

# ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

## “NINTH MEETING OF THE UN OPEN-ENDED INFORMAL CONSULTATIVE PROCESS ON OCEANS AND THE LAW OF THE SEA”

NEW YORK (ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA)  
24 DE JUNIO DE 2008.

PREFECTO PRINCIPAL DOCTOR WALTER A. GUIDO  
DELEGADO DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA ANTE  
EL SERVICIO GUARDACOSTAS DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA  
EN REPRESENTACIÓN DEL “ACUERDO DE VIÑA DEL MAR”

## EXPOSICION

AÚN CUANDO PROFUNDIZÁRAMOS EL ESTUDIO DE NUESTRA MATERIA DE INTERÉS HASTA LLEGAR A LOS ANTECEDENTES PRIMIGENIOS DEL COMERCIO, DESCUBRIREMOS QUE LAS TRES CUARTAS PARTES DE AGUA QUE COMPRENDE EL GLOBO SIEMPRE FUERON UTILIZADAS COMO LOS CANALES DE COMUNICACIÓN QUE COADYUVARON A PROMOVER LAS RELACIONES HUMANAS A TRAVÉS DEL NEGOCIO POR AGUA.

EL PASO DEL TIEMPO TRAJÓ DE SUYO EL INCREMENTO DEL COMERCIO TRANSOCEÁNICO, LO QUE REDUNDÓ EN EL AUMENTO SECUENCIAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO, LA TECNOLOGÍA APLICADA Y LA MODIFICACIÓN ESTRUCTURAL DE LOS BARCOS A PARTIR DE SU MODERNIZACIÓN CONTINUA.

EMPERO, A PESAR DE LOS ESFUERZOS QUE PAÍSES Y ORGANIZACIONES DEL MUNDO REALIZAN TODOS LOS DÍAS PARA HACER EFECTIVOS LOS ESTÁNDARES RELATIVOS A LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y A LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN, ESTE ASPECTO POSITIVO LLAMADO MODERNIZACIÓN, ENCUENTRA SU CONTRACARA EN LA SUBSISTENCIA DE LOS LLAMADOS BUQUES DEFICIENTES PROMOTORES DE LA INSEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS Y PÉRDIDAS ECONÓMICAS MULTIMILLONARIAS.

MUCHOS DE LOS ACCIDENTES MARÍTIMOS CUYOS DESENLACES GENERALMENTE TRAEN ESTAS CONSECUENCIAS, REEDITAN SU GÉNESIS EN EL ERROR HUMANO.

DE UN MODO U OTRO -ÉSTE- AFECTA METÓDICAMENTE LOS INTERESES ECONÓMICOS DE LOS PAÍSES, AL EXTREMO DE OCASIONAR DAÑOS -VARIAS VECES IRREPARABLES- NO SOLO A LAS ECONOMÍAS REGIONALES, SINO TAMBIÉN A UN MEDIOAMBIENTE MARINO QUE NO TIENE REPUESTO.

MUCHAS DE ESTAS IRRESPONSABILIDADES INSTRUMENTALES SE VEN AGRAVADAS POR PROCESOS DESREGULATORIOS FUERA DE CONTROL, QUE EN SU CARRERA VERTIGINOSA CONTRA LA REDUCCIÓN DE COSTOS PROMUEVE UN PROCESO DE CAMBIO EN LA ORGANIZACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO; NO MUCHAS VECES BENEFICIOSAS.

SON CUANTIOSOS LOS ACTORES QUE INTERVIENEN EN EL CONTROL DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS: LOS ARMADORES; FLETADORES; OPERADORES; LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN, LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO, RECTORES DE PUERTO, RIBEREÑOS -ENTRE OTROS-.

TODOS ELLOS CUMPLEN UN PAPEL IMPORTANTE Y ESTÁN OBLIGADOS A SER CONCIENTES QUE SUS ACTIVIDADES DEBEN SER DESARROLLADAS DE MODO RESPONSABLE, COMPROMETIÉNDOSE DE MANERA CONJUNTA A MINIMIZAR LAS AMENAZAS AL SISTEMA.

SOSTENEMOS QUE PARA LOGRAR UN COMERCIO NAVIERO SEGURO: LAS VÍAS NAVEGABLES DEBEN SER RENTABLES, EFICIENTES Y COMPETITIVAS, EN LAS QUE SE DEBE GARANTIZAR UN TRÁNSITO MARÍTIMO CONFIABLE, SEGURO Y EXPEDITO.

LA RÁPIDA TRANSFORMACIÓN QUE SUFRIÓ EL COMERCIO POR AGUA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, HA ORIGINADO UN SISTEMA ECONÓMICO-FINANCIERO CRECIENTE, GENERADOR DE RELACIONES JURÍDICAS ENTRE LOS PUEBLOS; EN UN UNIVERSO DONDE LOS ESTADOS DOMINANTES ESTABLECEN LAS REGLAS DE JUEGO, Y EN EL QUE A SU VEZ CONVIVEN EN ESPACIOS BIEN DEFINIDOS, LOS INVERSORES DE LAS CORPORACIONES TRANSNACIONALES, LOS ACTORES FINANCIEROS Y LOS AGENTES DEDICADOS AL INTERCAMBIO DE BIENES, SERVICIOS E INFORMACIÓN.

EL CRECIMIENTO DE LA ECONOMÍA MUNDIAL, ESTA DEMOSTRADO EN LAS EXPORTACIONES GLOBALES, LAS QUE HOY DIA REPRESENTAN MÁS DEL 20% DEL PRODUCTO BRUTO MUNDIAL Y CONTINUA EN SU CARRERA ASCENDENTE, SIENDO EL BUQUE EL MÓVIL QUE TRANSPORTA EL 75 POR CIENTO DE ESTE GIGANTE SILENCIOSO.

ESTE SISTEMA CONSTITUYE UN COMPONENTE ESTRATÉGICO VITAL EN EL QUE LA OBLIGACIÓN PRIMARIA DE LOS ESTADOS ES ASEGURAR LA CONTINUIDAD OPERATIVA DEL BUQUE DENTRO DE MÁRGENES ACEPTABLES DE SEGURIDAD, SOSTENIENDO EL EQUILIBRIO NECESARIO QUE DEBE PRIMAR EN LA ECUACIÓN QUE RESULTA DE LA RENTA ECONÓMICA Y LA CONFIABILIDAD DEL SISTEMA, EN LA CUAL LA SEGURIDAD NO DEBE SER LA VARIABLE DE AJUSTE.

ESTE FENÓMENO DE APARENTE INGOVERNABILIDAD NO ES DESCONOCIDO PARA LAS ADMINISTRACIONES MARÍTIMAS, HABIDA CUENTA QUE NO TENEMOS FRENTE A NOSOTROS UNA INCÓGNITA A RESOLVER, DADO QUE ES SABIDO QUE EL FENÓMENO OBEDECE A LA PERMANENTE BÚSQUEDA DE AQUELLOS SECTORES QUE SE BENEFICIAN CON LA DESREGULACIÓN DE LOS MERCADOS, LO QUE RESULTA MUY VISIBLE EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL.

LOS BUQUES DEFICIENTES, EVIDENCIAN LA BRECHA EXISTENTE ENTRE LA INTENCIÓN DE AQUELLOS QUE ELABORARON LA CONVEMAR Y LOS DEBERES Y RESPONSABILIDADES DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO AL TIEMPO DE APLICAR LA LEY.

PARA CONTRARRESTAR ESTOS EFECTOS NO BUSCADOS, SEGÚN LO HA SINTETIZADO EL DR. OYA ÖZÇAYIR SE HA CREADO UNA RED DE SEGURIDAD A FIN DE EVITAR QUE LOS BUQUES DEFICIENTES OPEREN EN ALTA MAR, COMPUESTA POR SEIS ELEMENTOS QUE FUNCIONAN COETANEAMENTE: LOS CONVENIOS OMI; LOS PROVENIENTES DE LA OIT; EL CONTROL POR PARTE DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO; LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN; LA INDUSTRIA DEL SEGURO MARÍTIMO; Y EL CONTROL DE BUQUES POR LOS ESTADOS RECTORES DEL PUERTO.

EMPERO, TAMBIÉN ES SABIDO, QUE ESTA RED, TIENE PUNTOS DÉBILES Y ENDEBLES YA QUE EN ALGUNOS CASOS LOS PROPIETARIOS, LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN, LOS ASEGURADORES, LOS FUNCIONARIOS DE LOS ESTADOS RECTORES DEL PUERTO Y LOS ADMINISTRADORES DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO NO SATISFACEN LOS REQUISITOS DE MODO ADECUADO CON SUS PROCEDERES.

UN EJEMPLO DE ESE INCUMPLIMIENTO FUE EL ACCIDENTE DEL BUQUE "ERIKA", QUE HIZO NECESARIA UNA REEVALUACIÓN DE LA RED DE SEGURIDAD.

VALE CITAR A ESTA ALTURA AL EX SECRETARIO GENERAL DE LA OMI, WILLIAM O'NEIL Y REFLEXIONAR SOBRE SUS PALABRAS AL POCO TIEMPO DE OCURRIDO EL DESASTRE ECOLÓGICO: "EL ERIKA SE ENCONTRABA EN CLASE Y HABÍA SIDO INSPECCIONADO EN VARIAS OPORTUNIDADES POR INSPECTORES DE ESTADO RECTOR Y DE LA INDUSTRIA; SIN EMBARGO, EN NINGUNA DE ESAS INSPECCIONES SE DETECTÓ QUE EL BUQUE ESTABA POR PARTIRSE EN DOS. TODOS DEBEMOS PREGUNTARNOS PORQUÉ NO SE DETECTÓ".

TODOS LOS BUQUES DEBEN CUMPLIR LAS MISMAS NORMAS DE SEGURIDAD, LAS CAPACIDADES DE SUS TRIPULANTES DEBEN SER SIMILARES, SIN IMPORTAR SU NACIONALIDAD O LA BANDERA DEL BUQUE EN DONDE ESTÁN EMBARCADOS, TODOS LOS INTERESADOS DEBEN ADOPTAR LAS MISMAS MEDIDAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN Y ASUMIR LAS RESPONSABILIDADES CORRESPONDIENTES CUANDO LA PROVOCAN.

A PARTIR DE UNA FUERTE INCIDENCIA DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES, PROPICIANTES DE UNA "POLÍTICA INTERNACIONAL GLOBAL DE CONTROL", LOS PROCEDIMIENTOS LEGALES VIGENTES DEBEN SER CAPACES DE EXIGIR UN EFICIENTE SISTEMA DE INSPECCIONES DE BUQUES, AUNQUE SIN LIMITAR SU LIBERTAD DE MANIOBRA,

ES CONOCIDO QUE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL ES LA QUE COMO PARTE ACTIVA DE ESTE ORGANISMO ES DONDE SE ACUERDAN EL CONJUNTO DE NORMAS INTERNACIONALES QUE UNIFIQUEN LOS CRITERIOS BUSCADOS.

AHORA BIEN, A PARTIR DE ESTE COMPLEJO SISTEMA JURÍDICO INTERNACIONAL, LES PROONGO PLANTEARNOS LOS SIGUIENTES INTERROGANTES; ESTAS NORMAS ¿QUIÉN LAS APLICA?, ¿COMO SE APLICAN? Y FINALMENTE ¿SON JUSTAS?

A NINGUNO DE LOS PRESENTES SE NOS ESCAPA QUE LA RESPONSABILIDAD PRIMARIA, PARA QUE UN BUQUE MANTENGA UN NIVEL DE SEGURIDAD EQUIVALENTE AL QUE ESTABLECEN LAS CONVENCIONES INTERNACIONALES, ES DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO.

LAS NORMAS INTERNACIONALES DEBERÍAN SER APLICADAS POR ÉSTE, RESPETANDO Y HACIENDO RESPETAR EL PABELLÓN QUE AUTORIZAN A ENARBOLAR; CALIFICANDO Y CERTIFICANDO CONVENIENTEMENTE A SUS TRIPULANTES.

ANTE LA DIFICULTAD QUE SIGNIFICA PARA EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO EFECTUAR UN EFICIENTE CONTROL DE LA TOTALIDAD DE LA FLOTA INSCRIPTA EN SUS REGISTROS, LA OMI IMPLEMENTÓ EL DENOMINADO CONTROL DE BUQUES A TRAVÉS DEL ESTADO RECTOR DE PUERTO, INICIATIVA DIRIGIDA A PREVENIR Y CORREGIR CASOS DE INCUMPLIMIENTO O DE INEFICIENCIA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS NORMAS.

ES DECIR QUE LA AUTORIDAD MARÍTIMA DEL PUERTO DONDE INGRESA UN BUQUE DE CUALQUIER BANDERA ESTÁ FACULTADA PARA INSPECCIONARLO, A FIN DE CONTROLAR SI CUMPLE CON LOS ACUERDOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES Y ELIMINAR LA COMPETENCIA DESLEAL DE AQUELLOS QUE SE ENCUENTRAN DEBAJO DE LAS NORMAS.

ESTA ACTIVIDAD FISCALIZADORA, ES EL LEGADO DIRECTO DE LA EVOLUCIÓN DE UN SISTEMA INTERNACIONAL QUE HA IDO COBRANDO ENVERGADURA CON EL AFIANZAMIENTO DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES QUE CONFORMAN EL SISTEMA DE NACIONES UNIDAS.

ASÍ, EN 1991, LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL RECONOCIÓ LA MAGNITUD DEL APORTE A LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y A LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN REALIZADO A TRAVÉS DE LA COOPERACIÓN REGIONAL DISPUESTA EN EL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO DE PARÍS DE 1982 E INVITÓ A LOS GOBIERNOS A QUE CONSIDERARAN LA POSIBILIDAD DE INCLUIR ARREGLOS REGIONALES SOBRE LA APLICACIÓN DE MEDIDAS DE SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN COOPERACIÓN CON DICHA ORGANIZACIÓN.

ANTE ESTE LLAMADO A LA COOPERACIÓN, LOS PAÍSES SE AGRUPAN EN REGIONES, CON EL OBJETO DE EXIGIR LOS MISMOS PARÁMETROS Y CERCIORARSE QUE SE APLICA UN SISTEMA DE NORMAS UNIFORMES.

EN LA ACTUALIDAD FUNCIONAN NUEVE MEMORANDOS Y ACUERDOS REGIONALES, MÁS UN DÉCIMO QUE PESE A NO CONSTITUIR UN MEMORANDO, FUNCIONALMENTE PODEMOS CONSIDERARLO COMO TAL, NOS REFERIMOS AL SISTEMA DE CONTROL ADMINISTRADO POR EL SERVICIO GUARDACOSTAS DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA QUE ACTÚA COMO UN SISTEMA UNILATERAL PERO INTEGRADO.

TÉCNICAMENTE LOS MEMORANDOS O ACUERDOS CONSTITUYEN UN SISTEMA ARMONIZADO DE PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN DISEÑADOS PARA INDIVIDUALIZAR A LOS "BUQUES DEFICIENTES" Y CUYA META PRINCIPAL ES, UNA VEZ DETECTADOS, PROCEDER A ESTIMULAR SU ERRADICACIÓN DE LAS VÍAS NAVEGABLES.

SU NIVEL DE EFECTIVIDAD ESTA EN RELACIÓN DIRECTA CON LA CAPACIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA DE CUMPLIR EFICAZMENTE -SOBRE SUS PROPIOS BUQUES- CON LAS OBLIGACIONES CONFIADAS.

LAS ADMINISTRACIONES MARÍTIMAS DEBEN EVITAR QUE ESTOS BUQUES QUE SE ENCUENTRAN DEBAJO DE LAS NORMAS, ENARBOLEN SUS PABELLONES, NAVEGUEN EN SUS AGUAS JURISDICCIONALES Y UTILICEN SUS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS; DE ESTA FORMA SE ACTUARÁ SEGÚN LAS FACULTADES ENCOMENDADAS POR LOS CONVENIOS INTERNACIONALES Y LOS ACUERDOS REGIONALES.

PARA EL ÁREA GEOGRÁFICA QUE REPRESENTO, ES EL ACUERDO LATINOAMERICANO SOBRE CONTROL DE BUQUES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO, CONOCIDO MUNDIALMENTE COMO ACUERDO DE VIÑA DEL MAR DE 1992, EL QUE REVISTE UNA IMPORTANCIA SINGULAR, HABIDA CUENTA QUE PERMITIÓ SENTAR LAS BASES PARA UNA COLABORACIÓN MAS ESTRECHA ENTRE LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS DE LA REGIÓN.

EL ACUERDO LATINOAMERICANO, TIENE SUS ORÍGENES DEFINIDOS POR LOS MIEMBROS DE LA RED OPERATIVA DE COOPERACIÓN REGIONAL ENTRE AUTORIDADES MARÍTIMAS DE SUDAMÉRICA, CUBA, MÉXICO Y PANAMÁ (ROGRAM) CUYA INTENCIÓN FUE APLICAR EN LATINOAMÉRICA UN ACUERDO SIMILAR A SU PAR DE PARIS Y SIENDO FIRMADO INICIALMENTE POR ARGENTINA, BRASIL, CHILE, COLOMBIA, ECUADOR, MÉXICO, PANAMÁ, PERÚ, URUGUAY Y VENEZUELA INCORPORÁNDOSE MAS TARDE BOLIVIA, CUBA y HONDURAS.

EL OBJETIVO PRINCIPAL DEL ACUERDO, CONSISTE EN EL COMPROMISO ASUMIDO POR LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS DE LA REGIÓN DE MANTENER UN SISTEMA ARMONIZADO Y EFICAZ DE INSPECCIONES PARA GARANTIZAR, SIN DISCRIMINACIÓN DE PABELLONES, QUE TODOS LOS BUQUES EXTRANJEROS QUE VISITAN LOS PUERTOS DE LA REGIÓN CUMPLEN CON LOS CONVENIOS INTERNACIONALES, ASUMIENDO EL COMPROMISO DE INSPECCIONAR COMO MÍNIMO EL 20 % DEL TOTAL DE BUQUES EXTRANJEROS DIFERENTES QUE INGRESAN EN SUS PUERTOS, EN UN PERÍODO DE 6 MESES.

ASIMISMO CON EL FIN DE NO ENTORPECER LA OPERATORIA DE LOS BUQUES, SE EVITA QUE LAS SUPERVISIONES SE REITEREN SOBRE UN MISMO BUQUE EN UN PERIODO DE SEIS MESES, EXCEPTO QUE SE HALLAN DETECTADO DEFICIENCIAS RECIENTES O CONSTITUYA UN BUQUE DE ESPECIAL ATENCIÓN PARA LA REGIÓN.

EL RESULTADO DE TODAS LAS INSPECCIONES ES INCORPORADO AL CENTRO DE INFORMACIÓN DEL ACUERDO LATINOAMERICANO (CIALA) CUYA SEDE FUNCIONA EN EL EDIFICIO GUARDACOSTAS DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, DONDE SON INGRESADOS EN UNA BASE DE DATOS JUNTO A TODOS LOS ANTECEDENTES DEL BUQUE INVOLUCRADO Y A LA QUE SE PUEDE ACCEDER EN TIEMPO REAL Y REALIZAR UN CONTROL DE LA PROPIA GESTIÓN COMO AUTORIDAD RECTORA DEL PUERTO.

EL ACUERDO EN ESTADÍSTICAS, SE PUEDE CONSULTAR EN EL SITIO WEB [WWW.ACUERDOLATINO.INT.AR](http://WWW.ACUERDOLATINO.INT.AR).

### **EN CONCLUSIÓN**

LA ECONOMÍA GLOBAL SE APOYA EN EL LIBRE MERCADO, Y EL ESTADO SE DEBATE EN LA DUDA DE HASTA DONDE PUEDE INTERVENIR SIN AFECTAR LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS DE SU PROGRAMA.

SI BIEN EXISTEN ALGUNAS OPINIONES EN EL SENTIDO DE QUE EL ESTADO HA DEJADO DE SER EL ACTOR PRINCIPAL, SU ROL EN EL DESARROLLO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS Y LA PROLONGACIÓN DEL ESFUERZO INTERNO EN LA ESFERA DE ACCIÓN SUPRANACIONAL, RESULTAN CLAVES PARA GARANTIZAR UN ADECUADO EQUILIBRIO SOCIAL, ECONÓMICO Y POLÍTICO.

EN EL COMERCIO MARÍTIMO, EL CONCEPTO DE PAÍS VA PERDIENDO PESO ANTE UN CRECIMIENTO ACELERADO DE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES EN DONDE SE CONGREGAN CADA UNO DE LOS ACTORES.

ANTE ESTA REALIDAD, RESULTA LÓGICO SUPONER QUE LAS POLÍTICAS INTERNAS DE LAS NACIONES DEBEN CONSIDERAR CUIDADOSAMENTE LOS DICTADOS DE LA POLÍTICA INTERNACIONAL.

EN UNA ECONOMÍA ALTAMENTE GLOBALIZADA, LA TRANSNACIONALIZACIÓN DEL NEGOCIO NAVIERO, SE HA COMBINADO CON ACTORES PÚBLICOS INCAPACES O DESINTERESADOS EN EL CUMPLIMIENTO DEL CONTROL DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS NORMAS INTERNACIONALES VIGENTES, SUMADO A LA EXISTENCIA DE ALGUNOS ACTORES PRIVADOS, QUE EN EL MARCO DE UNA COMPETITIVIDAD NO REGULADA Y SIGUIENDO UNA LÓGICA ESTRICAMENTE ECONÓMICA, AMENAZAN LA SEGURIDAD, LAS CONDICIONES DE VIDA Y DE TRABAJO DE LAS TRIPULACIONES QUE NAVEGAN EN CIERTOS BUQUES.

EL SISTEMA ECONÓMICO MUNDIAL EXIGE QUE TODOS LOS PAÍSES CUMPLAN CON LOS ESTÁNDARES INTERNACIONALES, VÁLIDAMENTE EFICACES EN MATERIA DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA, CUYA IMPLEMENTACIÓN Y CUMPLIMIENTO DESECHA TODA POSIBILIDAD DE CONSTITUIRLAS EN VARIABLE DE AJUSTE, MUY POR EL CONTRARIO, LA IMPLANTACIÓN DE ESTOS ESTÁNDARES IMPORTA UNA NECESIDAD COMPETITIVA EN LA GESTIÓN NAVIERA Y PORTUARIA, CON MUY IMPORTANTES IMPLICANCIAS PARA EL DESARROLLO DE LAS REGIONES.

ANTE EL PLANTEO DE ESTA SITUACIÓN, LA RESPUESTA DE LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS QUE INTEGRAN EL ACUERDO DE VIÑA DEL MAR, SE ORIENTA HACIA UN CAMINO DE SUPERACIÓN PERMANENTE, EN DONDE EL ESFUERZO PUESTO DE MANIFIESTO QUEDÓ EVIDENCIADO EN EL AUMENTO DEL 8,48 % EN LAS INSPECCIONES A BUQUES REALIZADAS EN EL PERÍODO 2006, ALCANZANDO LAS 6546, RESPECTO DE LAS 6034 LLEVADAS A CABO EN 2005.

SIN EMBARGO, EL CARÁCTER DINÁMICO Y GLOBAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL, LOS PROBLEMAS QUE SE PLANTEAN EN MATERIA DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN, Y LAS CUESTIONES PROPIAS DEL "ELEMENTO HUMANO", PONEN DE MANIFIESTO LA NECESIDAD DE CONTAR CON

UN SISTEMA MÁS VIGOROSO Y MEJOR COORDINADO, TANTO POR PARTE DE LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO COMO DE LOS ESTADOS RECTORES QUE EJERCEN EL CONTROL DE LOS BUQUES QUE ARRIBAN A SUS PUERTOS.

LA EFICACIA DE LOS MENCIONADOS CONTROLES EN EL NIVEL REGIONAL DEPENDE EN GRAN MEDIDA DEL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN, LA ARMONIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN Y LA FORMACIÓN DE LOS INSPECTORES. TAL COORDINACIÓN, ES INDISPENSABLE PARA EVITAR LA MULTIPLICACIÓN DE ESFUERZOS, Y TAMBIÉN PARA EJERCER UNA SUPERVISIÓN MÁS PRECISA DE LOS BUQUES QUE OPERAN EN CONDICIONES INFERIORES A LAS NORMAS MÍNIMAS, ASEGURANDO QUE LAS DEFICIENCIAS DESCUBIERTAS SEAN OBJETO DE UN SEGUIMIENTO SISTEMÁTICO HASTA SU RECTIFICACIÓN.

ES ESENCIAL QUE EN NUESTRA REGIÓN, TODOS LOS MIEMBROS DEL ACUERDO DE VIÑA DEL MAR, CONTINUEMOS HACIENDO EL ESFUERZO Y TRABAJANDO MANCOMUNADAMENTE COMO HASTA AHORA, PARA QUE EL SISTEMA ARMONIZADO DE NORMAS NACIONALES E INTERNACIONALES NO SE TORNE ESTÉRIL, NI CARENTE DE CONTENIDO.

DE ESTA MANERA ESTAMOS CONVENCIDOS DE QUE EL COSTO INCURRIDO AL APLICAR LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Y DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN SE TORNARÁ UNIFORME Y DEJARÁ DE SER CONSIDERADO COMO UN GASTO PARA TRANSFORMARSE EN LO QUE REALMENTE ES UNA INVERSIÓN.

MUCHAS GRACIAS.

---

NEW YORK, 24 de Junio de 2008.-