

ACUERDO LATINOAMERICANO

SOBRE EL CONTROL DE BUQUES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (VIÑA DEL MAR, 1992)

TEXTO



PREFECTURA NAVAL ARGENTINA
Secretaría del Acuerdo de Viña del Mar

- 2012 -

ÍNDICE

	<u>Página</u>
<u>Sección 1</u> COMPROMISO.....	4
<u>Sección 2</u> INSTRUMENTOS PERTINENTES.....	5
<u>Sección 3</u> PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN, DE RECTIFICACIÓN Y DE RETENCIÓN.....	5
<u>Sección 4</u> DISPOSICIÓN DE INFORMACIÓN.....	8
<u>Sección 5</u> INFRACCIONES OPERACIONALES.....	8
<u>Sección 6</u> ORGANIZACIÓN.....	9
<u>Sección 7</u> ENMIENDAS.....	10
<u>Sección 8</u> CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS.....	10
<u>Sección 9</u> ENTRADA EN VIGOR.....	11

ACUERDO DE VIÑA DEL MAR

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

Las Autoridades Marítimas de

Argentina
Bolivia ⁽²⁾
Brasil
Chile
Colombia
Cuba ⁽¹⁾
Ecuador
Guatemala ⁽⁴⁾
Honduras ⁽³⁾
México
Panamá
Perú
República Dominicana ⁽⁴⁾
Uruguay
Venezuela

Denominadas en lo sucesivo "LAS AUTORIDADES MARITIMAS".

RECONOCIENDO la importancia de la seguridad de la vida humana en el mar y en los puertos y la trascendencia creciente de proteger el medio marino y sus recursos;

CONSCIENTES de que los objetivos de la Red Operativa de Cooperación Marítima Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, México y Panamá (ROCRAM) apuntan en esa dirección, como lo demuestra su Estrategia 1990-2000 para la Protección del Medio Marino, adoptada en 1989, al igual que otras resoluciones regionales;

HACIENDO NOTAR que el párrafo 63 de la Estrategia mencionada de la ROCRAM considera la adopción de medidas encaminadas a la adopción de un sistema efectivo de control de buques y al desarrollo de un sistema coordinado de inspecciones;

TOMANDO NOTA de las recomendaciones de los Jefes de Departamentos de Inspección de buques de las Autoridades Marítimas de América Latina, y sus representantes, reunidos en Panamá en 1991 y en Uruguay en 1992;

TENIENDO EN CUENTA las recomendaciones de los Jefes de Departamentos Jurídicos de las Autoridades Marítimas de América Latina, reunidos en Colombia en 1992;

APRECIANDO los acuerdos sobre la materia alcanzados en la Organización Marítima Internacional (OMI), que resaltan la responsabilidad principal de las Autoridades Marítimas en

(1) La Autoridad Marítima de Cuba adhirió al Acuerdo de Viña del Mar con fecha 1º de Julio de 1995

(2) La Autoridad Marítima de Bolivia adhirió al Acuerdo de Viña del Mar con fecha 18 de Agosto de 1999

(3) La Autoridad Marítima de Honduras adhirió al Acuerdo de Viña del Mar con fecha 5 de Setiembre de 2001

(4) Las Autoridades Marítimas de Guatemala y República Dominicana adhiriéndose al Acuerdo de Viña del Mar con fecha 16 de Octubre de 2012

la aplicación efectiva de las normas internacionales en los buques que enarbolan su pabellón, y que asimismo reconocen la necesidad de una acción eficaz de los Estados rectores del puerto para prevenir la operación de buques deficientes;

RECONOCIENDO que mediante la Resolución A.682(17) adoptada en noviembre de 1991, la Asamblea de la OMI invita a los Gobiernos a que establezcan acuerdos regionales sobre la aplicación de medidas de supervisión por el Estado rector del puerto;

RECONOCIENDO IGUALMENTE que es necesario evitar diferencias en el trato dado a los buques entre un puerto y otro, y que ello pudiera producir una distorsión en la competencia entre puertos;

CONVENCIDAS de que para estos fines es necesario establecer un sistema de control eficaz y armónico por el Estado rector del puerto y reforzar la colaboración y el intercambio de información.

Han convenido adoptar el siguiente ACUERDO LATINOAMERICANO SOBRE CONTROL DE BUQUES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (en adelante denominado "el Acuerdo").

Sección 1 Compromiso

- 1.1 Cada Autoridad Marítima, en el ámbito de su competencia legal, se compromete a hacer efectivas las disposiciones del presente Acuerdo y de sus Anexos, que constituyen parte integrante del Acuerdo.
- 1.2 Cada Autoridad Marítima mantendrá un sistema eficaz de control por el Estado rector del puerto para garantizar, sin discriminaciones en cuanto al pabellón, que los buques extranjeros que visitan los puertos de su Estado cumplen con las normas establecidas en los instrumentos pertinentes que quedan definidos en la Sección 2.
- 1.3 Cada Autoridad Marítima se esforzará en alcanzar, dentro de un plazo máximo de tres años, a partir del 28 de mayo de 2006 (fecha de entrada en vigor de esta enmienda), el nivel mínimo de inspecciones del 20% de los buques extranjeros diferentes, llamados a continuación "buques", que hayan entrado en los puertos de su Estado en el transcurso de un período representativo reciente de 6 meses (*).
- 1.4 Cada Autoridad Marítima consultará, cooperará e intercambiará información con las otras Autoridades Marítimas para lograr los objetivos del Acuerdo.
- 1.5 Para los propósitos del Acuerdo, cuando se utilicen los términos "región", "regional", "puertos de la región" o "control de buques por el Estado rector del puerto regional" se referirán a la región de Latinoamérica, y cuando se haga referencia al "Estado rector del puerto", se referirá al Estado reconocido como Miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), en cuyo territorio se encuentre ubicado el puerto.

(*) Concepto de "BUQUE DIFERENTE" a efectos de la estadística: "Es el buque que no ha sido inspeccionado en los últimos seis meses por una Autoridad Marítima miembro del Acuerdo y que no registra arribo a puertos del país en el período considerado, o que debido a deficiencias pendientes de rectificación, o por motivos fundados, deba ser supervisado."

Sección 2 Instrumentos pertinentes

- 2.1 Para los fines del Acuerdo "los Instrumentos pertinentes" son los siguientes convenios internacionales con sus respectivas enmiendas en vigor:
- el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (Convenio SOLAS)
 - el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo del 1988 al Convenio SOLAS);
 - Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de Líneas de Carga)
 - el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Protocolo de Líneas de Carga de 1988);
 - el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por los Protocolos de 1978 y de 1997, enmendados (Convenio MARPOL);
 - el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la Gente de Mar 1978, en su forma enmendada (Convenio de Formación);
 - el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de Arqueo)
 - Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (ABORDAJES 1972)
 - Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1969 (CLC 1969), modificado por el Protocolo de 1992.
 - Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS).
- 2.2 Cada Autoridad Marítima aplicará aquellos instrumentos pertinentes que estén en vigor y de los cuales su Estado sea parte. En caso de enmiendas a un instrumento pertinente, cada Autoridad Marítima aplicará aquellas enmiendas que estén en vigor y que su Estado haya aceptado. Un instrumento así enmendado será considerado como instrumento pertinente por dicha Autoridad Marítima.
- 2.3 Al aplicar las prescripciones de un instrumento pertinente para los fines del control por el Estado rector del puerto, las Autoridades Marítimas lo harán de forma que los buques autorizados a llevar pabellón de un Estado que no sea parte del Instrumento no reciban un trato más favorable, teniendo en consideración el Anexo 1 (Capítulo 1 – Punto 1.5)
- 2.4 En el caso de buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios, las Autoridades Marítimas aplicarán aquellas disposiciones de los instrumentos pertinentes que sean aplicables y, en la medida en que no lo sean, adoptarán las medidas necesarias para garantizar que dichos buques no constituyan un riesgo evidente para la seguridad o el medio ambiente, teniendo especialmente en consideración el Anexo 1 (Capítulo 1 – Puntos 1.6).

Sección 3 Procedimientos de inspección, de rectificación y de retención

- 3.1 Disposiciones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto

La regla 19 del capítulo I, la regla 6.2 del capítulo IX y la regla 4 del capítulo XI-1 y la regla 9 del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, el artículo 21 del Convenio de Líneas de Carga modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, los artículos 5 y 6, la regla 11 del Anexo I, la regla 16.9 del Anexo II, la regla 8 Anexo III, la regla 13 del Anexo IV y la regla 8 del Anexo V y la regla 10 del Anexo VI del Convenio MARPOL, el artículo X del Convenio de Formación, y el artículo 12 del Convenio de Arqueo y el artículo 11 del Convenio AFS establecen los procedimientos de supervisión que deben aplicar las Partes en los convenios pertinentes con respecto a los buques extranjeros que llegan a sus puertos. Las autoridades del Estado rector del puerto deberían utilizar efectivamente tales disposiciones para determinar posibles deficiencias que puedan significar que el buque es deficiente (Capítulo 3 - Punto 3.1 del Anexo 1) y asegurarse de que se toman medidas correctivas al respecto.

- 3.2 En el cumplimiento de sus obligaciones, las Autoridades Marítimas efectuarán inspecciones a los buques extranjeros que arriben a sus puertos, utilizando para ello funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto. Tales inspecciones podrán realizarse
 - 3.2.1 a iniciativa de la Autoridad Marítima
 - 3.2.2 a petición de otra Autoridad Marítima, o basándose en la información sobre un buque facilitada por ésta; o
 - 3.2.3 basándose en la información sobre un buque facilitada por uno o varios miembros de la tripulación, un colegio profesional, una asociación, un sindicato o cualquier particular interesado en la seguridad del buque y de su tripulación y pasajeros o en la protección del medio marino
- 3.3 La inspección inicial consistirá en una visita a bordo del buque para comprobar la validez de los certificados y documentos pertinentes, como asimismo el estado general del buque, su equipo y tripulación. En ausencia de certificados válidos o documentos, o si existiesen motivos fundados para pensar que el buque, su equipo o su tripulación no satisfacen en lo esencial, las prescripciones de un instrumento pertinente, se efectuará una inspección más detallada. Es necesario que las Autoridades Marítimas en sus procedimientos de control, incluyan el cumplimiento de los requisitos operacionales a bordo. Las inspecciones se efectuarán acordes con el Anexo 1 (Capítulo 2 - Puntos 2.1 y 2.2).
- 3.4 Atendiendo a los procedimientos de supervisión estipulados en el capítulo IX del Convenio SOLAS en lo que respecta al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), el funcionario de supervisión utilizará las directrices del Apéndice 8 del Anexo 1.
- 3.5 Razones y procedimientos para inspecciones más detalladas.
 - 3.5.1 Las Autoridades Marítimas considerarán como "motivos fundados" para efectuar una inspección más detallada, entre otros, a los ejemplos obrantes en el Anexo 1 (Capítulo 1 – Punto 2.4).

- 3.5.2 Nada de lo dispuesto anteriormente debe ser interpretado como una restricción a las facultades de las Autoridades Marítimas para tomar medidas dentro de su jurisdicción con respecto a cualquier caso relacionado con los Instrumentos pertinentes.
- 3.6 Al seleccionar los buques para una inspección, las Autoridades Marítimas prestarán especial atención a:
- buques de pasaje, buques de transbordo rodado y graneleros;
 - los buques que pueden presentar un riesgo especial, como por ejemplo los petroleros, gaseros, quimiqueros y buques que transportan sustancias y mercancías peligrosas y/o perjudiciales en bultos;
 - los buques que han tenido reiteradas deficiencias recientes.
- 3.7 Las Autoridades Marítimas tratarán de evitar que se inspeccionen buques que hayan sido inspeccionados por cualesquiera de las otras Autoridades Marítimas dentro de los seis meses precedentes, salvo si ocurre un informe o notificación de otra Autoridad Marítima o de cualquier persona u organización que tenga interés en mantener la seguridad en la operación del buque o en la prevención de la contaminación, o bien existan motivos fundados para su inspección. La frecuencia de inspección no se aplicará a los buques mencionados en la sección 3.6 del Acuerdo, en cuyo caso las Autoridades Marítimas tratarán de darle cumplimiento cada vez que lo consideren conveniente.
- 3.8 Las inspecciones serán llevadas a cabo por funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto debidamente calificados y autorizados por la Administración Marítima teniendo en cuenta el perfil profesional y los requisitos mínimos de formación y competencia, que figuran en el Anexo 1 (Capítulo 1 – Punto 1.8).
- 3.9 Cada Autoridad Marítima procurará asegurarse de que las deficiencias detectadas sean corregidas.
- 3.10 En el caso de deficiencias que presenten un riesgo evidente para la seguridad o el medio ambiente, la Autoridad Marítima, salvo en el caso contemplado en el apartado 3.11, se asegurará que el riesgo sea subsanado antes de autorizar al buque a hacerse a la mar y tomará con este fin las medidas oportunas, que pueden llegar hasta su retención. La Autoridad Marítima efectuará las comunicaciones necesarias, observando las prescripciones sobre notificación del Estado rector del puerto, contenidas en el Apéndice 13 y 16 del Anexo 1 al Texto del Acuerdo.
- 3.11 Cuando en el puerto de inspección no puedan ser subsanadas las deficiencias mencionadas en el apartado 3.10, la Autoridad Marítima podrá autorizar al buque a dirigirse a otro puerto, sujeto a cualquier condición adecuada, fijada por esa Autoridad Marítima para que el buque pueda continuar viaje sin que presente un riesgo excesivo para la seguridad del medio marino. La notificación a las Autoridades Marítimas será efectuada observando las prescripciones sobre notificación del Estado rector del puerto contenidas en el Apéndice 14 y 15 del Anexo 1 al Texto del Acuerdo. La Autoridad Marítima que reciba tal notificación informará a la Autoridad Marítima emisora de las medidas adoptadas.

- 3.12 Las disposiciones de los párrafos 3.10 y 3.11 son sin perjuicio de la aplicación de las prescripciones de los instrumentos pertinentes o de los procedimientos establecidos por las organizaciones internacionales en lo referente a los procedimientos de notificación y de informe relativos al control por el Estado rector del puerto.
- 3.13 Cuando ejerzan el control dentro del marco del Acuerdo, las Autoridades Marítimas evitarán, en la medida de lo posible, retener o demorar indebidamente un barco. Nada en el Acuerdo afectará los derechos establecidos en las disposiciones de los instrumentos pertinentes referentes a la indemnización en el caso de retención o de demora indebida de un buque.
- 3.14 Cuando los motivos para una detención son el resultado de una avería por accidente sufrido durante el viaje del buque a un puerto, no se expedirá ninguna orden de detención, a condición de que:
- 3.14.1 se hayan tenido debidamente en cuenta las prescripciones de los convenios relativas a la notificación destinada a la Administración del Estado de abanderamiento, el inspector designado o la organización reconocida responsable de expedir el certificado pertinente;
- 3.14.2 antes de entrar en un puerto, el capitán o la compañía haya presentado a la autoridad del Estado rector del puerto los pormenores de las circunstancias del accidente y la avería sufrida, así como información sobre la notificación prescrita destinada a la Administración del Estado de abanderamiento;
- 3.14.3 se hayan tomado en el buque las medidas correctivas pertinentes que la autoridad del Estado rector del puerto considere satisfactorias; y
- 3.14.4 la autoridad del Estado rector del puerto, una vez que se le haya notificado que se han tomado las medidas correctivas, se haya cerciorado de que se han rectificado las deficiencias que eran claramente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente.
- 3.15 La compañía o su representante tienen derecho de apelación contra la detención dictada por la Autoridad de un Estado rector del puerto. La apelación no debería dar lugar a que la detención sea suspendida. El funcionario de supervisión informará debidamente al capitán de la existencia del derecho de apelación."

Sección 4 Disposición de información

Cada Autoridad Marítima informará acerca de las supervisiones y los resultados según los procedimientos especificados en el Acuerdo. A tal efecto, se seguirán los pasos indicados en el punto 7 del Anexo 2.

Sección 5 Infracciones operacionales

Las Autoridades Marítimas se esforzarán, a petición de otra Autoridad Marítima, en establecer pruebas relativas a las supuestas infracciones a las disposiciones sobre la

conducta de los buques previstas en la regla 10 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar, 1972, y por el Convenio MARPOL.

En el caso de supuestas infracciones relativas a descargas de sustancias nocivas, una Autoridad Marítima, a petición de otra, visitará en el puerto el buque sospechoso de tal infracción a fin de obtener información y, cuando sea necesario, tomará muestras de cualquier sustancia supuestamente contaminante.

Sección 6 Organización

6.1 Se creará un Comité compuesto por un representante de cada una de las Autoridades Marítimas que adhieran al Acuerdo.

Podrán participar en las reuniones del Comité, como observadores, un representante de la Secretaría de la ROGRAM, de la Organización Marítima Internacional, otras organizaciones regionales similares al Acuerdo, como así también de cada uno de los miembros de la ROGRAM que no se hubieren adherido.

Podrán ser especialmente invitados por decisión del Comité, otras Autoridades Marítimas y de Organizaciones Internacionales o regionales, públicas o privadas, cuyo aporte se considere de utilidad para la tarea del Comité".

6.2 El Comité se reunirá una vez al año así como en cualquier otra ocasión que éste estime conveniente.

6.3 El Comité:

- preparará y adoptará su reglamento de funcionamiento, así como el de la Secretaría y del Centro de Información;
- asumirá las tareas que le sean confiadas por el Acuerdo;
- promoverá por todos los medios que estime necesarios, incluida la organización de seminarios destinados a los inspectores, la armonización de los procedimientos y prácticas de inspección, rectificación y retención, y la aplicación del párrafo 2.3;
- desarrollará y revisará directrices para llevar a cabo inspecciones dentro del marco del Acuerdo;
- desarrollará y revisará procedimientos para el intercambio de información;
- mantendrá en constante revisión otros temas referentes al funcionamiento y eficacia del Acuerdo.

6.4 Se establecerá una Secretaría facilitada por la Autoridad Marítima de Argentina, que tendrá su sede en Buenos Aires.

6.5 La Secretaría, actuando bajo la dirección del Comité y dentro de los límites de los recursos puestos a su disposición.

- organizará las reuniones, dará difusión a los documentos y apoyará al Comité para permitirle cumplir con sus funciones;
- será responsable del funcionamiento del Centro de Información;

- facilitará el intercambio de información, llevará a cabo los procedimientos descritos en el Anexo 4 y preparará los informes que puedan ser necesarios para el funcionamiento del Acuerdo;
- llevará a cabo aquellas otras tareas que puedan ser necesarias para asegurar el buen funcionamiento del Acuerdo.

Sección 7 Enmiendas

- 7.1 Cualquier Autoridad Marítima podrá proponer enmiendas al Acuerdo.
- 7.2 Se aplicará el procedimiento que se indica a continuación, para enmendar las secciones del Acuerdo:
- a. La enmienda propuesta se distribuirá a las Autoridades Marítimas, a través de la Secretaría, previo a su consideración por el Comité;
 - b. Las enmiendas serán adoptadas por mayoría de dos tercios de los representantes de las Autoridades Marítimas presentes y votantes en el Comité. Si una enmienda ha sido adoptada de esta forma, se comunicará a las Autoridades Marítimas por intermedio de la Secretaría para su aceptación;
 - c. Una enmienda será considerada como aceptada, al final de un período de seis meses después de su adopción por los representantes de las Autoridades Marítimas del Comité, o al final de un período diferente, estipulado unánimemente por los representantes de las Autoridades Marítimas del Comité en el momento de su adopción, a menos que se comunique a la Secretaría una objeción por una Autoridad Marítima durante el período en curso;
 - d. Una enmienda entrará en vigor 60 días después de su aceptación, o después de cualquier otro período decidido por unanimidad por los representantes de las Autoridades Marítimas en el Comité.
- 7.3 Se aplicará el procedimiento que se indica a continuación, para enmendar un Anexo del Acuerdo:
- a. La enmienda propuesta será sometida a estudio de las Autoridades Marítimas por intermedio de la Secretaría;
 - b. La enmienda será considerada que ha sido aceptada al final de un período de seis meses desde la fecha en que fue comunicada por la Secretaría, a menos que una Autoridad Marítima presente una objeción o solicite por escrito que la enmienda sea considerada por el Comité; en ambos casos, se aplicará el procedimiento del párrafo 7.2;
 - c. La enmienda entrará en vigor 60 días después de haber sido aceptada o al final de cualquier otro período decidido unánimemente por las Autoridades Marítimas.

Sección 8 Cláusulas Administrativas

- 8.1 El Acuerdo se establece sin menoscabo de los derechos y obligaciones derivados de cualquier Convenio Internacional.
- 8.2 Una Autoridad Marítima de otro Estado de la región que cumpla los criterios establecidos en el Anexo 4 puede, con el consentimiento de las Autoridades Marítimas que participan en el Acuerdo, adherirse al mismo, debiendo ser agregado

a la lista de países adherentes con la fecha de incorporación al pie de página. Para esta Autoridad Marítima el Acuerdo tendrá efecto en la fecha en que pueda ser convenida en conjunto.

- 8.3 Una Autoridad Marítima o una Organización Intergubernamental que desee participar como Observador, según se define en el Anexo 4 del Acuerdo de Viña del Mar, deberá hacer presente su requerimiento por medio de una nota dirigida al Comité, el cual podrá aceptarlo como tal, con el consentimiento de las Autoridades Marítimas Miembros del Acuerdo.
- 8.4 Una Autoridad Marítima Miembro del Acuerdo podrá retirarse de éste 60 días después que haya enviado una notificación escrita al Comité.
- 8.5 El Comité podrá, por medio del consenso de las Autoridades Marítimas Miembros del Acuerdo que se encuentren presentes en la reunión al momento de votar, invitar a una Autoridad Marítima Miembro a ser evaluada cuando no cumpla con los criterios establecidos en el Anexo 4 del Acuerdo, y en general, las cláusulas y objetivos del Acuerdo.
- 8.6 Los idiomas oficiales de este Acuerdo serán el español y el portugués.

Sección 9 Entrada en vigor

Este Acuerdo entrará en vigor para cada Autoridad Marítima en la fecha en que así lo notifique a la Secretaría de la ROGRAM.

Adoptado por la Resolución N° 5 (VI) de la ROGRAM el día cinco de noviembre de 1992, durante la VI Reunión realizada en Viña del Mar, Chile, quedando su original depositado en la Secretaría de la Red.

ACUERDO LATINOAMERICANO

SOBRE EL CONTROL DE BUQUES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (VIÑA DEL MAR, 1992)

ANEXOS



PREFECTURA NAVAL ARGENTINA
Secretaría del Acuerdo de Viña del Mar

- 2012 -



AVM ACUERDO DE
VIÑA DEL MAR
1992
20 AÑOS

Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto ■

ANEXOS DEL ACUERDO DE VIÑA DEL MAR

- ANEXO 1:** Directrices para los funcionarios encargados de supervisión
- ANEXO 2:** Sistema de información del Acuerdo
- ANEXO 3:** Antecedentes relacionados
- ANEXO 4:** Criterios que deben reunir las Autoridades Marítimas Miembros, Cooperadores y Observadores del Acuerdo.

ANEXO 1

DIRECTRICES PARA LOS FUNCIONARIOS ENCARGADOS DE SUPERVISIÓN

ÍNDICE

CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES

- 1.1 Propósito.
- 1.2 Aplicación.
- 1.3 Introducción.
- 1.4 Disposiciones sobre la supervisión por el Estado rector del puerto.
- 1.5 Buques de Estados no Partes.
- 1.6 Buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios.
- 1.7 Definiciones.
- 1.8 Perfil profesional del funcionario de supervisión.
- 1.9 Requisitos mínimos de competencia y formación de los funcionarios de supervisión.

CAPÍTULO 2 – INSPECCIONES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

- 2.1 Generalidades.
- 2.2 Inspecciones iniciales.
- 2.3 Directrices generales de procedimiento para los funcionarios de supervisión.
- 2.4 Motivos fundados.
- 2.5 Inspecciones más detalladas.

CAPÍTULO 3 – INFRACCIONES Y DETENCIÓN

- 3.1 Identificación de buques deficientes.
- 3.2 Presentación de información relativa a las deficiencias.
- 3.3 Actuación del Estado rector del puerto al recibir información sobre buques supuestamente deficientes.
- 3.4 Responsabilidades del Estado rector del puerto en cuanto a la adopción de medidas correctivas.
- 3.5 Orientación para la detención de buques.
- 3.6 Suspensión de la inspección.
- 3.7 Procedimientos para la rectificación de deficiencias y el levantamiento de la detención.

CAPÍTULO 4 – PRESCRIPCIONES SOBRE NOTIFICACIÓN

- 4.1 Notificaciones del Estado rector del puerto.
- 4.2 Notificaciones del Estado de abanderamiento.
- 4.3 Notificación de presuntas infracciones del Convenio MARPOL.

CAPÍTULO 5 – PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN

- 5.1 Informe sobre las observaciones.

APÉNDICES

- Apéndice 1:** Código de Buenas Prácticas para funcionarios debidamente autorizados que efectúen inspecciones dentro del marco del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto.
- Apéndice 2:** Directrices para la detención de buques
- Apéndice 3:** Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo I del Convenio MARPOL.
- Apéndice 4:** Directrices para realizar las investigaciones e inspecciones acordes con lo estipulado en el Anexo II del Convenio MARPOL.
- Apéndice 5:** Directrices para las prescripciones sobre descargas de los Anexos I y II del Convenio MARPOL.
- Apéndice 6:** Directrices para las inspecciones más detalladas en relación con las prescripciones relativas a la estructura y el equipo del buque.
- Apéndice 7:** Directrices para la supervisión de las prescripciones operacionales.
- Apéndice 8:** Directrices relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS.
- Apéndice 9:** Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con la LRIT.
- Apéndice 10:** Directrices relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto con arreglo a lo dispuesto en el Convenio de Arqueo.
- Apéndice 11:** Normas relativas a la dotación mínima y la titulación de la tripulación.
- Apéndice 12:** Lista de certificados y documentos.
- Apéndice 13:** Informe de la inspección realizada de conformidad con los procedimientos de la OMI para la supervisión por el Estado rector del puerto.
- Apéndice 14:** Informe sobre deficiencias no rectificadas totalmente o sólo reparadas provisionalmente.
- Apéndice 15:** Informe sobre las medidas adoptadas dirigido a la autoridad que hizo la notificación.
- Apéndice 16:** Modelo de informe de infracción del Convenio MARPOL (artículo 6).
- Apéndice 17:** Observaciones del Estado de abanderamiento acerca del informe sobre la detención.
- Apéndice 18:** Lista de instrumentos de interés para los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto