

APRUEBA PROGRAMA DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA INSPECTORES DE ESTADO DE ABANDERAMIENTO.

VALPARAÍSO, 24 AGO 2018

VISTO: lo dispuesto en la Directiva permanente O-72/014, de fecha 19 de mayo de 2011; lo propuesto por el Sr. Director de Seguridad y Operaciones Marítimas, mediante su memorándum Ord. N° 12600/509, de fecha 17 de julio de 2018; la necesidad de capacitar al personal para que se desempeñe como Inspector Básico del Estado de Abanderamiento, y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación vigente,

RESUELVO :

- 1.- **APRUEBASE** Programa de Curso de Formación para Inspectores de Estado de Abanderamiento "Curso Modelo OMI 3.22 Implementación del Estado de Abanderamiento" que se adjunta.
- 2.- El curso será desarrollado por todo el personal seleccionado para desempeñarse como Inspector Básico del Estado de Abanderamiento durante el período de instrucción, antes de desempeñarse como inspector en la Comisión Local de Inspecciones de Naves (CLIN).
- 3.- **DISPÓNESE** que el mencionado curso será controlado por la División de Instrucción y Capacitación del Departamento de Personal de esta Dirección General y ejecutado por el Servicio de Inspecciones Marítimas (SIM) de la D.S.O.M., en el lugar que se designe para tal efecto.
- 4.- **DERÓGASE** la resolución DGTM y MM. Ord. N° 6055/4 Vrs., de fecha 11 de octubre de 2007 y cualquier otra disposición contraria a la presente resolución.
- 5.- **ANÓTESE** y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

G. FORTISAL
24 AGO 2018

JOSÉ L. SOTO MOLINA
SUBOFICIAL (EC.)(R)
21/08



GUILLELMO LÜTTGES MATHIEU
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- D.I.M. Y M.A.A.
- 2.- D.S. Y O.M.
- 3.- D.S. Y O.M. (S.I.M.)
- 4.- ARCHIVO (DP.PERSONAL)

24 AGO 2018

OSCAR ORTIZ CISTERNAS
CAPITAN DE NAVIO LT.
20 AGO 2018

ARMADA DE CHLE
DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN DE OPERACIONES Y SEGURIDAD MARÍTIMA

CURSO DE FORMACIÓN PARA INSPECTORES DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO

CURSO MODELO OMI 3.22 "IMPLEMENTACIÓN DEL ESTADO DE
ABANDERAMIENTO"

SERVICIO DE INSPECCIONES MARÍTIMAS

I.- PROPÓSITO.

El curso está destinado a proveer a los funcionarios de la Administración de Seguridad Marítima de información de las diferentes obligaciones y deberes de un Estado de Abanderamiento, como lo requiere la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Describe cómo la Administración del Estado de Abanderamiento cumpliría eficientemente esas obligaciones y tareas.

II.- OBJETIVOS GENERALES Y EXPECTATIVAS DE LOGRO.

Este curso tiene como objetivo asistir a las Administraciones del Estado de Abanderamiento mejorar la habilidad de los funcionarios a cargo de implementar eficientemente los estándares internacionales y nacionales de seguridad, prevención de la contaminación y protección marítima.

Los participantes del curso que hayan exitosamente asistido al curso serán capaces de:

- Desarrollar familiaridad con los instrumentos OMI y otros de relevancia.
- Desarrollar conciencia en la necesidad del Estado de Abanderamiento de regular la seguridad en buques no regidos por convenios.
- Asegurar entendimiento de las diferentes tareas que contribuyen en la completa implementación de las reglas y regulaciones aplicables.
- Incrementar destrezas y habilidades como administradores marítimos, inspectores marítimos o cualquier otra capacidad involucrada con las actividades del Estado de Abanderamiento.

III.- NORMAS DE ENTRADA Y PERFIL DE LOS PARTICIPANTES.

El curso está abierto para funcionarios de la Administración de Seguridad Marítima con experiencia o que inicien su carrera, como por ejemplo:

- Inspectores de buques.
- Funcionarios a cargo de revisión de planos.
- Funcionarios a cargo de la formulación de regulaciones.
- Funcionarios a cargo de los sistemas internos de Gestión de Calidad, entrenamiento, documentación o estadísticas.
- Funcionarios a cargo de la investigación de siniestros.
- Administradores de centros locales de inspección.
- Administradores a cargo de responsabilidades generales.

IV.- CERTIFICADO, DIPLOMA O DOCUMENTO DE PARTICIPACIÓN.

La asistencia satisfactoria concederá el derecho a recibir un documento para el participante, que certificará que el curso básico se ha completado con éxito. Sin embargo, tal certificado no concede alguna calificación profesional específica, a menos que sea complementada con experiencia en el trabajo.

V.- DURACIÓN Y LIMITACIONES DEL CURSO.

El curso tiene una duración de una semana.

El número recomendado de participantes no deberá exceder de 20.

VI.- INSTALACIONES, EQUIPAMIENTO Y DOCUMENTACIÓN PARA LA INSTRUCCIÓN.

Una sala de clases común con un proyector es suficiente para desarrollar la parte teórica del curso. Al utilizar material audiovisual como videos o presentaciones se debe asegurar que el equipo apropiado se encuentre disponible.

VII.- CONTENIDOS.

Durante el desarrollo del curso, las exposiciones deberán incluir al menos los siguientes contenidos de acuerdo a cada tema en particular:

A. Introducción.

1.- Presentación de los objetivos del curso.

- 1) Se mantiene al corriente de los diferentes roles del Estado, en relación a la seguridad marítima serán analizados: el estado de Abanderamiento.
- 2) Se concentrará en los roles del estado de Abanderamiento, el que será identificado (incluyendo sus orígenes, que pueden ser internacionales, regionales, nacionales o locales), comprendido y descrito en su contenido e implementación.

2.- Presentación de los métodos de trabajo y detalles prácticos.

- 1) Se adhieren a una enseñanza interactiva y abierta, en donde todos están permanentemente invitados a solicitar aclaraciones o referirse a su propia experiencia en el asunto.
- 2) Conocen y se adhieren a las horas de trabajo y detalles prácticos.
- 3) Informa de los documentos que serán distribuidos.
- 4) Informa sobre las disposiciones relacionadas con la evaluación final y el certificado de participación.

B. OMI: qué es, cómo trabaja, qué hace, cómo participan los Estados Miembro.

- 1.- Declara que la OMI es una agencia especializada dentro del sistema de las Naciones Unidas.
- 2.- Comentarios del lema de la OMI.
- 3.- Es consciente de que la OMI en primer lugar está compuesta por sus Estados Miembro, los que en número la hacen cercana a ser universal.
- 4.- Describe los principales órganos de la OMI: Asamblea, Consejo, Comités y Sub-Comités.
- 5.- Declara que la secretaria de la OMI está organizada en paralelo con los principales Comités, con el fin de realizar efectivamente su rol de apoyar el trabajo de los órganos de la OMI.
- 6.- Declara que los órganos consultivos, aunque no miembros, entregan una contribución significativa al trabajo de la OMI.
- 7.- Describe el proceso modelo para la elaboración, adopción y entrada en vigor de un Convenio.
- 8.- Es consciente de que la actual lista de convenios de la OMI, incluyendo sus estatus, está disponible en el sitio web de la OMI.
- 9.- Describe el procedimiento principal para las enmiendas y es consciente de las diferencias de los procedimientos tácito y explícito.
- 10.- Describe los diferentes tipos de documentos preparados y puestos en circulación por la OMI: convenios, protocolos, enmiendas; resoluciones; códigos; circulares; cartas circulares, notas verbales, y es consciente de su sistema de numeración y codificación.
- 11.- Es capaz de operar el sitio web de la OMI y recuperar información en la base de datos de IMODOCS.
- 12.- Enlistar las categorías de información disponible en la base de datos GISIS.
- 13.- Explica que la cooperación técnica es una prioridad para la OMI, describe las principales características de la Universidad Marítima Mundial y otros institutos de entrenamiento de la OMI.
- 14.- Da diferentes ejemplos de la información que es provista por los Estados miembros a la OMI y explica las razones.

C. Introducción a las responsabilidades y obligaciones del Estado de Abanderamiento.

- 1.- La CONVEMAR y el Estado de Abanderamiento.
 - 1) Declara que CONVEMAR es el “Convenio madre” en referencia al rol de los Estados en materias de seguridad y prevención de la contaminación.

- 2) Describe brevemente la historia de CONVEMAR y algunas razones de los Estados para haberla ratificado.
- 3) Explica brevemente las materias que trata CONVEMAR.
- 4) Declara que las Partes VII y XII son las más relevantes para la implementación del Estado de Abanderamiento.
- 5) Entrega diferentes ejemplos del rol de la OMI en la implementación de CONVEMAR.
- 6) Explica el concepto de la nacionalidad de un buque, incluyendo el "genuino link" entre el Estado y el buque.
- 7) Es consciente de la importancia central para la implementación del Estado de Abanderamiento de los artículos 94 y 217 de CONVEMAR.

2.- Resumiendo los deberes del Estado de Abanderamiento.

- 1) Explica los diferentes deberes del Estado de Abanderamiento como lo establece el artículo 94 de la CONVEMAR.
- 2) Explica el valor agregado del artículo 217, más allá de los conceptos desarrollados en el artículo 94: prohibición para navegar (párrafo 2), porte de certificados (párrafo 3), investigación a raíz de quebrantamientos de normas (párrafo 4), asistencia entre Estados en caso de quebrantamientos (párrafos 5 al 7).
- 3) Resume los principales deberes en lo referente, respectivamente, a la gente de mar, la nave, la comunidad internacional, y es consciente que todos estos deberes están detallados en los diferentes instrumentos OMI.
- 4) Identifica la resolución A.1070(28), como la guía de la OMI para la implementación de aquellos deberes.
- 5) Es consciente que las OR no cubren los deberes del Estado de Abanderamiento en relación con buques no regidos por convenios, mientras que los deberes definidos en CONVEMAR abarca a todos los buques, como se encuentra desarrollado en la sesión 6 del curso.
- 6) Es igualmente consciente que las OR no cubren completamente las condiciones laborales y la seguridad ocupacional, como se encuentra desarrollado en la sesión 6 del curso.

3.- Implementación del Estado de Abanderamiento.

- 1) Explica porque es importante que la OMI promueva fuertemente la implementación del Estado de Abanderamiento.
- 2) Describe algunos aspectos importantes de los esfuerzos y logros alcanzados bajo la coordinación del subcomité FSI: elaboración de las guías para administraciones nacionales, promoción de acuerdos regionales de Estado rector del puerto, introducción del esquema de auditorías de los estados Miembros de la OMI

- (IMSAS).
- 3) Explica la actual y potencial importancia de IMSAS.
 - 4) Declara que la Res. A.1070(28) es el código de la OMI para la implementación de los instrumentos mandatorios OMI y es una actualización de las versiones previas A.847(20), A.973(24), A.996(25) y A.1054(27).
 - 5) Explica que la Res. A1070(28) es el documento referencia para la evaluación de una administración marítima nacional bajo IMSAS
 - 6) Explica los diferentes puntos de la resolución .
 - 7) Explica que un Estado debe desarrollar su propia estrategia.
 - 8) Enlista los convenios que están en el campo de acción de las OR y repara que esto solo incluye los instrumentos mandatorios OMI; por lo tanto, tiene que ser suplementado con instrumentos OIT y regulaciones nacionales.
 - 9) Explica las acciones iniciales del Estado, las que consisten en un sistema legal y regulatorio, y con personal adecuado.
 - 10) Es consciente de la importancia del mantenimiento de registros, y se adhiere al principio de mejora permanente, como las bases de garantía de calidad y administración de calidad.
 - 11) Enlista las principales tareas del estado de Abanderamiento que necesita que sea factible a través de recursos apropiados, organización y procesos.
 - 12) Es consciente que la delegación de autoridad debe ser controlada, tal como lo expuesto en la sesión 8 del curso.
 - 13) Enlista las diferentes medidas que contribuyen a la aplicación de la ley.
 - 14) Escribe el perfil deseable y calificaciones para los inspectores de Abanderamiento.
 - 15) Declara que el Anexo 5 enlista los diferentes códigos y resoluciones mandatorios bajo SOLAS, MARPOL o STCW.

D.- Convenios OMI y la implementación del Estado de Abanderamiento.

1.- SOLAS, incluyendo ISM, ISPS y otros Códigos relacionados.

- 1) Relata brevemente la historia de los diferentes convenios SOLAS, y declara que SOLAS 74 sigue vigente.
- 2) Explica el diseño del Convenio, el Protocolo de 1988 y el anexo.
- 3) Enlista la información que debe ser comunicada a la OMI bajo al artículo III del Protocolo de 1988.
- 4) Es consciente de posibles excepciones bajo el artículo IV o V del Convenio.
- 5) Explica las razones de porqué el procedimiento de aceptación tácita de las enmiendas es el más comúnmente usado.

- 6) Explica los otros artículos del Convenio y del Protocolo.
- 7) Declara que el Capítulo I está sujeto solamente al procedimiento de aceptación explícita, y explica que la razón para ello es que su contenido debe ser mantenido lo suficientemente firme.
- 8) Enlista las excepciones para la aplicación de SOLAS.
- 9) Explica el concepto de "exención" y la correspondiente acción que debe tomar el Estado de Abanderamiento.
- 10) Explica el concepto de "equivalencia" y la correspondiente acción que debe tomar el Estado de Abanderamiento.
- 11) Explica que el sistema de inspección y certificación, como se encuentra desarrollado en la sesión 5 del curso.
- 12) Declara que la Reg. I/19 introduce la más comúnmente usadas definición de Estado rector del puerto, como se encuentra desarrollado en la sesión 10 del curso.
- 13) Describe la obligación de llevar a cabo investigaciones de accidentes, como se encuentra desarrollado en la sesión 11 del curso.
- 14) Explica el esquema del Capítulo II-1.
- 15) Explica los requerimientos para buques existentes para cumplir con requerimientos anteriores.
- 16) Explica diferentes ejemplos de disposiciones requeridas para la aprobación por parte de una Administración.
- 17) Explica el concepto de disposiciones sustitutivas.
- 18) Explica el concepto de "a satisfacción de la administración".
- 19) Explica el diseño del Capítulo II-2.
- 20) Explica la necesidad del Código FSS.
- 21) Explica diferentes ejemplos de disposiciones requeridas para la aprobación por parte de una Administración.
- 22) Explica algunos ejemplos para una exención .
- 23) Explica la metodología para diseño y disposiciones sustitutivas.
- 24) Explica el diseño del Capítulo III.
- 25) Explica la necesidad del Código LSA.
- 26) Explica los pasos que debe tomar la Administración en relación con la evaluación, prueba y aprobación de dispositivos salvavidas y disposiciones.
- 27) Explica que la Administración debe requerir que los dispositivos salvavidas sean sometidos a pruebas de producción.
- 28) Declara que las estaciones de mantención para balsas salvavidas deben ser aprobados
- 29) Explica que una autorización para extender los periodos de mantenimiento de balsas salvavidas debe ser notificada a la OMI.
- 30) Declara que el Capítulo IV de SOLAS es aplicable a buques de más de 300 AB
- 31) Explica los requerimientos funcionales para el GMDSS.
- 32) Declara que el Capítulo IV de SOLAS incluye también obligaciones para el estado ribereño

- 33) Explica que el equipamiento radial debe ser homologado por la Administración.
- 34) Declara que la Administración debe asegurar el debido mantenimiento del equipamiento radial.
- 35) Declara que el personal de radio debe mantener certificados.
- 36) Declara que el registro radial debe ser a satisfacción de la Administración.
- 37) Explica el diseño y contenidos del Capítulo V de SOLAS.
- 38) Declara que el Capítulo V incluye también las obligaciones para el estado ribereño.
- 39) Declara que la obligación para buques para ser lo suficiente y eficientemente dotados está basada en la Reg. V/14 de SOLAS.
- 40) Declara que la Administración debe encontrarse satisfecha con el mantenimiento de los equipos de navegación.
- 41) Declara que la compatibilidad electromagnética del equipo del puente debe ser probada.
- 42) Declara que los equipos de navegación deben ser homologados.
- 43) Declara que la Administración debe requerir tener controles de calidad a los productores.
- 44) Explica el contenido e importancia en relación a la seguridad en el mar, del Capítulo VI.
- 45) Declara que el manual de seguridad de la carga está sujeto a aprobación por parte de la Administración.
- 46) Declara que la Administración debe decidir la aceptación de ciertas cargas a granel para embarcar.
- 47) Explica el contenido del Capítulo VII, en relación con los diferentes Códigos que son mandatorios bajo este capítulo.
- 48) Explica la importancia del Código ISM en vista de iniciar, dentro de las empresas y a bordo, un proceso de mejoramiento permanente.
- 49) Declara que los buques y compañías deben estar certificadas en su cumplimiento con los requerimientos del Código ISM.
- 50) Declara que el funcionamiento del sistema de gestión de seguridad del buque está sujeto a una verificación periódica.
- 51) Declara que las naves de gran velocidad deben mantener un certificado específico.
- 52) Declara que las organizaciones reconocidas deben cumplir con requerimientos específicos, como se encuentra desarrollado en la sesión 8 del curso.
- 53) Declara que los buques de carga a granel están sujetos a un programa mejorado de inspecciones.
- 54) Declara que el Estado de Abanderamiento emite un registro sinóptico continuo de inspecciones.
- 55) Explica que, dentro de otros pasos, el esquema único de identificación numérico de la compañía y el propietario de la OMI, puede contribuir en el reforzamiento de la efectividad del registro sinóptico continuo.

- 56) Declara que el buque debe estar certificado en cumplimiento con el Código ISPS.
- 57) Declara que el Capítulo XII aborda medidas de seguridad adicionales para buques de carga a granel.
- 58) Declara que el libro de registro requerido para buques de carga a granel debe ser endosado por el Estado de Abanderamiento.
- 59) Declara que la Administración aprueba el software para los cálculos de estabilidad de los buques de carga a granel.
- 60) Enlista los Códigos y Resoluciones que son mandatorios bajo SOLAS, y cada uno de ellos contiene las obligaciones para la Administración.

2.- MARPOL.

- 1) Relata brevemente la historia de la OMI en la prevención de la contaminación marina.
- 2) Explica el diseño del Convenio MARPOL 1973, el Protocolo de 1978 y los anexos.
- 3) Explica que bajo el Convenio, los gobiernos "se comprometen a cumplir las disposiciones", lo que incluye el desarrollo de una estrategia para el cumplimiento.
- 4) Explica que la Administración debe cooperar en la detección de incumplimientos, siguiéndolos a través de investigación y acciones.
- 5) Explica que cualquiera de las partes debe reportar los incidentes que involucran sustancias nocivas.
- 6) Enlista la información que se debe comunicar a la OMI, y explica las diferencias con las obligaciones bajo SOLAS.
- 7) Declara que la Administración debe comunicar a OMI las exenciones y dispensas que otorga en relación con los requerimientos de construcción o equipos.
- 8) Que la Administración debe comunicar a la OMI las disposiciones que aceptan como equivalentes a los requeridos por el Convenio.
- 9) Declara que la Administración emite el certificado IOPP después de la debida auditoria.
- 10) Declara que la Administración aprueba el diseño de buques de menos de 400 toneladas con respecto al control de descarga de hidrocarburos.
- 11) Declara que la Administración aprueba los procedimientos escritos para la operación de transferencia de líquidos a bordo de buques de carga combinada.
- 12) Declara que la Administración establece los requerimientos para bombeo, tuberías y descarga en caso de una disposición de flujo parcial.
- 13) Declara que la Administración aprueba los sistemas de monitoreo y control de descargas de hidrocarburos, y los manuales operacionales relacionados.

- 14) Describe el uso y contenido del libro de registro de hidrocarburos (oil record book)
- 15) Declara que la Administración desarrolla un apropiado libro de registro de hidrocarburos para buques tanque de menos de 150 toneladas.
- 16) Declara que la Administración aprueba el SOPEP.
- 17) Describe los principios generales para la prevención de la contaminación marina por sustancias líquidas nocivas a granel bajo el Anexo II de MARPOL.
- 18) Declara que el Anexo II refundido de MARPOL entro en vigor el 1° de Enero de 2007.
- 19) Declara que se emite a los buques quimiqueros un certificado internacional de prevención de la contaminación por el transporte de sustancias líquidas nocivas a granel (certificado NLS).
- 20) Declara que se emite a los buques un certificado internacional para la prevención de la contaminación por aguas sucias.
- 21) Declara que los sistemas de aguas sucias están sujetos a aprobación por parte de la Administración.
- 22) Describe los principios generales para la prevención de la contaminación por basuras de los buques.
- 23) Describe los principios generales para la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por buques bajo el Anexo VI de MARPOL.
- 24) Declara que se emite un certificado internacional para la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por buques.
- 25) Declara que la Administración aprueba la documentación relativa a la producción de óxidos de nitrógeno por motores diesel.
- 26) Declara que la Administración puede prescribir un bitácora para buques que usan separadores de aceites con diferentes especificaciones en el contenido de azufre.
- 27) Declara que la Administración aprueba los incineradores a bordo .

3.- Líneas de Carga.

- 1) Brevemente relata la historia de los convenios de líneas de carga y el Convenio de Líneas de Carga de 1966.
- 2) Explica que la adopción del protocolo de 1988 hizo posible enmendar y actualizar el Convenio LL66.
- 3) Explica el diseño y principios del Convenio.
- 4) Explica que los asuntos relacionados con la fuerza estructural son en gran medida atendidos por las sociedades de clasificación.
- 5) Explica las razones de por qué la emisión del Certificado de Líneas de Carga es comúnmente delegado a una sociedad de clasificación.

- 6) Explica el por qué y cómo un buque sobrecargado está prohibido.
- 7) Describe brevemente las marcas de francobordo.
- 8) Declara que se debe proveer al capitán de un buque con información de estabilidad.
- 9) Explica que los inspectores de la bandera o los de Estado rector del puerto necesitan prestar atención en todo momento a las condiciones de asignación de francobordo, y la condición actual de todos los elementos que contribuyen a la estanqueidad .

4.- STCW y su implementación.

- 1) Explica que el factor humano ha sido cada vez más tomado en consideración en el trabajo de la OMI y sus instrumentos mandatorios.
- 2) Explica que el Convenio STCW 1978 fue un paso significativo hacia adelante, aunque con insuficiencias.
- 3) Explica los mayores principios y esquema de la revisión de 1995: el Convenio, el Anexo y el Código STCW.
- 4) Explica que la información que debe ser comunicada a la OMI es usada como base para la evaluación de cumplimiento y para una parte del Convenio se una a la "White list".
- 5) Explica que, bajo STCW, las actividades de entrenamiento, evaluación de competencia y certificación son administradas a través de sistemas de monitoreo y control certificado en cumplimiento de un sistema de garantía de calidad.
- 6) Declara que el proceso de emisión y registro de certificados requiere ser controlado.
- 7) Explica el concepto de refrendo de un certificado.
- 8) Explica los principios para el reconocimiento de certificados.
- 9) Declara que la Administración mantiene a las compañías responsables de la asignación de la gente de mar para el servicio en sus buques, y para el cumplimiento de los requerimientos relacionados.
- 10) Declara que la Administración hace cumplir los periodos de descanso para el personal de guardia y requiere de una adecuada organización y principios para la prevención de la fatiga
- 11) Declara que los Capítulos II y VIII exponen los requerimientos de calificación para las diferentes funciones a bordo, y que esos requerimientos están detallados en los diferentes capítulos del Código.
- 12) Declara que las disposiciones nacionales son para ser establecidas con el fin de investigar casos notificados de incompetencia o fraude, y para imponer sanciones.

5.- Otros Convenios OMI.

- 1) Es capaz de encontrar una lista de los Convenios OMI y su respectivo status.
- 2) Declara que bajo el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, se requiere un certificado de arqueo a bordo de los buques.
- 3) Identifica COLREG 1972 como un instrumento mandatorio indicado en A1070(28).
- 4) Explica brevemente el contenido e importancia de COLREG 1972.
- 5) Declara que CSC 1972 trata sobre la resistencia estructural de los contenedores.
- 6) Declara que el Protocolo SFV 1993 y STCW-F 1995 lamentablemente no tuvieron las ratificaciones suficientes para sus entradas en vigor.
- 7) Declara que el Convenio SAR 1979 es la base para organizar acuerdos regionales sobre búsqueda y rescate.
- 8) Declara que STP 1971 es un acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales.
- 9) Declara que el Convenio AFS 2001, con el objetivo de controlar el uso de pinturas anti-fouling eco-toxicas, entró en vigor en 2008.
- 10) Declara que la fecha de entrada en vigor de la Convención BWM 2004, con el objetivo de la prevención de la introducción de microorganismos provenientes de aguas de lastre, todavía no está determinada.
- 11) Enlista otros convenios que no resultan significativamente en tareas específicas para el Estado de Abanderamiento: Inmarsat, FAL, LC, Intervention, CLC y Fund, Nuclear, PAL, LLMC, SUA, Salvage, OPRC, HNC, Bunkers, BWM, Nairobi WR.

E.- El proceso de certificación de conformidad para buques y equipos.

- 1.- Declara que el proceso clave para asegurar la seguridad y navegabilidad del buque es su certificación por el Estado de Abanderamiento, como se requiere en el artículo 94 de CONVEMAR e ilustrado, entre otros, en el Capítulo I de SOLAS.
- 2.- Explica que el estado de Abanderamiento debe certificar al buque, incluyendo su equipo, para el cumplimiento de los requerimientos técnicos establecidos en los convenios y regulaciones.
- 3.- Explica que el proceso de evaluación de conformidad del buque, hasta su certificación, es descrito en detalle en la Res. A.1053(27) "Directrices para efectuar reconocimiento de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación".

- 4.- Explica las definiciones del reconocimiento inicial en los Convenios OMI, por ejemplo, SOLAS, y señala que es necesario hacerlos más explícitos en las directrices.
- 5.- Explica que la definición del reconocimiento inicial en la Res. A.1053(27) es más descriptivo y prácticamente trabajable, y enlista los tres pasos principales que incluye.
- 6.- Comenta en el hecho que el punto 4.1.2.2.2 se refiere a los "planos aprobados", lo que se refiere que el proceso de aprobación de planos debe ser operado por la Administración de la bandera.
- 7.- Describe y comenta los diferentes pasos en todo el proceso de certificación de conformidad en su orden cronológico.
- 8.- Describe el proceso para examinación de planos, y declara que la Administración de la bandera debe especificar las relativas responsabilidades y sentido práctico.
- 9.- Identifica y revisa como un ejemplo, la lista de ítems a considerar durante un reconocimiento inicial (por ejemplo, para el certificado de seguridad de construcción para buque de carga).
- 10.- Explica la necesidad de supervisión de construcción, ya sea por la Administración o por la sociedad de clasificación, en orden para comprobar una ejecución satisfactoria.
- 11.- Explica el concepto de homologación para el equipo del buque o sus componentes.
- 12.- Declara que la emisión de certificados internacionales al finalizar el reconocimiento inicial está definido en, por ejemplo, SOLAS Reg I/12.
- 13.- Declara que este proceso está diseñado para reconocimientos y certificación bajo requerimientos internacionales, y que es aconsejable usar un proceso similar para la emisión de certificados nacionales.
- 14.- Describe los requerimientos para mantener la conformidad, los que incluyen reconocimientos anuales, intermedios, periódicos y de renovación, y como mantener la condición después del reconocimiento.

F.- Seguridad para buques no regidos por convenios:

- 1.- Define "buques no regidos por SOLAS", tomando en cuenta las excepciones dispuestas en SOLAS Reg I/3.
- 2.- Explica que las siguientes regulaciones son de todas maneras aplicables, hasta cierto punto, a los llamados "buques no regidos por convenios": SOLAS Reg III/6.2, Capítulos IV, V, VI, VII, Reg XI-1/3; MARPOL, LL 66, STCW, Arqueo 69, COLREG 72.
- 3.- Declara que los buques no regidos por convenios son por lejos los más numerosos, y es necesario que su seguridad sea tomada en cuenta por el Estado de Abanderamiento, tal como lo requerido en el Artículo 94 de CONVEMAR .
- 4.- Explica que el Estado de Abanderamiento, por lo tanto, necesita un proceso de certificación para cada buque, además de regulaciones y estándares técnicos de aquellos que pueden evaluar con su conformidad.
- 5.- Declara que los buques de pesca, debido a su gran historial de accidentes, se encuentran en una particular necesidad de regulaciones de seguridad.
- 6.- Declara que el Estado de Abanderamiento puede usar diferentes documentos disponibles como base para las regulaciones nacionales.
- 7.- Explica y discute el grado de cobertura, en el país propio, de diferentes tipos de buques a los que se aplican regulaciones técnicas .

G.- Organización Internacional del Trabajo (OIT; Convenio OIT y su implementación.

- 1.- Explica brevemente la historia y las características específicas de la OIT: visión, enfoque, objetivos y logros.
- 2.- Declara que la OIT estuvo tempranamente involucrada en las condiciones de trabajo y la seguridad ocupacional en el mar, complementariamente a los aspectos considerados por la OMI.
- 3.- Identifica los convenios bajo el convenio OIT 147 "Marina mercante, normas mínimas, 1976".

- 4.- Declara que OIT 92 cubre disposiciones sobre espacios para alojamiento que deben ser tomadas en consideración en la etapa de aprobación de planos.
- 5.- Declara que OIT 134 requiere que los Estados partes regulen diferentes aspectos de la seguridad ocupacional.
- 6.- Declara que las la OIT publica pautas para la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques.
- 7.- Declara que el Convenio sobre Trabajo Marítimo, adoptado en 2006, ofrecerá una norma consolidada que cubre los diferentes aspectos de las condiciones de trabajo y seguridad ocupacional.
- 8.- MLC 2006 estará basado, como los Convenios OMI, en un enfoque de evaluación de conformidad, con reconocimientos y certificación por parte del Estado de Abanderamiento.
- 9.- Declara que MLC 2006 entrará en vigor en un relativamente corto periodo, resultando en la necesidad de adaptación en la organización administrativa.

H.- Organizaciones Reconocidas, delegación y cómo controlarlas”.

- 1.- Enlista la aparición de las referencias de “organizaciones reconocidas” o “sociedades de clasificación” en los principales instrumentos mandatorios OMI.
- 2.- Explica la historia de la clasificación de buques y las sociedades de clasificación, y que es la clasificación de buques hoy día.
- 3.- Explica que por asuntos estructurales solo las sociedades de clasificación pueden ser autorizadas, mientras que organizaciones de inspecciones especializadas no tan estrictos pueden en principio intervenir en otros asuntos.
- 4.- Explica la importancia, por parte de la Administración de la bandera de mantener control en la asignación de la delegación de autoridad.
- 5.- Comenta sobre Reg XI-1/1 de SOLAS, y explica que la OMI adoptó, en base mandatoria, especificaciones para autorización de las OR.

- 6.- Describe el contenido de la Res. A.739(18), y enlista las principales condiciones para autorización como:
 - demostrar habilidades técnicas (reglas de clasificación).
 - recursos apropiados (red mundial de inspectores).
 - acuerdo formalizado con la Administración que delega.
 - instrucciones a seguir en caso de no cumplimiento.
 - conciencia de los requerimientos específicos nacionales.
 - sistema de mantenimiento de registros.
 - 7.- Explica la importancia y contenido del acuerdo de trabajo entre una OR y la Administración, y declara que la OMI propone un modelo de acuerdo en orden de asistir a la Administración para estos efectos.
 - 8.- Explica que la Res A.789(19) especifica cuáles son las habilidades requeridas para las organizaciones reconocidas.
 - 9.- Explica que la OMI tomo acción para prevenir el riesgo relacionado a la transferencia de clase.
 - 10.- Explica el rol de IACS en la promoción de calidad y confiabilidad entre la profesión de clasificación, a través y en particular, el Código de Ética, el Esquema de Certificación del Gestión de Calidad (1994), el Acuerdo sobre la Transferencia de Clase (1992), la cooperación con la OMI.
 - 11.- Explica que, mientras el criterio de la OMI es aplicable para organizaciones autorizadas bajo los Convenios OMI, puede ser útil para las Administraciones autorizar organizaciones expertas más pequeñas para ayudar en la certificación de buques no regidos por los Convenios.
- I.- Esquema de una legislación nacional y de una organización administrativa.
- 1.- Enlista (no exhaustivamente) las diferentes tareas de la administración marítima.
 - 2.- Da ejemplos de diferentes opciones para la situación de la administración marítima en la estructura de gobierno, y discute sus respectivos pros y contras.
 - 3.- Da ejemplos de factores que impactan la modalidad de la organización desde la administración marítima.
 - 4.- Enlista los asuntos que son necesarios tratar en las regulaciones y legislación nacional.

- 5.- Recuerda que el activo más importante para una administración marítima es tener un número suficiente de inspectores calificados.

J.- Estado Rector del Puerto.

- 1.- Define el control del Estado rector del puerto (PSC) y explica cómo, aunque no es parte de la implementación del Estado de Abanderamiento, es importante no ignorar en el curso.
- 2.- Entrega algunas buenas razones del por qué el PSC es necesario.
- 3.- Declara que el PSC es introducido en todos los instrumentos mandatorios de OMI y OIT.
- 4.- Explica que los mayores principios para PSC, tal como lo expuesto en Reg I/19 de SOLAS.
- 5.- Explica que la OMI adoptó guías más detalladas para PSC, Res A.1052(27), y publicó el libro "Procedimientos para PSC".
- 6.- Enlista algunas limitaciones para las inspecciones PSC.
- 7.- Declara que la calidad y eficiencia de las inspecciones PSC dependen del nivel profesional de los inspectores PSC, y define el perfil deseado para estos inspectores.
- 8.- Describe y explica el interés de los acuerdos regionales de PSC.
- 9.- Explica que la Administración de la bandera debe aprovechar las estadísticas de PSC en puertos extranjeros, lo que es un indicador relevante para la calidad de la flota mercante nacional.

K.- Investigación de siniestros.

- 1.- Declara que la investigación de siniestros es requerida por CONVEMAR, el que es el principal instrumento OMI aplicable.
- 2.- Explica que el objetivo de las investigaciones es la prevención, y que debe estar desconectado de cualquier otro objetivo.
- 3.- Declara que OMI desarrolló metodologías para la investigación de siniestros.

- 4.- Declara que la Reg XI-1/6 de SOLAS hace mandatorio el efectuar una investigación de acuerdo con el Código de Investigación de Siniestros.
- 5.- Describe y comenta los contenidos del Código de Investigación de Siniestros.
- 6.- Enlista los principios fundamentales de la investigación de siniestros, tal como lo expuesto en el Código.
- 7.- Declara que OMI, desde hace mucho tiempo, ha aprovechado los reportes de siniestros que ha recibido por parte de los Estados miembro, en orden de aprender lecciones de ellos.
- 8.- Explica que OMI desarrollo procedimientos armonizados de reportes y formatos para las Administraciones para proveer a OMI con reportes consistentes y aprovechables.
- 9.- Explica que la información substancial sobre siniestros e incidentes marítimos están disponibles en el Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS).
- 10.- Explica que no solo los mayores accidentes son de interés en beneficio de la prevención, sino que cualquier accidente, incidente o casi accidente que pueda ser registrado, analizado y estadísticamente aprovechado.

L.- Repaso del curso y evaluación.

VIII.- PERFIL DE LOS INSTRUCTORES.

Los instructores del curso serán preferentemente Inspectores de Naves Mayores de Estado de Abanderamiento o Inspectores de Estado Rector del Puerto.

IX.- PROGRAMACIÓN.

El detalle de la programación, horarios y expositores se encuentra especificado en el Anexo "A"



GONZALO ARAYA GAJARDO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
JEFE DEL SERVICIO DE INSPECCIONES MARÍTIMAS

ANEXO "A"

PROGRAMACIÓN DEL CURSO

Periodo/Día	Día 1	Día 2	Día 3	Día 4	Día 5
1 ^{er} Periodo (1.5 horas) 0900-1030	1. Introducción	3.3 Res. A.1070(28) (continuación)	4.1 MARPOL (continuación)	5. El proceso de certificación de buques y equipos (continuación)	9. Esquema de una legislación nacional y de una organización administrativa
2 ^o Periodo (1.5 horas) 1100-1230	2. OMI: qué es, como trabaja, qué hace, cómo participan los Estados Miembro	4. Convenios OMI 4.1 SOLAS	4.3 Líneas de Carga 4.4 STCW	6. Seguridad para buques no regidos por convenios	10. Estado rector del puerto
3 ^{er} Periodo (1.5 horas) 1330-1500	3. Responsabilidades del Estado de Abanderamiento. 3.1 CONVEEMAR y las obligaciones del Estado de Abanderamiento	4.1 SOLAS (continuación)	4.5 Otros Convenios OMI	7. La Organización Internacional del Trabajo (OIT); Convenciones OIT y su implementación.	11. Investigación de accidentes
4 ^o periodo (1.5 horas) 1530-1700	3.2 Resumiendo los deberes del Estado de abanderamiento 3.3 Implementación del Estado de abanderamiento y la Res. A.1070(28)	4.1 SOLAS (continuación) 4.2 MARPOL	5. El proceso de certificación de buques y equipos	8. Organizaciones reconocidas, delegación y como controlarlas	12. Repaso del curso y evaluación.



GONZALO ARAYA GAJARDO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
JEFE DEL SERVICIO DE INSPECCIONES MARÍTIMAS