo el estudio y elaboración de directrices del Comité que contenga a lo menos la implementación de las siguientes medidas:



**ROGRAM XIV
ORIGINAL
LIMA – PERÚ
09-12 DICIEMBRE 2008**

- a. la notificación por parte de los buques que efectúan travesías por aguas de la zona del Antártico, de su posición geográfica cada 12 horas a los respectivos MRCC, así como arbitrar las precauciones necesarias para evitar accidentes que pongan en peligro la vida de las personas y al medio ambiente, permitiendo con ello mejorar el acceso a la información de las naves en peligro y de aquellas que se encuentren en sus cercanías para prestarles auxilio, de manera de actuar eficiente y coordinadamente en la salvaguarda de la vida humana y evitar la contaminación del medio ambiente en caso de accidente marítimo.
- b. desarrollar y proponer un curso para la formación de Oficiales a cargo de la guardia de navegación en aguas cubiertas de hielo en el antártico, permitiendo mejorar las competencias de los Oficiales a cargo de la guardia de navegación y acrecentar la seguridad de las dotaciones y pasajeros.

II. MEDIDAS QUE SE PROPONEN A LA REUNIÓN

3. Se solicita a los miembros de ROGRAM el apoyo al documento que presentará Argentina y Chile, en el 85° periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, sobre la implementación de medidas adicionales de seguridad de las naves, que naveguen en la zona del antártico cuyo borrador se adjunta.



ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL



COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA
84° periodo de sesiones
Punto 22 del orden del día
ESPAÑOL

MSC 85/22/

Original:

PROGRAMA DE TRABAJO

Medidas de seguridad para la navegación en la zona del Antártico

Nota presentada por Argentina y Chile

RESUMEN

Sinopsis

: Considerando el aumento del tráfico marítimo en la zona del Antártico, y los accidentes ocurridos, Argentina y Chile proponen la elaboración de recomendaciones que contengan medidas de seguridad adicionales para incrementar las competencias de los oficiales a cargo de la guardia de navegación en los buques, en especial de pasaje, que naveguen en dicha zona.

Medidas que han de adoptarse : Véase el párrafo 7.

Documentos conexos : Convenio SOLAS Capitulo V.
Convenio MARPOL Anexo I.
Convenio y Código STCW.

1 Alcance de la Propuesta

1.1 La intención de esta propuesta es acordar directrices del Comité para recomendar a los Gobiernos miembros que los buques que efectúen travesías por aguas de la zona del Antártico según están definidas en el artículo 11.7 de la Regla 1 del Capítulo 1 del Anexo I del Convenio MARPOL en su forma enmendada, tomen las precauciones necesarias para evitar accidentes que ponen en peligro la vida de las personas y al medio ambiente.

2 Necesidad de la medida

2.1 Durante la última temporada de verano en el hemisferio sur, se produjeron varios accidentes a los buques que surcaban aguas cubiertas de hielo en la zona del Antártico, en uno de ellos, el buque de pasaje "EXPLORER" fue necesario realizar una operación de salvamento de más de 150 personas entre pasajeros y tripulantes y se produjo un daño al medio ambiente aún no dimensionado por efectos del combustibles y otros pertrechos de esa nave.



3 Ventajas que resultarían de aceptarse la propuesta

3.1 Se mejorarían las competencias de los oficiales a cargo de la guardia de navegación cuando la nave lo haga en aguas cubiertas de hielo, estableciendo los conocimientos y habilidades que deben demostrar en esas condiciones climáticas y oceanográficas.

4 ¿Se ajusta el tema de la propuesta a los objetivos de la OMI?

4.1 La seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente son los objetivos de la Organización, por lo que el desarrollo de las Directrices sobre este tema está en concordancia con ellos.

5 Análisis de las cuestiones que conlleva

5.1 **Costos:** No tiene costos significativos para el sector marítimo, proponiéndose incluir en los cursos de formación de oficiales de puente, que vayan a navegar en aguas cubiertas de hielo, estos temas y posteriormente durante la verificación de competencias incluirlos en los exámenes en los simuladores.

5.2 **Cargas legislativas y Administrativas** Elaborar unas Directrices Recomendatorias las que pueden ser incluidas en el sistema regulatorio de las Administraciones Marítimas.

6 Orden de prioridad y plazo de ultimación previsto

6.1 Tratándose de un tema que debería ser analizado por el Subcomité de seguridad de la navegación y por el Subcomité de formación, se estima que a este asunto se le debe asignar una prioridad normal, y que en los próximos periodos de sesiones de los Subcomités NAV y STW deberían desarrollarse las Directrices (si así se estimare necesario) se podría finalizar la tarea el año 2010.

7 Medidas cuya adopción se pide al Comité

Se invita al Comité a que tome nota del presente documento e incluya un nuevo punto en el Programa de Trabajo del Subcomité NAV, en coordinación con el Subcomité STW sobre "Recomendaciones para la formación de oficiales a cargo de la guardia de navegación en aguas cubiertas de hielo".



XIV REUNIÓN ORDINARIA DE AUTORIDADES MARÍTIMAS

PUNTO Nº 5 DEL TEMARIO

PROTECCIÓN MARÍTIMA

CREACIÓN DE UN CÓDIGO DE LAS ORGANIZACIONES RECONOCIDAS

DOCUMENTO PRESENTADO POR PANAMÁ

RESUMEN

Sinopsis: En el presente documento se propone un nuevo punto para el temario provisional de la próxima reunión de la ROCRAM, consistente en la solicitud a la OMI por algunos países europeos para la elaboración de un código para las organizaciones reconocidas, con un plazo de ultimación previsto para 2010.

Medidas propuestas: Véase los párrafos 15, 16 y 17.

Documentos conexos: Resoluciones de la OMI, A.500(XII), A.777(18), A.739(18), A.789(19), A.946(23), A. 948 (23), A.973(24) y A.974(24), C 97/7, MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307, MSC/Circ.1010-MEPC/Circ.382, ISO 9001:2000, ISO/IEC 17020:1998 y ISO/IEC 17021:2006

I. ANTECEDENTES

1. Los coautores del presente documento Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, los Países Bajos, Polonia, Portugal, el Reino Unido, la República Checa, Rumania, Suecia, y la Comisión Europea, propusieron la inclusión de un nuevo punto, titulado "Elaboración de un código para las organizaciones reconocidas", en el programa de trabajo del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento, FSI, a celebrarse en el 2009.

2. El Estado de abanderamiento tiene la responsabilidad de garantizar el cumplimiento de sus obligaciones internacionales. Para ello, un Estado de abanderamiento puede reconocer a determinadas organizaciones, decidir el alcance



de la autorización que les conferirá y establecer un programa de supervisión que cuente con los recursos adecuados para supervisar a la Organización Reconocida, OR, de que se trate y mantener el contacto con ella, o participar en dicho programa de supervisión.

3. A fin de cumplir sus responsabilidades de reconocer, autorizar y supervisar a sus organizaciones reconocidas, las Administraciones aplican las prescripciones de la OMI existentes al respecto. Ahora bien, dichas prescripciones se encuentran actualmente distribuidas en distintos instrumentos de la OMI, algunos de los cuales son de carácter obligatorio en virtud de lo establecido en la regla XI-1/1¹, 2 del Convenio SOLAS, mientras que otros aún tienen carácter recomendatorio,³ y en este momento no existe un plan de auditorías para verificar la aplicación efectiva y uniforme de dichas prescripciones.

II. DESARROLLO

4. Según la propuesta, un código para las organizaciones reconocidas (código OR) debería tener como finalidad:

a. Prestar ayuda a las Administraciones en el cumplimiento de sus responsabilidades de reconocer, autorizar y supervisar a las OR.

b. Recoger todas las prescripciones aplicables a las OR en un único instrumento de la OMI de carácter obligatorio.

c. Introducir enmiendas en el marco jurídico existente y vigente a fin de garantizar que interventores cualificados e independientes realicen las auditorías correspondientes en consonancia con lo estipulado en el código.

5. Para ajustarse a lo descrito en el párrafo precedente *supra*, el código OR debería contener:

a. Las prescripciones de carácter obligatorio que las OR habrían de cumplir en lo que respecta a la labor reglamentaria.

b. El marco y los procedimientos para un plan de auditorías de carácter obligatorio a fin de comprobar que la OR cumple las prescripciones mencionadas en el párrafo 2.a.

¹ Resolución A.739 (18), Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración, y resolución A.789 (19), Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración.

² No obstante, sólo los Estados Miembros son responsables en virtud del Convenio y a ellos corresponde garantizar su cumplimiento a través de su instrumento de autorización y del programa de supervisión.

³ MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307, Modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administración, y MSC/Circ.1010-MEPC/Circ.382, Comunicación de información sobre la autorización concedida a las organizaciones reconocidas.



**ROCRAM XIV
REUNION ORDINARIA
LIMA – PERÚ
09-12 DICIEMBRE 2008**

c. El marco y los procedimientos para la selección, el nombramiento y la gestión de los interventores cualificados e independientes que se ajusten a lo dispuesto en el código.

6. A partir de lo mencionado anteriormente, resultaría evidente que en un código OR deberían abordarse las prescripciones de carácter internacional y obligatorio acerca de la manera en que una OR debería llevar a cabo su labor reglamentaria, incluidas, entre otras, las prescripciones generales sobre cuestiones como la independencia, imparcialidad, integridad, competencia y responsabilidad, las prescripciones relativas a la organización, la gestión y los recursos, las relativas al proceso de certificación y las relativas a la gestión de la calidad. Corresponderá a cada Estado Miembro decidir a qué organización desea reconocer, determinar otras prescripciones que la OR deberá cumplir, y establecer el ámbito de competencias que desea asignar a la OR a fin de que ésta lleve a cabo su labor reglamentaria.

7. Un código OR debería tener por objeto sustituir todos los documentos aplicables de la OMI que contienen prescripciones relacionadas con las OR y, por tanto, habría que enmendar oportunamente las referencias a las resoluciones pertinentes que figuran en el Convenio SOLAS, el Convenio MARPOL y el Protocolo de Líneas de Carga de 1988, a fin de que remitan a dicho código OR.

8. Se prevé que la descripción de este plan de carácter obligatorio se recopile en un código OR. Dicho código permitiría a la Organización contar con un instrumento para prestar asistencia a los Estados Miembros a fin de lograr la aplicación armonizada y sistemática, a escala mundial, de las normas pertinentes de la OMI, que constituye la clave para la consecución de los objetivos de la OMI acerca de una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios.

9. Esto:

a. Permitiría a la Organización promover el cumplimiento a escala mundial y la implantación uniforme de los instrumentos por los Estados Miembros.

b. Proporcionaría a las Administraciones y las OR un mecanismo armonizado, transparente e independiente que facilitaría a las Administraciones la evaluación y el control de las OR de manera eficiente y efectiva.

c. Reduciría la carga para las Administraciones que llevan a cabo auditorías de sus OR.

d. Proporcionaría a los Estados Miembros, que sean objeto de una auditoría en virtud del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI una contribución valiosa para realizar una evaluación objetiva de la eficacia de la implantación, por parte de las OR autorizadas, de los instrumentos de obligado



cumplimiento de la OMI contemplados por el Plan de auditorías, y, de ese modo, proporcionaría una indicación clara de los aspectos que pueden mejorarse.

10. Tal como se señala anteriormente, un código OR debería contener todas las prescripciones aplicables a las OR, incluidos los elementos de un sistema de gestión de calidad utilizado para garantizar el cumplimiento de las prescripciones. Éstas podrían perfeccionarse aun más, de conformidad con el alcance de la autorización conferida a la OR, que podría incluir, por ejemplo, un alcance limitado de los servicios reglamentarios de certificación (por ejemplo, la exclusión del IGS, la exclusión del arqueo, etc.), o podrían ser más generales. La Administración deberá determinar el alcance de la autorización conferida a una OR, basándose en su propio programa de supervisión, incluidos los resultados de las auditorías realizadas de conformidad con el propio código.

11. La auditoría llevada a cabo según las prescripciones establecidas en el código debería realizarse en un marco adoptado, de preferencia, como parte del código. Las características más importantes deberían ser la transparencia, la independencia y la calidad, y debería hacerse particular hincapié en la certificación de los sistemas de gestión de la calidad de las OR.

12. La carga legislativa y el costo para el sector naviero serían limitados. Es posible que, de hecho, la carga administrativa para las Administraciones se viera reducida, puesto que parte de las obligaciones relacionadas con la supervisión de las OR estarían armonizadas y serían más eficaces.

13. Además de las ventajas mencionadas en el presente párrafo, sub-párrafo 9., la experiencia adquirida en la implantación del código podría aplicarse sistemáticamente al proceso normativo de la OMI a fin de contribuir a la introducción de mejoras perceptibles en la eficacia del marco normativo internacional del transporte marítimo.

POSICIÓN DE PANAMÁ

14. La República de Panamá como país **soberano** tiene el derecho de seguir supervisando a sus ORs y de hecho lo seguirá haciendo, en ese sentido la Administración Marítima Panameña se opone a la adopción de un Código de las Organizaciones Reconocidas por lo siguientes motivos:

a. Las Administraciones Marítimas y en particular la nuestra, son lo suficientemente serias y capaces de llevar a cabo la supervisión de la Delegación de Autoridad a las Organizaciones Reconocidas con personal idóneo nacional, por lo tanto no es prudente ni pertinente lo establecido en el párrafo II, sub-párrafo 1., inciso c. de la mencionada propuesta, que se refiere a garantizar que ***interventores cualificados e independientes realicen auditorías*** y el párrafo II, sub-párrafo 2.,



incisos a. al c. en el que introducen el concepto de ***auditorias “de carácter obligatorio” así como de personal auditor idóneo e independiente***, pero no considera o examina los aspectos e implicaciones políticas y jurídicas de dicha propuesta en los diferentes Estados Miembros de la Organización que ya cuentan con regulaciones sobre esos mismos temas.

b. El documento en mención en el párrafo II, sub-párrafo 6., incisos b. al d., cuestionan los mecanismos actuales utilizados por las Administraciones así como la transparencia e independencia de las mismas, en ese sentido, la reducción de la carga para las Administraciones debe ser analizada en función de las Administraciones y su decisión de ejercer sus deberes y responsabilidades para con sus Organizaciones Reconocidas, ***como una obligación ineludible***, y en particular cuestiona el plan voluntario de auditorias de la OMI, su eficacia y no brinda la oportunidad a que se obtenga la experiencia necesaria de un plan que tiene poco tiempo de haberse puesto en practica.

c. Dentro de ese mismo contexto, dicha propuesta contradice lo que exige la Resolución A.996 (25) del Código para la implementación de los Instrumentos Obligatorios de la OMI, que establece las obligaciones del ***Plan voluntario de auditorias de los Estados Miembros***, específicamente en el punto 20 sobre Delegación de Autoridad el cual indica que: “...Los Estados de abanderamiento deberán establecer o participar en un programa de supervisión que cuente con los recursos adecuados para vigilar y comunicarse con las organizaciones reconocidas, a fin de cerciorarse del pleno cumplimiento de sus obligaciones internacionales...”, el subrayado es nuestro.

d. En cuanto al párrafo II, sub-párrafo 10., nuevamente hace referencia a su uso en el proceso normativo de la OMI, cuando la realidad es que sólo influye a la constante practica de ***Miembros de la Organización de regular lo ya regulado*** si tomamos en cuenta lo que el mismo documento menciona en el párrafo I, sub-párrafo 3., y es por ello que la Administración Marítima Panameña insiste en que la Organización Marítima Internacional, OMI, debería enfocar más sus esfuerzos en finalizar las tantas agendas que ya saturan los programas de trabajo actuales y la ratificación de instrumentos existentes.

e. Por todo lo anterior, insistimos en que la propuesta de encomendar al Subcomité de Implantación del Estado de Abanderamiento para que prepare en dos (2) sesiones y como ***Alta Prioridad*** un Código para las ORs, no debió ni debe desarrollarse hasta que los aspectos que hemos resaltado anteriormente hayan sido aclarados y evaluados con la seriedad que este caso amerita.



III. MEDIDAS QUE SE PROPONEN A LA REUNIÓN

15. Analizar y discutir la propuesta en cuestión, tomando en consideración la Estrategia Marítima de la ROCRAM 2005-2010, de manera tal que se evalúe el impacto que podría para nuestros miembros la aprobación en la OMI de dicha propuesta, siendo los proponentes de la misma países de una región que se diferencia significativamente de la nuestra, tanto en aspectos geográficos como administrativos.

16. En ese sentido, La Estrategia Marítima de la ROCRAM 2005-2010, 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”.

17. Fortalecer los vínculos de cooperación con las demás Autoridades Marítimas miembros en el ejercicio de sus funciones como Estado de Abanderamiento e incorporar este tema en posibles alianzas estratégicas que se puedan dar, con el objeto de facilitar la implementación efectiva de los Convenios Internacionales, procurando que esta actitud preventiva de las Administraciones Marítimas y sus organismos reconocidos, facilitará la supervisión y el cumplimiento de las normas, evitando que los buques sean detenidos o demorados en puertos extranjeros;



XIV REUNIÓN ORDINARIA DE AUTORIDADES MARÍTIMAS

PUNTO Nº 6 DEL TEMARIO

PROTECCIÓN MEDIO MARINO

VISIÓN SOBRE EL CONVENIO DE GESTIÓN DE AGUAS DE LASTRE Y SEDIMENTO DE LOS BUQUES, (BWM) 2004

DOCUMENTO PRESENTADO POR CHILE

RESUMEN

Sinopsis:	Se presenta un resumen de la experiencia chilena en la implementación de reglas para el control y gestión del agua de lastre y sedimento de los buques, y proposiciones para la aplicación del Convenio BWM-2004 en la Región.
Medidas propuestas:	Véase el párrafo 9.
Documentos conexos:	Res A.868(20) y Convenio BWM-2004. Estrategia Marítima ROCRAM 2005-2010.

I. ANTECEDENTES

1. Durante el desarrollo de la Conferencia Internacional de la Organización Marítima Internacional (OMI), efectuada entre los días 9 al 13 de Febrero del 2004, se aprobó el Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, también denominado "Convenio BWM-2004". Desde ese entonces, la Organización Marítima Internacional ha venido solicitando directamente y a través de las instancias regionales, que los Estados enfatizen la necesidad de establecer mecanismos para la difusión e implementación del citado instrumento internacional, sobre la base de una activa cooperación y colaboración entre los Estados.

2. A partir de este llamado efectuado por la OMI, la Estrategia ROCRAM 2005-2010 ha establecido en su punto 2.2.3. que es importante que los países miembros de esta red, 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 y apoyen la implementación de su Plan de Acción.



3. Chile, a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, ha venido regulando el control y manejo de las descargas de agua de lastre de los buques desde inicios de la década de los noventa, conciente que a diferencia de los derrames de hidrocarburos y otras contaminaciones marinas causadas por el tráfico marítimo, los organismos y las especies marinas exóticas que son transportadas por estas aguas no pueden ser limpiadas ni absorbidas por los océanos, ya que una vez introducidas en ecosistemas diferentes, son casi imposibles de eliminar y pueden causar graves daños.

II.- MEDIDAS ADOPTADAS POR LA AUTORIDAD MARÍTIMA CHILENA.

4. La Autoridad Marítima Nacional ha venido desarrollando medidas de regulación y gestión desde el año 1991, con el objeto de evitar cualquier riesgo respecto a dicho problema, siendo la norma general aplicable el que toda nave procedente del extranjero cambie antes de arribar a puerto chileno el agua de lastre de sus tanques en mar abierto, a más de 12 millas náuticas de la costa. Sin embargo, en casos excepcionales, se permite a un buque descargar sus aguas de lastre, cumpliendo las siguientes condiciones:

- .1 Estar lo más alejado de la costa, que la seguridad de la nave lo permita.
- .2 Que sea profundo y que el efecto dispersante de las mareas o corrientes sea rápido.
- .3 Que esté alejado de todo tráfico marítimo.
- .4 Que esté alejado de tomas de aguas submarinas.
- .5 Que sea seguro para los tripulantes y la nave.
- .6 Si por razones operacionales propias del tipo de buque, estructurales, de seguridad, sistemas de lastre, condiciones climáticas adversas u otras de fuerza mayor, la nave debe atracar sin alcanzar a efectuar el cambio de aguas de lastre, se deberá agregar, sólo a los estanques que deslastrará, 11 gramos de Hipoclorito de Sodio en polvo o 14 gramos de Hipoclorito de Calcio en polvo por tonelada de agua de lastre.
- .7 El tratamiento indicado, deberá ser efectuado con a lo menos cuatro horas antes de iniciar el deslastrado, de tal forma que los movimientos internos del agua de lastre, permitan homogeneizar la mezcla.
- .8 Se debe tener presente al efectuar estas acciones, que siempre debe tener en consideración, la seguridad de las tripulaciones y personas involucradas, junto con la seguridad de la nave.

5. En Abril del año 2005, la Autoridad Marítima Nacional dio inicio al proyecto de la implementación de la base de datos del Servicio de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, el cual contempla el ingreso de los datos obtenidos a través de los reportes de agua de lastre recibido de los buques que arriban a puertos nacionales.



6. De esta forma, desde dicha fecha se han ingresado a dicho sistema más 15.270 datos correspondientes a los ingresos de reportes de naves que han descargado sus aguas de lastre en la jurisdicción nacional. Este proyecto contempla tener, para el año 2009, un sistema de visualización gráfica de la información, que permitirá mediante consultas efectuadas directamente al sitio web institucional obtener la gráfica de los antecedentes recogidos.

7. Finalmente, con el objeto de apoyar a la implementación del Programa OMI/GEF/PNUMA GloBallast Fase II, denominado “Partnerships”, en donde Chile junto con Argentina y Colombia formaría parte de los países líderes de este proyecto en nuestra región, la Autoridad Marítima Nacional elaboró en el año 2007 un Curso sobre Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimento de los Buques, que será desarrollado en las instalaciones del Centro de Instrucciones y Capacitación Marítima -CIMAR- de DIRECTEMAR. Esta iniciativa fue creada sobre la base de las recomendaciones establecidas por la Resolución A.868(20) de la OMI, las normas y exigencias técnicas dispuestas en el Convenio BWM-2004 y el modelo de curso propuesto por el Programa de las Naciones Unidas Train Sea Coast.

III.- MEDIDAS QUE SE PROPONEN A LA REUNIÓN

8. Se invita a las Autoridades Marítimas de ROCRAM, que tomen nota de la información facilitada en el presente documento, y se acoja, en particular, las siguientes proposiciones:

- .1 instar a los Estados miembros a fomentar la cooperación Regional para la implementación de medidas y tecnologías que permitan la adopción del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimento de los Buques, 2004.
- .2 promover el apoyo regional de las iniciativas que promueva la CPPS a favor del desarrollo del Programa OMI/GEF/PNUMA GloBallast Fase II Partnerships.
- .3 fomentar la capacitación regional del personal marítimo y de los usuarios portuarios en materia de control y gestión del agua de lastre y sedimento de los buques, sobre la base de las iniciativas de instrucción elaboradas por los Estados miembros y que sirvan para el propósito de implementar el Convenio BWM-2004. En especial, acoger la invitación efectuada por la Autoridad Marítima de Chile para tomar el curso que se ha desarrollado en las instalaciones del CIMAR-DIRECTEMAR.
- .4 evaluar la adopción conjunta de un procedimiento gradual de implementación de las normas del Convenio BWM-2004, partiendo por la aplicación de libros de registro de agua de lastre en los buques de bandera de los Estados miembros de ésta.



- .5 evaluar la formación de un Grupo de trabajo por correspondencia utilizando las capacidades de la página web de ROCRAM, teniendo como tarea realizar un diagnóstico sobre el nivel de Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimento de los Buques, que se ejecuta en la región, con un mandato a formularse durante la Reunión ordinaria.