ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

OMI

S

COMITÉ DE COOPERACIÓN TÉCNICA — TC 55/3/3
55º periodo de sesiones — 8 abril 2005
Punto 3 del orden del día — Original: INGLÉS

PROGRAMA INTEGRADO DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA 2006-2007

Nota de la Secretaría

RESUMEN

Sinopsis:	El presente documento y su anexo recogen el Programa integrado de cooperación técnica (PICT) propuesto para el bienio 2006-2007.
Medidas que han de adoptarse:	Se invita al Comité a que apruebe el PICT propuesto para el bienio 2006-2007.
Documentos conexos:	TC 45/9, TC 49/2, TC 49/4 y TC 54/7/1.

1 De conformidad con las reformas introducidas por el Comité, el PICT se elabora con carácter bienal, a tenor de las directrices para la elaboración de programas previamente aprobadas por el Comité (véase el documento TC 45/9 sobre políticas y estrategias para el futuro y los documentos TC 49/2 y TC 54/7/1 sobre la aplicación de las recomendaciones formuladas en el informe sobre la evaluación de resultados realizada en 2000 y 2004).

2 El PICT correspondiente al bienio 2006-2007, que figura en el anexo, se estructura de la siguiente manera:

Contenido	Explicación
Parte I - Introducción	Criterios, mandato y objetivos y prioridades generales del programa
Parte II – El PICT como un instrumento de gestión y planificación	Marco para la preparación, proyecto y ejecución del programa
Parte III – Programas constitutivos	Programas regionales y mundiales, vinculados directamente a: - las necesidades evaluadas de los países en desarrollo; - los programas principales y los programas de la Organización; - los objetivos a plazo medio de los Comités de la OMI; y - los intereses de los asociados en las actividades de desarrollo.
Parte IV – Resumen de las necesidades financieras	Se explica por sí solo

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

3 En la parte III del anexo se facilita información acerca de los programas regionales y mundiales que se ejecutarán en 2006-2007, sujetos a la financiación adecuada, y se resumen:

- los objetivos inmediatos de cada programa regional y mundial;

- los resultados previstos de estos programas, lo cual ayudará a determinar su efecto;

- las actividades que se realizarán para obtener los resultados previstos; y

- un cálculo de la financiación que requieren los programas.

4 El PICT propuesto para 2006-2007 representa los esfuerzos conjuntos de la División de Cooperación Técnica, la División de Seguridad Marítima y la División del Medio Marino, de conformidad con los nuevos elementos de la cooperación técnica del Programa de gestión del cambio (CMP) adoptado en 2003. El programa ha sido en buena medida estructurado regionalmente para satisfacer las necesidades de los países beneficiarios, lo cual se ajusta también a las Directivas de las Naciones Unidas y, en particular, a la Resolución 59/250 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, aprobada el 17 de diciembre de 2004. La Secretaría considera que este documento establece un programa viable y realista de asistencia a los países en desarrollo, cuyo efecto se podrá determinar con facilidad. No obstante, si bien la parte III del anexo es el fundamento mismo del PICT propuesto, deberá considerarse como un instrumento de planificación de las actividades de cooperación técnica de la Organización durante el próximo bienio, puesto que sus programas constitutivos sólo se pueden ejecutar si se obtiene la financiación necesaria (que se calcula en unos 15 052 500 dólares de los Estados Unidos para todo el PICT) de los recursos internos de la OMI y/o mediante contribuciones de donantes externos.

5 A este respecto, se invitará al Comité a que examine, apruebe y recomiende al Consejo, como parte del punto 3.4 de su orden del día, la propuesta de asignación bienal del Fondo de Cooperación Técnica para apoyar al PICT correspondiente a 2006-2007. Tal como lo determinó el Comité anteriormente, se utilizará dicha asignación para financiar las actividades básicas de los programas constitutivos del PICT que se establecen en el documento TC 53/3/4.

6 En caso de que el Comité y el Consejo aprobaran la asignación propuesta del Fondo de Cooperación Técnica, habría que ejecutar las actividades restantes del PICT mediante las contribuciones de donantes externos que se puedan obtener desde la fecha hasta el final del próximo bienio.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

7 Se invita al Comité a que apruebe el PICT propuesto para el bienio 2006-2007.

***

ANEXO

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

PROGRAMA INTEGRADO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (PICT)

Programa para el bienio 2006-2007

ÍNDICE

Párrafos

PARTE I - INTRODUCCIÓN

Criterios y mandato
Objetivo a largo plazo y declaración de misión
Prioridades para el futuro
Plan estratégico para la Organización (2004-2010)
Temas prioritarios

PARTE II - EL PICT COMO INSTRUMENTO DE GESTIÓN Y DE PLANIFICACIÓN 15-18

PARTE III - PROGRAMAS CONSTITUTIVOS

A Programa regional para África 19-33

B Programa regional para los Estados árabes y del Mediterráneo 34-47

C Programa regional para Asia y las islas del Pacífico:

C.1 Asia 48-62
C.2 Islas del Pacífico 63-72

D Programa regional para la CEI/Europa Oriental 73-83

E Programa regional para América Latina y el Caribe:

E.1 América Latina 84-103
E.2 El Caribe 104-122

F Programas de ámbito mundial 123-130

PARTE IV - RESUMEN DE LAS NECESIDADES FINANCIERAS PARA EL BIENIO 2006-2007

PARTE I - INTRODUCCIÓN

Criterios y mandato

1 La OMI es el organismo regulador del sistema de las Naciones Unidas en el ámbito marítimo y tiene como mandato la consecución a nivel mundial de "una navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios", mandato que acomete mediante la adopción de normas y reglamentos marítimos internacionales que implementan y ejecutan los Gobiernos en el ejercicio de su jurisdicción como Estados de abanderamiento, Estados rectores del puerto y Estados ribereños.

2 Los reglamentos y normas de la OMI son aceptados por los Gobiernos y por el sector del transporte marítimo mundial -que transporta más del 90% del comercio mundial- habida cuenta de que proporcionan un marco rector único y universal de las operaciones marítimas.

3 Pero sucede que muchos países, en especial del mundo en desarrollo, todavía no pueden dar pleno y completo efecto a los instrumentos de la OMI. A raíz de ello, y en virtud de lo que se estipula en el Convenio constitutivo de la OMI, la Organización ha creado un Programa integrado de cooperación técnica (PICT) con el propósito de asistir a los países para crear una capacidad humana e institucional que les permita implantar de manera uniforme y eficaz el régimen de reglamentación de la Organización.

4 Al estimular la creación de capacidad en el sector marítimo, el PICT ayuda a los países a dotar de seguridad, protección y eficacia los servicios portuarios y de transporte marítimo y a proteger sus aguas y costas de la degradación del medio ambiente que pueden ocasionar los buques y las actividades marítimas conexas. Por consiguiente, el PICT contribuye al desarrollo sostenible como se ilustra a continuación:

FUNCIÓN DE LA LABOR DE LA OMI EN EL MARCO DE LA COOPERACIÓN TÉCNICA PARA FOMENTAR EL DESARROLO SOSTENIBLE	
MEDIDAS	**IMPACTO**
Mejora de la seguridad, protección y eficacia de las actividades marítimas	- gestión adecuada de las flotas mercantes y pesqueras - reducción del tiempo de permanencia de los buques y mejora de la capacidad de gestión de la carga - aumento del volumen del comercio mundial - mejora de la balanza de pagos
Aumento de la protección del medio marino	- aguas y costas más limpias - aumento del turismo - mayor volumen de pesca y, por tanto, mejor acceso a las proteínas - gestión integrada de las zonas costeras
Fomento de los medios de subsistencia sostenible y de la erradicación de la pobreza	- empleo de la gente de mar en los sectores del transporte marítimo y pesquero a nivel mundial - promoción de la mujer en el sector marítimo - aumento de los ingresos en divisas - todo lo anterior genera beneficios a nivel local, especialmente en las comunidades costeras y pesqueras

5 La función del PICT en el fomento del desarrollo sostenible fue oficialmente confirmada en 1999 por la Asamblea de la OMI mediante la aprobación de la resolución A.901(21), titulada "La OMI y la cooperación técnica a partir del año 2000".

Objetivo a largo plazo y declaración de misión

6 En esa resolución, la Asamblea de la OMI afirmó que la cooperación técnica es un medio esencial para apoyar los esfuerzos de los países en desarrollo encaminados a fortalecer la fiabilidad y eficacia de sus actividades marítimas en cumplimiento de las normas marítimas mundiales.

7 Sobre esa base, la Asamblea decidió que el objetivo clave, o el objetivo a largo plazo, del programa de cooperación técnica de la OMI a partir de 2000 sería:

- fomentar el desarrollo de la capacidad marítima, a fin de contribuir de manera importante a garantizar una navegación más segura y un mar más limpio.

8 La Asamblea decidió también que la declaración de misión de la OMI por lo que respecta a la cooperación técnica a partir del año 2000 sería:

- ayudar a los países en desarrollo a reforzar su capacidad para cumplir las reglas y normas internacionales relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar, otorgando prioridad a los programas de asistencia técnica que se centran en el desarrollo de los recursos humanos, particularmente a través de la formación y la creación de capacidad institucional.

Prioridades para el futuro

9 La Asamblea de 1999 también aprobó la resolución A.900(21) sobre los "Objetivos de la Organización a partir del año 2000". Mediante este instrumento, la Asamblea encomendó a los órganos de la Organización que centren su atención en la necesidad de, entre otras cosas, fortalecer y conceder máxima prioridad a los programas de cooperación técnica de la OMI y a la puesta en práctica de los mismos para lograr un desarrollo sostenible y una aplicación eficaz del PICT. Por consiguiente, a través de la resolución A.901(21) se estableció que la cooperación técnica representaba una prioridad manifiesta para la Organización a partir del año 2000.

10 La resolución A.901(21) mencionada *supra* fue adoptada por la Asamblea como una amplia declaración de políticas sobre la cooperación técnica que vendría a complementar la resolución A.900(21), a respaldar la labor conexa de la Organización y a prestar orientación a la comunidad internacional sobre la finalidad y el efecto de las actividades de cooperación técnica de la OMI.

11 En este marco, a través de la resolución A.901(21) la Asamblea decidió además que el PICT debe centrar su atención en las tres prioridades que se ilustran en la tabla incluida a continuación habida cuenta de que, en su conjunto, son capaces de producir un desarrollo marítimo sostenible y servicios de transporte marítimo eficaces, sin riesgos y protegidos, así como una protección efectiva del medio ambiente:

PRIORIDADES PARA EL FUTURO DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA OMI	
PRIORIDADES	**RESULTADOS**
Fomento de las reglas y normas marítimas de carácter mundial	Ratificación de los instrumentos convencionales internacionales y aplicación de la legislación nacional adoptada
Creación de una capacidad institucional	Departamentos del sector público capaces de garantizar el ejercicio eficaz de la jurisdicción por el Estado de abanderamiento, el Estado rector del puerto y el Estado ribereño
Desarrollo de los recursos humanos	Expertos masculinos y femeninos, formados para elaborar y gestionar programas nacionales sobre: - administración de la seguridad y la protección marítimas - protección del medio marino - elaboración de legislación marítima - facilitación del tráfico marítimo - operaciones técnicas portuarias - formación de la gente de mar y del personal en tierra

Plan estratégico para la Organización (2004 a 2010)

12 Uno de los principios estratégicos del plan estratégico para la Organización correspondiente al sexenio 2004-2010 aprobado mediante la resolución A.944(23) de la Asamblea es la consolidación de los programas de creación de capacidad de la OMI. Se pondrá el énfasis en:

.1 establecer asociaciones para la creación de capacidad con Gobiernos, organizaciones y el sector;

.2 garantizar la sostenibilidad del PICT a largo plazo;

.3 satisfacer las necesidades que surjan en los Estados Miembros en desarrollo;

.4 mejorar la ejecución, utilización y eficacia de sus programas de cooperación técnica.

Temas prioritarios

13 El MSC en su 79º periodo de sesiones, celebrado en diciembre de 2004, el MEPC en su 52º periodo de sesiones, celebrado en octubre de 2004 y el FAL en su 30º periodo de sesiones, celebrado en enero de 2003, revisaron y actualizaron respectivamente los temas prioritarios, establecidos previamente por el Comité de Seguridad Marítima (MSC), el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) y el Comité de Facilitación (FAL).

14 El Comité Jurídico, a diferencia de otros comités sustantivos, no elige los temas prioritarios para un determinado bienio y sus actividades de cooperación técnica tienen por objeto establecer un marco de temas principales de interés dentro del cual un país en desarrollo pueda expresar sus necesidades específicas. Por consiguiente, a efectos de la programación, se

considerarán temas prioritarios para 2006-2007 todos los objetivos determinados por el Comité Jurídico.

15 Los temas prioritarios establecidos por el PICT para el bienio 2006-2007 se ilustran en el cuadro que se incluye a continuación:

Órgano técnico	**Objetivos a plazo medio o temas prioritarios del PICT**	
Comité de Seguridad Marítima	Nº 1	Fomento de la implantación eficaz de los convenios y otros instrumentos de obligado cumplimiento, particularmente el Convenio SAR y el Convenio de Formación y los códigos IGS e IMDG
	Nº 2	Fomento del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP y de la adopción de medidas eficaces para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, y su refuerzo, y mejora de la seguridad y de la protección en la interfaz buque-puerto, de conformidad con las normas y recomendaciones pertinentes de la OMI
	Nº 3	Apoyo a las Administraciones marítimas para que refuercen su capacidad en recursos humanos a fin de cumplir las responsabilidades que les corresponden como Estados de abanderamiento y Estados rectores de puerto y fomento de la armonización y coordinación mundiales de las actividades en el marco de los Memorandos de entendimiento sobre la supervisión por los Estados rectores de puertos
	Nº 4	Creación de capacidad para la participación efectiva en el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y cumplimiento eficaz del Código para la implantación de los instrumentos [de obligado cumplimiento] de la OMI, a reserva de su adopción por la Asamblea
	Nº 5	Fomento de la aceptación del Protocolo de Torremolinos de 1993 y del Convenio de Formación para Pescadores de 1995, así como medidas de seguridad anticipadoras y prospectivas en relación con los buques pesqueros y su personal
	Nº 6	Fomento e incremento de la seguridad marítima por lo que respecta a los buques no sujetos a convenios, incluidos los buques transbordadores de pasajeros que realizan travesías nacionales y las embarcaciones pesqueras pequeñas
	Nº 7	Apoyo a los centros de formación marítima y los programas de becas
Comité de Protección del Medio Marino	Nº 1	Fomento de la cooperación regional para la implantación y aplicación de los instrumentos pertinentes de la OMI
	Nº 2	Implantación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP e incremento de la cooperación regional para la protección del medio marino en lo que atañe a la cooperación, preparación y lucha contra la contaminación en el mar

Órgano técnico	Objetivos a plazo medio o temas prioritarios del PICT	
	Nº 3	Asistencia a los países para la implantación del Convenio MARPOL, el Convenio de Londres 1972, su correspondiente Protocolo de 1996 y otras reglas, normas, directrices y recomendaciones elaboradas por el MEPC más específicamente relativas al establecimiento de instalaciones portuarias de recepción, gestión de los desechos y reciclaje de los buques, incluyendo el establecimiento de instalaciones de recepción cerca de los astilleros de reciclaje; y asistencia a los países para establecer las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES) o zonas especiales
	Nº 4	Asistencia a los Estados para que ratifiquen e implanten el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (Convenio AFS, 2001)
	Nº 5	Consolidación de la capacidad regional y nacional y fomento de la cooperación regional para la implantación eficaz del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques y la aplicación sostenible en el ámbito regional del Programa mundial de gestión del agua de lastre (GloBallast)
	Nº 6	Consolidación de la capacidad regional y nacional para prevenir, controlar, combatir y mitigar la contaminación del medio marino, en particular mediante la ejecución de programas de formación y el intercambio de conocimientos teóricos y prácticos, así como la ayuda en la elaboración, revisión y actualización de la legislación nacional
Comité Jurídico	Nº 1	Provisión de los medios necesarios para consolidar la capacidad jurídica y la infraestructura de las autoridades marítimas nacionales
	Nº 2	Formación de expertos nacionales para la elaboración, revisión y actualización de la legislación marítima
	Nº 3	Prestación de asesoramiento respecto de las consecuencias jurídicas (nacionales e internacionales) derivadas de la aceptación de los convenios de la OMI y promulgación de las Directrices y códigos de la Organización
	Nº 4	Asistencia a los Estados para establecer sus derechos y obligaciones en su carácter de Partes en tratados de la OMI, Estados rectores del puerto, Estados litorales y Estados de abanderamiento, incluido el cumplimiento por los buques extranjeros y nacionales de las normas relativas a la seguridad y al medio ambiente
	Nº 5	Asistencia a los Estados en la elaboración, actualización y sanción de leyes marítimas primarias y secundarias relativas a asuntos relacionados con los instrumentos de la OMI
Comité de Facilitación	Nº 1	Refuerzo de la facilitación del tráfico marítimo en el marco de la protección marítima

Órgano técnico	Objetivos a plazo medio o temas prioritarios del PICT	
	Nº 2	Fomento de la aceptación del Convenio de Facilitación y de las enmiendas de 1991 al Convenio constitutivo de la OMI con objeto de institucionalizar el Comité de Facilitación e implantar de manera eficaz el Convenio de Facilitación
	Nº 3	Contribución a la creación de capacidad en las administraciones marítimas en lo que respecta a sus responsabilidades relativas a la formación, la evaluación, el examen y las normas de calidad en relación con el Convenio de Facilitación
	Nº 4	Apoyo a las administraciones para introducir y adoptar el procesamiento electrónico de datos y las técnicas de intercambio basadas en las normas EDIMAR u otras normas pertinentes aceptadas en el ámbito internacional para facilitar el despacho de buques, tripulaciones, pasajeros y carga y permitir una eficaz operación portuaria y permanencia del buque en puerto
	Nº 5	Apoyo a la formación del personal que participa en las actividades de la interfaz buque-puerto con el propósito de que tomen mayor conciencia y conocimiento de sus responsabilidades y con el fin de mejorar la comunicación y la cooperación entre todas las Partes interesadas en la interfaz buque-puerto, incluidas las administraciones

PARTE II - EL PICT COMO INSTRUMENTO DE GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN

16 Durante los últimos años de la década de 1990, el Comité de Cooperación Técnica de la OMI sometió la labor de cooperación técnica de la Organización a una serie de amplias reformas destinadas a aumentar su eficacia para servir de apoyo a la implantación y aplicación uniformes de normas marítimas de ámbito mundial. Las reformas introducidas por el Comité de Cooperación Técnica crearon una política y un marco estratégico para la preparación, proyecto y ejecución del PICT que abarcó los siguientes elementos principales:

- la definición de responsabilidades para la relación tripartita para el desarrollo que existe entre la OMI, los beneficiarios y los donantes;

- la adopción de los principios clave de los programas ilustrados en la tabla que figura a continuación;

- un proceso refinado de elaboración de programas para obtener un PICT menos ambicioso, más realista y viable;

- nuevas modalidades de ejecución basadas en la descentralización;

- sistemas para la coordinación, supervisión y evaluación de programas; y

- la elaboración de estrategias para la movilización de recursos y para el establecimiento de asociaciones para el progreso.

PRINCIPIOS BÁSICOS DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN TÉCNICA DE LA OMI
- La dirección del proceso de elaboración y ejecución de los proyectos incumbe a los países receptores
- Integración de las prioridades reglamentarias de la OMI en el proceso de elaboración del programa
- Desarrollo de los recursos humanos e institucionales, con carácter sostenible, incluido la promoción de la mujer
- Fomento de la colaboración regional y la cooperación técnica entre los países en desarrollo
- Fomento de asociaciones con los Gobiernos, el sector y los organismos internacionales de ayuda al desarrollo
- Movilización de servicios de expertos y recursos regionales para las actividades de asistencia técnica
- Coordinación con otros programas de ayuda al desarrollo en el sector marítimo
- Facilitación de información por parte de los países receptores sobre la eficacia de la asistencia técnica prestada, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6 de la resolución A.873(20)
- Sistemas de supervisión y evaluación del impacto, de modo que se cumplan los objetivos del programa y que los conocimientos adquiridos se tengan en cuenta en el proceso de elaboración de futuros programas

17 Basándose en las reformas introducidas por el Comité de Cooperación Técnica, las nuevas instrucciones en materia de políticas impartidas por la Asamblea de la OMI en las resoluciones A.900(21), A.901(21) y A.944(23), y en las recomendaciones formuladas en las evaluaciones de resultados de 1999 y 2004, se ha remodelado el programa a fin de que sirva como instrumento de gestión y planificación de carácter bienal para las actividades de cooperación técnica de la OMI, de forma que:

- transforme las esferas prioritarias de asistencia en actividades del programa, de conformidad con la política y el marco estratégico establecidos, y

- vincule esas actividades directamente con las necesidades evaluadas de los beneficiarios, el programa de trabajo aprobado de la Organización, los temas prioritarios de los órganos técnicos de la OMI y los intereses de los asociados de la Organización en el desarrollo.

18 Por consiguiente, el PICT permite a la OMI:

- concebir, planificar y prestar asistencia técnica mediante programas regionales y mundiales individuales;

- asignar recursos financieros a tales programas a través del Fondo de Cooperación Técnica de la Organización;

- movilizar cualquier financiación adicional y apoyo en especie que se requieran, en colaboración con sus asociados en el desarrollo; y

- supervisar, evaluar y analizar el progreso, así como el efecto de la asistencia prestada.

19 Con respecto a la movilización de recursos para el PICT, la Asamblea aprobó también la resolución A.965(23) sobre **"Desarrollo y mejora de los acuerdos de asociación para la cooperación técnica"** que, entre otras cosas:

- invitaba a los Estados Miembros, a las organizaciones internacionales y regionales, a las organizaciones no gubernamentales y al sector a que brinden apoyo financiero y en especie para la ejecución de las actividades del PICT mediante la concertación de acuerdos de asociación eficaces con la OMI; y

- pedía al Secretario General que continúe desarrollando y mejorando los acuerdos de asociación para garantizar la ejecución sostenible y a largo plazo de las actividades del PICT y que informe a la Asamblea, en su vigésimo cuarto periodo de sesiones ordinario, de los avances logrados.

20 Sin embargo, dado que se trata de un instrumento de gestión y planificación, la ejecución plena de las actividades del PICT durante el bienio que corresponda depende de la obtención de la financiación necesaria.

PARTE III - PROGRAMAS CONSTITUTIVOS

A PROGRAMA REGIONAL PARA ÁFRICA

Panorama regional

21 La región africana (al sur del Sahara) se compone de 47 países en desarrollo (15 sin salida al mar y seis insulares). Treinta y tres de los 48 países menos desarrollados del mundo (es decir, el 69%) se encuentran en África. La región tiene un litoral que se extiende 30 725 km y una amplia red de vías fluviales abiertas a la navegación, incluido el Lago Victoria (compartido por tres países), por sus dimensiones el segundo lago de agua dulce del mundo.

22 La región en su totalidad tiene una flota modesta. Los registros existentes en 32 de sus 47 países varían desde 6 buques (1 003 TRB) hasta 1 553 buques (52,4 millones TRB). Como podrá observarse en los cuadros[1] que figuran más adelante, al 31 de diciembre de 2003, la región tenía 3 894 buques con un total de 54,6 millones TRB, lo cual representaba aproximadamente el 4,3% de la flota mundial y cerca del 9% del tonelaje de la misma, dato que apunta hacia una disminución en comparación con las cifras de 2000. Es preciso señalar que aproximadamente el 96% del tonelaje de la región se registró en Liberia y que con esta excepción la mayor parte de los buques de la región operan principalmente a nivel interregional.

Número de buques		2000	2001	2002	2003
A	África	3 767	3 747	3 757	3 894
B	Total mundial	87 546	87 939	89 010	89 899
Porcentaje de A en relación con B		4%	4%	4,2%	4,3%

Tonelaje bruto		2000	2001	2002	2003
A	África	53 338 059	53 686 693	52 325 071	54 592 996
B	Total mundial	558 053 957	574 551 264	585 583 396	605 218 368
Porcentaje de A en relación con B		10%	9%	8,9%	9%

[1] Los datos que figuran en todos los cuadros de este documento relativos a las dimensiones de las flotas proceden de "World Fleet Statistics", publicado por el Lloyd's Register.

23 Los datos anteriores indican que, aunque el tonelaje de la flota africana aumentó en 1 254 937 entre 2000 y 2003, el porcentaje mundial total se redujo en un 1%.

24 De los 47 países de la región, 33 son Estados Miembros de la OMI. Los que no son miembros son en su gran mayoría países sin salida al mar. Entre diciembre de 2000 y diciembre de 2004, la región ratificó un total de 173 Convenios, y /o se adhirió a los mismos, lo cual representa un aumento del 45% con respecto al mismo periodo. Desde la puesta en marcha en 1999 de las oficinas de presencia regional de la OMI en África, el índice de adhesión y ratificación de los instrumentos de la OMI por parte de los Estados Miembros en África ha aumentado notoriamente gracias a los esfuerzos de los coordinadores regionales.

25 La gran mayoría de los países africanos se encuentra en las diversas etapas del proceso de establecimiento de las administraciones marítimas nacionales, la actualización de su legislación sobre la marina mercante y la elaboración de legislación nacional sobre la implantación del Código PBIP. Durante los últimos seis años, la OMI ha enviado varias misiones de asistencia técnica a una serie de países africanos. Como resultado de estas misiones y de la asistencia técnica prestada, seis países han establecido administraciones marítimas autónomas, dos países han elaborado proyectos de ley para el establecimiento de administraciones marítimas y otros países se encuentran en diversas etapas de la aplicación de las recomendaciones pertinentes formuladas por los consultores de la OMI.

26 Con respecto a la formación marítima, hasta el 31 de diciembre de 2004, un total de 632 africanos habían cursado estudios en la Universidad Marítima Mundial desde 1984, lo cual representa aproximadamente el 32,2% del total de graduados de dicha Universidad en todo el mundo. Hasta el momento se han graduado 104 africanos en el Instituto Internacional de Derecho Marítimo, lo cual representa cerca del 34,2% de los graduados del Instituto en todo el mundo desde 1989.

27 Existen ocho centros de enseñanza marítima en África (que incluyen dos academias marítimas regionales), en los cuales se forma la mayor parte de los marinos de la flota regional. En respuesta a la solicitud recibida, la OMI ha proporcionado asistencia técnica a una serie de países africanos a fin de ayudarlos a cumplir con las prescripciones relativas a la implantación del Convenio de Formación 1978, enmendado. No obstante, al 31 de diciembre de 2004, sólo 13 países africanos se encontraban en la "Lista blanca". Una vez transcurrido el plazo, una serie de países ha presentado la información necesaria a la OMI, que aún es objeto de evaluación.

28 Las rutas de navegación internacional que se utilizan ampliamente para el transporte de productos petrolíferos pasan por las costas de varios países africanos y, por consiguiente, las costas y puertos corren el riesgo de contaminación marina. No obstante, se han obtenido resultados alentadores en la ejecución de actividades de cooperación técnica de la OMI en el ámbito de la protección del medio marino, lo cual pone de manifiesto la necesidad de continuar concentrando los esfuerzos en la prestación de una mayor asistencia para la ratificación e implantación en el bienio 2006-2007 del MARPOL 73/78, el Convenio de Cooperación 1990, el Convenio de Responsabilidad Civil 1990, el Convenio del Fondo 1990 y el Convenio de Londres 1972. Se continuarán realizando esfuerzos en el ámbito de la creación, prueba y mejora de los sistemas nacionales, subregionales y regionales de preparación y lucha. Se reforzará también la cooperación con el PNUMA en cuanto al proceso de revisión de los Convenios de Abidján y Nairobi. Se prestará asistencia también, según proceda, para la ratificación e implantación de los instrumentos de la OMI recientemente adoptados: el Convenio AFS, el

Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques y el Protocolo de Cooperación-SNPP.

29 Se recordará que el MSC 77 apoyó la implantación de las recomendaciones del anexo 1 de la resolución 1 de la Conferencia de 2000 en Florencia sobre SAR y SMSSM, e hizo un llamamiento a este respecto. En dichas recomendaciones se proponía un total de cinco MRCC regionales y 26 MRSC para los países africanos bañados por los océanos Atlántico e Índico. En los últimos dos bienios la Secretaría de la OMI realizó un análisis de las repercusiones financieras que supone la creación de MRCC y MRSC regionales. Varios países africanos asumieron un papel anticipador y prospectivo a este respecto y se ha dado inicio a un proyecto piloto para la constitución y el funcionamiento de un MRCC regional en Mombasa (Kenya) y de algunos MRSC en Seychelles y Tanzanía. El concepto básico de este proyecto, cuya ejecución se prevé en otras regiones de África, es garantizar la cooperación entre todos los interesados en los servicios SAR de la subregión, es decir, la OACI, la OMI, la ILF, los donantes privados (a través de Inmarsat Ltd y la IMSO). En 2004 se creó un Fondo internacional SAR y se prevé que dicho fondo complemente, a corto plazo, las funciones relativas a la creación de capacidad en materia de búsqueda y salvamento en el bienio 2006-2007 del PICT, así como en el bienio anterior.

30 La OMI posee tres oficinas de presencia regional ubicadas en Abidján (Côte d'Ivoire), Accra (Ghana) y Nairobi (Kenya). Los tres Memorandos de entendimiento con los respectivos Gobiernos huéspedes expirarán el 31 de diciembre de 2005 y se prevé la renovación de todos estos Memorandos de entendimiento para el periodo 2006-2007. Actualmente los coordinadores regionales desempeñan un papel más importante en la gestión y ejecución de los programas del PICT y trabajan estrechamente con instituciones y organizaciones regionales, las comisiones económicas regionales (REC), así como también la NEPAD. En enero de 2005 la OMI firmó dos Memorandos de entendimiento con la Asociación de Administración Portuaria de África Oriental y Meridional (PMAESA) y la Asociación de Administración Portuaria de África Occidental y Central (PMAWCA). En virtud de estos Memorandos de entendimiento, la OMI ha delegado en ambas Asociaciones Portuarias la responsabilidad de la gestión y ejecución de algunas de las actividades del PICT de 2004-2005 y se prevé que dichas Asociaciones Portuarias continúen desempeñando un papel similar en la ejecución de algunas de las actividades del PICT correspondientes al bienio 2006-2007.

Programas prioritarios para 2006-2007

31 Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente, el PICT correspondiente a 2006-2007 para la región se centrará en la consolidación de la capacidad para una mejor y más efectiva implantación por el Estado de abanderamiento y rector del puerto, a fin de reforzar el cumplimiento eficaz de las responsabilidades que corresponden al Estado de abanderamiento y rector del puerto. Aunque una gran parte de las actividades planeadas será una continuación del programa en curso que se realiza como parte del actual PICT de 2004-2005, que incluye la coordinación y ejecución regional, la elaboración de procedimientos de búsqueda y salvamento y la consolidación de los procesos de creación de MRCC y MRSC constituirán una prioridad.

32 En consonancia con la implantación de la resolución A.965(23) de la Asamblea de la OMI, los coordinadores regionales, en colaboración con organizaciones y asociados regionales, reforzarán la capacidad de las tres oficinas de presencia regional de la OMI en África a fin de facilitar la ejecución de la mayoría de las actividades en la región. Teniendo en cuenta los planes de acción del PNUMA, la NEPAD y la Estrategia y plan de acción para la protección del medio marino en los Estados litorales del África Oriental y Meridional, las actividades para el próximo

bienio relacionadas con África se centrarán en el fortalecimiento y la modernización de las administraciones marítimas, la revisión y actualización de legislaciones marítimas, la implantación de la reglamentación modelo de seguridad aplicable a las vías de navegación interiores y los buques no regidos por los convenios en razón de sus dimensiones y la prevención y contención de la contaminación del mar prestando para ello una mayor asistencia para la ratificación e implantación del MARPOL 73/78, el Convenio de Cooperación 1990, el Convenio de Responsabilidad Civil 1990, el Convenio del Fondo 1990 y el Convenio de Londres 1972.

Programa regional	**Apoyo al desarrollo marítimo – África**
Programas principales de la OMI	Creación de capacidad y cooperación técnica
Programas de la OMI	Ejecución del programa de cooperación técnica - África
Temas prioritarios	- Comité de Seguridad Marítima N^{os} 1 y 3 - Comité de Protección del Medio Marino N^{os} 1 a 6 - Comité Jurídico N^{os} 2 a 5 - Comité de Facilitación N^{os} 1 a 5
Objetivos inmediatos	a) Elaboración de procedimientos de búsqueda y salvamento: consolidación de los procesos relativos a los MRCC y MRSC en África oriental y utilización del mismo modelo en otras subregiones de África b) Creación de capacidad relativa a la implantación por el Estado de abanderamiento y la supervisión por el Estado rector del puerto: consolidación del cumplimiento eficaz de las responsabilidades que corresponden como Estado de abanderamiento y Estado rector del puerto c) Fomento de la implantación eficaz de los instrumentos de la OMI relativos a los requisitos especiales en materia de formación para determinados tipos de buques y cargas d) Desarrollo de capacidades para la implantación y cumplimiento del MARPOL, que incluye la provisión de instalaciones de recepción y la realización, según proceda, de actividades vinculadas a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques dedicados al transporte marítimo internacional e) Fomento de la ratificación e implantación del Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP y consolidación de la capacidad nacional para hacer frente a los sucesos que causen contaminación del mar y reforzar la cooperación regional f) Consolidación de la capacidad nacional y regional para la implantación eficaz del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques g) Fomento de la ratificación, la implantación y el cumplimiento del Convenio de Londres 1972 y su correspondiente Protocolo de 1996 h) Fomento de la aceptación de los instrumentos de la OMI; elaboración y actualización de la legislación marítima nacional i) Simplificación, normalización y reducción, mediante la

Programa regional	**Apoyo al desarrollo marítimo – África**
	implantación del Convenio de Facilitación, de las formalidades, prescripciones y procedimientos asociados con la llegada, permanencia y salida de los buques dedicados a realizar viajes internacionales j) Consolidación de la capacidad, tanto en la OMI como en la región, para la coordinación y ejecución del PICT
Resultados previstos	a) Aumento de la implantación del Convenio SAR y de los procedimientos regionales relativos a los MRCC, a través de: - los MRCC y MRSC establecidos en África oriental y meridional - la elaboración de evaluaciones SAR detalladas para otras subregiones de África - un mayor número de personal que haya recibido formación en búsqueda y salvamento (directores/operadores) b) Aumento del número de ratificaciones y de la implantación de los instrumentos de la OMI a través de: - un mayor número de administradores/inspectores/ funcionarios de supervisión en determinados países - la armonización y coordinación de las funciones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto c) Una mayor concienciación respecto de las responsabilidades que conllevan los puntos que figuran a continuación y la disminución del número de accidentes que se registra como resultado de: - la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad - la implantación del Código IMDG en su nuevo formato d) Aumento del número de aceptaciones y mejora de la eficacia de la implantación del Convenio MARPOL: - establecimiento de legislación y reglamentación nacionales para dos países como mínimo - establecimiento de instalaciones de recepción adecuadas en dos puertos importantes como mínimo e) Aumento del número de aceptaciones del Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación-SNPP, así como también del Convenio de Responsabilidad Civil 1992 y el Convenio del Fondo 1992, a través de : - planes nacionales para contingencias nuevos y actualizados en tres países como mínimo; - protocolos de emergencia revisados y actualizados de los Convenios de Abidján y Nairobi; - un núcleo de hasta 100 personas formadas en la lucha contra la contaminación, y - inicio del proceso de preparación para los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y, en particular, la elaboración de planes para contingencias en los puertos f) Concienciación sobre la necesidad de establecer acuerdos institucionales para implantar el Convenio internacional para el

Programa regional	Apoyo al desarrollo marítimo – África
	control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques. g) Una mayor comprensión y un mejor cumplimiento de las disposiciones del Convenio de Londres 1972, su correspondiente Protocolo de 1996 y las directrices elaboradas en virtud de éstos. h) Elaboración de legislación marítima nacional nueva y/o actualizada para cuatro países como máximo i) Aumento del número de aceptaciones del Convenio de Facilitación y de las enmiendas de 1991 para la institucionalización del Comité de Facilitación y una mejor comprensión de las responsabilidades del personal que participa en la interfaz buque-puerto, incluido el personal encargado de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas. j) Ejecución y coordinación efectiva de las actividades del PICT en la región: - Incorporación de cuestiones relativas al sector marítimo en los planes nacionales y regionales de desarrollo - Consolidación de la coordinación de las actividades de la OMI con las de otros socios de la región - Movilización de apoyo financiero y en especie para las actividades del PICT
Actividades	a) Tres misiones de determinación de los hechos/evaluación en otras subregiones africanas, cuatro reuniones regionales sobre acuerdos SAR, cuatro viajes de estudios a MRCC de categoría superior b) Dos seminarios nacionales sobre implantación por el Estado de abanderamiento para determinados países y dos seminarios nacionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto para determinados países c) Un seminario nacional sobre la manipulación sin riesgos de las unidades de transporte, un seminario regional sobre la manipulación sin riesgos de las unidades de transporte y dos seminarios nacionales sobre la implantación del Código IMDG d) Tres misiones de evaluación de las necesidades mediante misiones de determinación de los hechos, dos cursillos nacionales de seguimiento sobre el Convenio MARPOL y un cursillo regional sobre la ratificación, la implantación y el cumplimiento del Convenio MARPOL e) Seis cursillos nacionales sobre la planificación para contingencias, dos cursillos regionales sobre la cooperación regional/subregional, dos cursillos regionales sobre la ratificación e implantación del Protocolo de Cooperación-SNPP para encargados de la toma de decisiones, un cursillo regional sobre preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas en zonas portuarias, un cursillo regional sobre la cartografía de las zonas sensibles y un cursillo regional sobre el uso de dispersantes f) Elaboración de estrategias genéricas de comunicación y materiales específicos de concienciación respecto del Convenio

Programa regional	Apoyo al desarrollo marítimo – África
	sobre la Gestión del Agua de Lastre hechos a medida para los países de la región y realización del primer cursillo regional para la constitución del grupo regional de tareas (GRT) y la elaboración del proyecto de plan de acción estratégico regional. g) Dos cursillos nacionales sobre las repercusiones del Convenio de Londres 1972 y su correspondiente Protocolo de 1996 en el marco de otros acuerdos y programas internacionales pertinentes, que incluye los instrumentos de la OMI, y sobre la realización de evaluaciones de desechos, la selección de los lugares de vertimiento y los programas de vigilancia h) Seis misiones de asesoramiento o de seguimiento sobre la revisión/actualización de la legislación marítima nacional i) Dos seminarios nacionales sobre facilitación (Convenio de Facilitación) en determinados países; un seminario regional sobre la implantación del Convenio de Facilitación y dos misiones de asesoramiento a dos países seleccionados. j) Continuación de las modalidades y asociaciones relativas a la presencia regional establecidas con organizaciones regionales para la coordinación y ejecución del PICT
Costo calculado	**3 400 000 dólares**

Resumen de las necesidades financieras del programa regional para África correspondiente al bienio 2006-2007 (en dólares de los Estados Unidos)		
Número de tema prioritario	**Programas de cooperación técnica de la OMI**	**Necesidad total**
1 y 3	Seguridad y protección marítimas	960 000
1, 2, 3, 5 y 6	Protección del medio marino	1 030 000
2 a 5	Asuntos jurídicos	300 000
1 a 5	Facilitación	250 000
	Presencia regional	860 000
Total	**Programa regional**	**3 400 000**

B PROGRAMA REGIONAL PARA LOS ESTADOS ÁRABES Y DEL MEDITERRÁNEO

Panorama regional

33 Veintitrés de los Estados Miembros de la OMI se encuentran en la región árabe y del Mediterráneo, que comprende el Magreb, los Estados Miembros del Consejo de cooperación del Golfo (CCG) y la zona de PERSGA (mar Rojo y Golfo de Adén). Cuatro de estos países están en la categoría de países menos adelantados.

34 La región árabe y del Mediterráneo tiene un litoral que se extiende aproximadamente 24 300 km en el Océano Atlántico, el Mediterráneo, el Mar de Arabia, el Mar Rojo y los Golfos de Adén y Omán. Se ha designado zona especial a tres vías de navegación de la región en virtud de lo establecido en el Convenio MARPOL 73/78: el Mediterráneo, la zona del Golfo de Adén y el mar Rojo. La región también se caracteriza por contar con una serie de

canales, cuyas aguas se utilizan como rutas internacionales para petroleros y buques tanque quimiqueros.

35 Resulta evidente que el sector marítimo desempeña un papel importante en la economía y el desarrollo de la región árabe y del Mediterráneo y que el medio marino es una cuestión delicada.

36 Al 31 de diciembre de 2003, la región disponía de 6 349 buques con un total de 62 267 359 TRB, lo cual representa cerca del 7% de la flota mercante y el 10% del arqueo bruto mundiales. En los dos cuadros que figuran a continuación se proporciona información sobre la evolución de la flota de la región y el arqueo bruto desde el año 2000.

Número de buques	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**
A Estados árabes y del Mediterráneo	6 964	6 750	6 573	6 349
B Total mundial	87 546	87 939	**89 010**	**89 899**
Porcentaje de A en relación con B	8%	8%	7%	7%

Tonelaje bruto	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**
A Estados árabes y del Mediterráneo	68 337 943	65 972 791	65 249 262	62 267 359
B Total mundial	558 053 957	574 551 264	585 583 396	605 218 368
Porcentaje de A en relación con B	12%	12%	11%	10%

37 Al 31 de enero de 2005, el número de aceptaciones de instrumentos de la OMI ascendía a 443, frente a 412 en marzo de 2003, lo cual representa un crecimiento medio del 7,5%. El número de aceptaciones de los países variaba considerablemente dentro de la región, desde siete instrumentos en vigor en un país a 35 instrumentos ratificados por otro. El aumento de la aceptación de los instrumentos de la OMI se debe a la prestación de asistencia técnica a la región.

38 Al 31 de diciembre de 2004, 16 países habían comunicado la información estipulada por el Convenio de Formación 1995, frente a los 12 países que lo habían hecho en 2002. A finales de 2004, se impartió formación a 236 personas procedentes de la región en la Universidad Marítima Mundial, y a otras 62 en el Instituto Internacional de Derecho Marítimo, frente a las cifras que se registraron a finales de marzo de 2003 (225 y 52, respectivamente). Además, varios ciudadanos de esos países han participado en cursos de formación sobre cuestiones de supervisión por el Estado rector del puerto y procedimientos para la investigación de accidentes marítimos realizados en la Academia Marítima Internacional situada en Trieste (Italia).

39 En el periodo 2002-2005 la asistencia técnica prestada a la región del Mediterráneo se centró principalmente en la modernización de las administraciones marítimas. A este respecto, se emprendió, en el marco de los proyectos MEDA y con financiación de la Comisión Europea y la OMI, una revisión de las estructuras existentes de las administraciones marítimas en el Mediterráneo en cuanto a la implantación por el Estado de abanderamiento. La región del Mediterráneo se vio beneficiada también por la realización de cursillos nacionales y regionales sobre la implantación por el Estado de abanderamiento, los Códigos IMDG e IGS, la formación de inspectores encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y el Convenio de Formación. A solicitud de los países, se elaboraron reglas técnicas para la seguridad de los buques de carga de la región del Mediterráneo y el Magreb no contemplados en los Convenios de la OMI. Se elaboró en colaboración con los beneficiarios un proyecto de acuerdo subregional y un proyecto de plan subregional para contingencias en caso de contaminación marina si se produce un accidente en el Mediterráneo.

40 Con respecto a los Estados que integran el CCG, la OMI prestó asistencia técnica para la implantación del Código IGS y el Convenio de Formación, la formación de inspectores encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y la elaboración y el establecimiento de un Memorando de entendimiento regional (Memorando de entendimiento de Riyadh) sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, que se adoptó en junio de 2004.

41 La OMI también prestó asistencia a la región de la PERSGA (mar Rojo y Golfo de Adén) en la elaboración de un plan de acción para la planificación para contingencias, así como también a la región marítima de la ROPME para la implantación del Convenio MARPOL 73/78 y el Convenio de Formación 1990.

Prioridades para 2006-2007

42 El transporte marítimo es fundamental para el comercio internacional de la región árabe y del Mediterráneo. La revisión de las necesidades de índole marítima de la región del Mediterráneo que se llevó a cabo en el periodo 2002-2004 y los resultados de las actividades emprendidas en el mismo periodo en las regiones del CCG y la PERSGA muestran que se deben abordar ciertas necesidades. Con este fin y teniendo en cuenta el hecho de que las organizaciones regionales están planeando ejecutar nuevas actividades en el marco de sus propios proyectos, las prioridades para la región se centrarán en lo siguiente:

Programa regional	**Apoyo al desarrollo marítimo - Estados árabes y del Mediterráneo**
Programas principales de la OMI	Creación de capacidad y cooperación técnica
Programas de la OMI	Ejecución del programa de cooperación técnica - Estados árabes y del Mediterráneo
Temas prioritarios	- Comité de Seguridad Marítima N^{os} 1,3,6 - Comité de Facilitación N^{os} 1,2,4 - Comité de Protección del Medio Marino N^{os} 1, 2, 3, 5 - Comité Jurídico N^{os} 2 a 5
Objetivos inmediatos	a) Implantación de los convenios e instrumentos de obligado cumplimiento: - Consolidación, implantación y mantenimiento de los sistemas nacionales de auditorías realizadas en virtud del Código IGS (para países no contemplados en los proyectos SafeMED) - Fomento de la implantación eficaz de los instrumentos de la OMI relativos a los requisitos especiales en materia de formación para determinados tipos de buques y cargas b) Apoyo a las administraciones marítimas: consolidación del cumplimiento eficaz de las responsabilidades que corresponden a los Estados de abanderamiento, rectores del puerto y ribereños c) Fomento, mediante la adopción de reglas técnicas, de la seguridad de la carga, los buques de pasaje y pesqueros que no están contemplados en los Convenios de la OMI d) Fomento de la ratificación y consolidación de la capacidad para la implantación eficaz del Convenio de Facilitación e) Desarrollo de capacidades para la implantación del MARPOL f) Fomento de la ratificación e implantación del Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP y consolidación de la capacidad nacional y regional para hacer frente a sucesos

Programa regional	**Apoyo al desarrollo marítimo - Estados árabes y del Mediterráneo**
	graves que entrañan contaminación del mar y reforzar la cooperación regional g) Consolidación de la capacidad nacional y regional para la implantación eficaz del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques h) Fomento de la creación de regímenes internacionales de indemnización i) Actualización o elaboración de la legislación marítima nacional (reglas de índole jurídica o técnica)
Resultados previstos	a) - Procedimientos mejorados para la realización de auditorías en virtud del Código IGS, aumento del número de auditores - Disminución del número de accidentes como consecuencia de la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad y de la seguridad operacional de los buques GNL - Mejora de las aptitudes del personal b) - Mejora de las aptitudes del personal y aumento del número de inspectores encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en el marco de los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto - Armonización y coordinación de las actividades relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto c) - Mejora de la implantación de las reglas relativas a la seguridad aplicables a la carga, los buques de pasaje y los buques pesqueros no contemplados en los Convenios de la OMI - Aumento del número de inspectores para los buques de carga no contemplados en los Convenios de la OMI d) Aumento del uso de medios electrónicos para el despacho de buques, cargas y personas e) - Refuerzo de la implantación del Convenio MARPOL - Aumento del personal experto (hasta 60 personas) f) Aumento del número de ratificaciones del Protocolo de Cooperación-SNPP g) - Implantación del Convenio BWM y adopción de los planes de acción estratégicos - Adopción de enfoques regionales para la gestión del agua de lastre h) Creación y puesta en marcha de un sistema de indemnización para los daños causados por los derrames de hidrocarburos i) Elaboración o actualización de los aspectos técnicos o jurídicos de la legislación marítima en tres países como máximo
Actividades	a) - Un cursillo regional sobre las auditorías realizadas en virtud del Código IGS (para países no contemplados en los proyectos

Programa regional	Apoyo al desarrollo marítimo - Estados árabes y del Mediterráneo
	SafeMED) - Un seminario regional sobre la manipulación sin riesgos de las unidades de transporte - Un seminario regional sobre la formación de instructores en cuanto a la familiarización con los buques GNL - Un curso regional para instructores con simulador de las academias marítimas de la región b) - Dos cursillos nacionales sobre la implantación por el Estado de abanderamiento - Dos cursos regionales de formación para funcionarios de supervisión c) - Un curso regional de formación para inspectores de buques a fin de que se encarguen de las siguientes funciones: inspección de buques no sujetos al Convenio de conformidad con reglas nacionales y/o regionales d) - Un cursillo regional sobre facilitación - Un cursillo nacional sobre facilitación e) - Tres cursillos nacionales de seguimiento sobre el MARPOL f) - Un cursillo regional sobre la planificación para contingencias en virtud del Protocolo de Cooperación-SNPP g) - Un cursillo regional para la constitución de un grupo regional de tareas (GRT) y para la elaboración de un proyecto de plan de acción estratégico regional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques - Un curso regional de formación sobre la Introducción a la gestión del agua de lastre utilizando el material didáctico y la metodología Train-X para el programa GloBallast h) - Un seminario regional sobre la responsabilidad e indemnización de daños causados por la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques i) Tres misiones de asesoramiento para prestar asistencia en la actualización de la legislación marítima
Costo calculado	**1 226 000 dólares**

Resumen de las necesidades financieras del programa regional para los Estados árabes y del Mediterráneo correspondiente al bienio 2006-2007 (en dólares de los Estados Unidos)

Número de tema prioritario	Programas principales de la OMI	Necesidad total
1 a 3	Seguridad y protección marítimas	728 000
1, 2, 3, 5	Protección del medio marino	343 000
1, 2, 4	Facilitación	95 000
2 a 5	Asuntos jurídicos	60 000
Total		**1 226 000**

C PROGRAMA REGIONAL PARA ASIA Y LAS ISLAS DEL PACÍFICO

C.1 Asia

Panorama regional

43 En Asia vive casi el 60% de la población mundial. De los 24 países de Asia, 23 están clasificados como países en desarrollo y sólo uno como país industrializado. Muy a menudo se hace referencia a algunos países asiáticos como economías recientemente industrializadas. Sin embargo, hay ocho países (Afganistán, Bangladesh, Bután, Camboya, la República Democrática Popular Lao, Maldivas, Myanmar y Nepal) que todavía pertenecen a la categoría de países menos desarrollados.

44 La mayoría de los países asiáticos son países marítimos y cinco no tienen salida al mar. Los estrechos de Malaca y Singapur son la ruta más corta entre Europa, Asia occidental y el Lejano Oriente y la segunda vía de navegación más utilizada del mundo. Asia cuenta con diez de los 20 puertos de contenedores más grandes del mundo y domina el sector mundial de la construcción y reparación de buques. El continente sigue siendo la fuente más importante de mano de obra marítima para la flota mercante mundial, en tanto que uno de sus países, Filipinas, es todavía el mayor proveedor de marineros del mundo.

45 Los propietarios de buques de Asia son dueños de casi la mitad del tonelaje de la flota mercante mundial. Por lo que respecta a la matriculación de buques, tres países, China, Japón y Singapur, figuran entre los 10 primeros del mundo. Los cuadros siguientes proporcionan datos comparativos sobre el desarrollo de la flota asiática y la mundial durante el periodo de 2000 a 2003. Al 31 de diciembre de 2003, la región tenía 26 398 buques registrados con un total de 121,2 millones TRB (véanse los cuadros a continuación).

Número de buques	2000	2001	2002	2003
A Asia	25 898	25 865	26 114	26 398
B Total mundial	87 546	87 939	**89 010**	**89 899**
Porcentaje de A en relación con B	30%	29%	29%	29%

Tonelaje bruto	2000	2001	2002	2003
A Asia	108 103 831	109 581 393	112 607 921	121 240 991
B Total mundial	558 053 957	574 551 264	**585 583 396**	**605 218 368**
Porcentaje de A en relación con B	19%	19%	19%	20%

46 Los datos anteriores muestran que, en el periodo 2000-2003, el porcentaje de buques asiáticos en el mundo fue mayor que el porcentaje de toneladas de arqueo bruto.

47 Dos tercios de los explotadores de puertos del mundo, el 83% de los constructores de buques portacontenedores, el 99% de las empresas de demolición y 28 de las 50 principales empresas de transporte marítimo en buques de líneas regulares se encuentran en Asia. El reciclaje de buques es una de las principales industrias en Asia. Cuatro países asiáticos (Bangladesh, China, India y Pakistán) disponen de más del 90% de las instalaciones mundiales para el reciclaje de buques.

48 Varias zonas de la región, en particular la parte meridional y del sudeste de Asia, se vieron gravemente afectadas por el enorme terremoto submarino (tsunami) ocurrido el 26 de diciembre de 2004. En Bangladesh, India, Indonesia, Malasia, Maldivas, Myanmar, Sri Lanka y Tailandia el total de muertes provocadas por el tsunami supera las 295 000. También resultaron dañadas las infraestructuras marítimas y se perdieron o dañaron un gran número de buques pesqueros. Se envió a Indonesia y Sri Lanka una misión conjunta OMI/AISM/OHI de evaluación de las necesidades a fin de determinar el daño provocado por el tsunami al medio marino y las infraestructuras marítimas.

49 En Asia hay 21 Estados Miembros, incluidos dos países sin salida al mar, y dos Miembros Asociados de la OMI. Antes de 1996, el número de aceptaciones asiáticas de los instrumentos de la OMI ascendía a 280. Al mes de febrero de 2003, el número de aceptaciones de los instrumentos de la OMI en la región era de 397. Esta cifra aumentó a 409 en febrero de 2005, registrándose un aumento del 3%. Los 19 países marítimos de Asia son Partes en el Convenio SOLAS 74 y el Convenio de Formación 1978. Dieciocho países asiáticos figuran en la "Lista blanca". La región tiene también 18 Partes en el MARPOL 73/78 (Anexos I y II). Sin embargo, sólo diez países marítimos han aceptado el Convenio de Facilitación de 1965.

50 En diciembre de 1993, 15 autoridades marítimas de la región firmaron un Memorando de entendimiento sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en la región de Asia y el Pacífico (Memorando de Tokio), que entró en vigor en abril del año siguiente y ya ha sido aceptado por 10 países. Uno de sus objetivos es la cooperación técnica, por lo cual desde 1995 se han venido organizando cursos de formación y seminarios sobre la supervisión por el Estado rector del puerto. En junio de 1998 se concluyó el Memorando de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto para la zona del océano Índico (Memorando del océano Índico), que fue firmado por cuatro países asiáticos. Hasta la fecha lo han aceptado 13 miembros de pleno derecho.

51 La región de Asia cuenta con unos 50 institutos de formación marítima y centenares de escuelas marítimas. Muchos de los principales institutos de formación de Asia pueden compararse con los mejores del mundo y ofrecen programas de formación óptimos que cumplen con las normas internacionales. No obstante, hay un importante número de escuelas marítimas que todavía no cuentan con los medios necesarios y no pueden facilitar los programas de formación adecuados. En algunos países existe aún una marcada falta de instructores y examinadores debidamente cualificados. Hasta la fecha, 692 personas procedentes de la región han recibido formación en la Universidad Marítima Mundial y 47 han estudiado en el Instituto Internacional de Derecho Marítimo de la OMI.

52 En lo que se refiere a la protección del medio marino, se han formulado planes de acción a nivel regional tales como los planes de acción para los mares de Asia Oriental, el Plan estratégico de acción para el medio ambiente de la ASEAN, y la Cooperación sobre contaminación transfronteriza de la ASEAN. A mediados de 1999 se concluyó con éxito el Programa regional para la prevención y gestión de la contaminación del mar en los mares de Asia Oriental mediante una estrecha colaboración entre el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la OMI. La segunda fase del Programa, la Asociación para la gestión ambiental en los mares de Asia Oriental (PEMSEA), se puso en marcha en octubre de 1999. Uno de sus objetivos principales es la creación de un mecanismo regional sostenible para la implantación de convenios internacionales. Se espera que la etapa 2 de este programa quede finalizada en 2006 y se está deliberando sobre la posibilidad de comenzar una tercera etapa.

53 El programa de cooperación técnica de la OMI ha logrado prestar asistencia a la región para que realizara su tarea mediante la elaboración y ejecución de cerca de 26 proyectos/programas desde 1996. Los logros principales de las actividades de cooperación técnica para esta región en los últimos diez años incluyen la evaluación de la situación en la mayoría de los países en desarrollo de la región respecto de la implantación por el Estado de abanderamiento, la mejora del sistema educativo marítimo, la elaboración del Reglamento de seguridad para buques no regidos por los convenios en razón de sus dimensiones, la preparación de manuales de auditorías sobre seguridad portuaria, la creación de un marco regional y subregional de cooperación para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos y la formación de miles de personas a través de los diversos cursos sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación marina. Los Estados ribereños de los estrechos de Malaca y Singapur han estado trabajando desde 2001 en la elaboración de un proyecto para la creación de una autopista electrónica marina regional, que permitiría una navegación de precisión y mejoraría el sistema de gestión de la información ambiental. Actualmente están en vías de firmar un Memorando de entendimiento al respecto. Las principales actividades de este proyecto se llevaron a cabo en 2003 y se concedió una prórroga hasta el 30 de junio de 2005 para permitir la ultimación del documento sobre el examen detallado del proyecto para la realización de una demostración de la autopista electrónica marina.

54 Los acuerdos de asociación establecidos a lo largo de los últimos diez años con las organizaciones/programas regionales y los organismos nacionales han contribuido en gran medida a la realización de actividades PICT en la región. Estas asociaciones de cooperación técnica regionales y nacionales incluyen a Singapur, Hong Kong (China), la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental, el Programa de cooperación sobre el medio ambiente para el sur de Asia (SACEP), el Programa regional sobre las Asociaciones para la ordenación ambiental de los mares de Asia oriental (PEMSEA), y el Memorando de entendimiento de Tokio sobre supervisión por el Estado rector del puerto. El establecimiento de la oficina de presencia regional de la OMI en las Filipinas para la región de Asia oriental, y la creación por parte de la República de Corea de un Fondo Fiduciario de Cooperación Técnica en la OMI, han contribuido a consolidar aún más el desarrollo de las actividades del PICT. Además, actualmente se está examinando la creación de un nuevo acuerdo de asociación con INTERFERRY, una asociación mundial de empresas explotadoras de transbordadores. Aún se está negociando con el Gobierno de la India el establecimiento de una oficina de presencia regional en Asia meridional.

Programas prioritarios para 2006-2007

55 Los países asiáticos desempeñan un papel muy importante en diversos sectores del transporte marítimo y representan la mitad de las tripulaciones mundiales. El crecimiento de la economía de la región ha dado como resultado un aumento considerable del transporte marítimo. Los países en desarrollo de la región deben adoptar medidas para hacer frente a estos cambios. La región es una fuente importante de mano de obra para la flota mercante mundial, por lo cual conviene mejorar la competencia de los tripulantes para satisfacer así las exigencias de la navegación moderna. El aumento demográfico, junto con el crecimiento económico de la región, está causando graves problemas ecológicos. Además, el sudeste asiático es el lugar donde todavía se cometen con frecuencia actos de piratería y de robo a mano armada contra los buques. Por consiguiente, el programa de cooperación técnica para la creación de capacidad respecto de la protección marítima es una de las prioridades de la región.

56 Las actividades para Asia relativas a la seguridad marítima continuarán centrándose en la modernización de las administraciones marítimas mediante la asistencia para mejorar sus medios institucionales, las legislaciones marítimas y los procedimientos de trabajo, y a través de la formación del personal administrativo, inspectores y examinadores. Se ha hecho hincapié en la mejora de las funciones referidas tanto a la implantación por el Estado de abanderamiento como a la supervisión por el Estado rector del puerto, fomentando la implantación del Código IGS y el Convenio de Formación revisado de 1995, la seguridad de los buques no sujetos al Convenio, y también en la modernización de las instituciones de formación marítima mediante la formación de instructores y la introducción de sistemas de supervisión basados en la calidad.

57 A fin de hacer frente a desastres como el tsunami, una de las actividades del programa de 2006-2007 será una rehabilitación post-tsunami que consistirá en prestar apoyo para la creación de un sistema de alerta temprana de tsunamis en el océano Índico para reforzar las medidas de preparación y lucha y la seguridad de los buques pesqueros y su personal.

58 En el ámbito de la protección del medio marino, se continuará prestando asistencia en la implantación del MARPOL 73/78 y la creación de las capacidades nacionales y regionales para hacer frente a las emergencias marítimas. A este respecto, se hará hincapié en la elaboración o actualización de planes regionales/subregionales y nacionales para contingencias y en la elaboración de medidas prácticas para la provisión de instalaciones de recepción de desechos adecuadas en zonas portuarias y en las inmediaciones de las plantas de reciclaje de buques. Aunque se organizarán actividades para aumentar el conocimiento y la comprensión de los nuevos sistemas de regulación de la OMI sobre el reciclaje de buques, el agua de lastre, las zonas especiales en virtud del MARPOL, las ZMES y los sistemas antiincrustantes perjudiciales, se llevarán a cabo evaluaciones de los riesgos relativos al agua de lastre referentes a algunos aspectos no contemplados en el Programa mundial de gestión del agua de lastre.

59 En el periodo 2006-2007 seguirán en marcha algunos programas operacionales del PICT de 2004-2005, los cuales abarcan algunas de las esferas prioritarias anteriormente mencionadas. Por consiguiente, se propone el programa regional que se cita a continuación:

Apoyo al desarrollo marítimo - Asia	
Programas principales de la OMI	Creación de capacidad y cooperación técnica
Programas de la OMI	Ejecución del programa de cooperación técnica - Asia
Temas prioritarios	- Comité de Seguridad Marítima N^{os} 1, 3 y 6 - Comité de Protección del Medio Marino N^{os} 1 a 6 - Comité Jurídico N^{os} 2 a 5 - Comité de Facilitación N^{os} 1 a 5
Objetivos inmediatos	a) Auditorías realizadas en virtud del Código IGS: establecimiento/consolidación, implantación y mantenimiento de sistemas nacionales para la realización de auditorías en virtud del Código IGS b) Creación de capacidad para la implantación por el Estado de abanderamiento y la supervisión por el Estado rector del puerto: consolidación del cumplimiento eficaz de las responsabilidades que corresponden a un Estado de abanderamiento y a un Estado rector del puerto

Apoyo al desarrollo marítimo - Asia	
	c) Rehabilitación post-tsunami: apoyo para la creación de un sistema de alerta temprana de tsunamis en el océano Índico, elaboración de medidas de preparación y lucha, y seguridad de los buques pesqueros y su personal d) Fomento de la seguridad de los buques no sujetos al Convenio e) Aumento de la concienciación sobre las normas de seguridad relativas a las unidades de transporte f) Desarrollo de capacidades para la implantación y el cumplimiento del MARPOL, que incluye la provisión de instalaciones de recepción, y realización, según proceda, de actividades vinculadas a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques dedicados al transporte marítimo internacional g) Fomento de la ratificación e implantación del Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP y consolidación de la capacidad nacional para hacer frente a los sucesos que causen contaminación del mar y reforzar la cooperación regional h) Consolidación de la capacidad nacional y regional para la implantación eficaz del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques i) Fomento de la ratificación, la implantación y el cumplimiento del Convenio de Londres 1972 y su correspondiente Protocolo de 1996 j) Implantación de las directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques k) Implantación del Convenio AFS l) Fomento de la aceptación de los instrumentos de la OMI; elaboración y actualización de la legislación marítima nacional m) Simplificación, normalización y reducción de las formalidades, prescripciones y procedimientos asociados con la llegada, permanencia y salida de los buques dedicados a realizar viajes internacionales, mediante la implantación del Convenio de Facilitación n) Consolidación de la capacidad, tanto en la OMI como en la región, para la coordinación y ejecución del PICT
Resultados previstos	a) Mejora de los procedimientos para la realización de auditorías en virtud del Código IGS, aumento del número de auditores b) Aumento del número de administradores/inspectores/funcionarios de supervisión con la formación adecuada, en determinados países, armonización y coordinación de las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto y notificación y realización sistemáticas de investigaciones de accidentes marítimos c) Mejora de la seguridad de la navegación y disminución de la pérdida de vidas mediante: - La incorporación, en el marco de un mecanismo de alerta temprana de tsunamis, de sistemas de información sobre

Apoyo al desarrollo marítimo - Asia	
	seguridad marítima (ISM) creados por la OMI para dar la alerta a los buques mercantes y pesqueros en el mar y los puertos - La elaboración de un manual sobre preparación y lucha para los buques en los puertos - Una mayor concienciación respecto de las prescripciones de seguridad básicas en las comunidades pesqueras d) Mejora de la seguridad en los buques no sujetos al Convenio e) Una mayor concienciación respecto de las responsabilidades que conlleva la arrumazón de las unidades de transporte en condiciones de seguridad y la consiguiente disminución de accidentes f) Aumento de las aceptaciones y mejora de la eficacia de la implantación del Convenio MARPOL: - Establecimiento de leyes y reglas nacionales en dos países como mínimo y de instalaciones de recepción adecuadas en dos puertos importantes como mínimo g) Aumento del número de aceptaciones del Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación-SNPP, así como también del Convenio de Responsabilidad Civil 1992 y el Convenio del Fondo 1992; planes nacionales para contingencias nuevos y actualizados en tres países como mínimo; adopción de planes regionales o subregionales para contingencias y formación de un núcleo de hasta 100 personas en cuestiones vinculadas a la lucha contra la contaminación h) Concienciación sobre la necesidad de establecer acuerdos institucionales para la implantación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques i) Una mejor comprensión y un mejor cumplimiento de las disposiciones del Convenio de Londres 1972, de su correspondiente Protocolo de 1996 y de las directrices elaboradas en virtud de éstos j) Una mayor comprensión de las directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques; el establecimiento de legislación y reglamentación nacionales en al menos dos países y de instalaciones de recepción adecuadas en las inmediaciones de un astillero importante para el reciclaje de buques como mínimo. k) Una mejor comprensión y un mejor cumplimiento de las disposiciones del Convenio de Londres 1972, de su correspondiente Protocolo de 1996 y de las directrices elaboradas en virtud de éstos. l) Elaboración de legislación marítima nacional nueva/actualizada para cuatro países como máximo m) Aumento de la aceptación del Convenio de Facilitación y las enmiendas de 1991 para la institucionalización del Comité de Facilitación y una mayor comprensión de las responsabilidades del personal que participa en la interfaz buque-puerto, incluido el personal que lucha contra el tráfico ilícito de drogas

Apoyo al desarrollo marítimo - Asia	
	n) Ejecución y coordinación eficaz de las actividades del PICT en la región, incorporación de las cuestiones relativas al sector marítimo en los planes nacionales y regionales para el desarrollo, consolidación de la coordinación de las actividades de la OMI con otros socios de la región y movilización de apoyo financiero y en especie para las actividades del PICT
Actividades	a) Un curso regional sobre las auditorías realizadas en virtud del Código IGS b) Dos cursos nacionales sobre la implantación por el Estado de abanderamiento para dos países determinados y dos cursos regionales sobre la investigación de accidentes marítimos (c) - Misiones de asesoramiento en países del océano Índico para evaluar las capacidades/necesidades que se requieren para un aviso de tsunami y a fin de elaborar las políticas y recomendaciones operacionales para la incorporación de la ISM existente en un futuro sistema de alerta temprana - Asesoramiento para la elaboración de un manual de preparación y lucha para la evacuación de buques mercantes y pesqueros de los puertos durante un tsunami - Un máximo de 3 seminarios nacionales sobre la seguridad básica de los buques pesqueros y la provisión de materiales didácticos d) Dos misiones de evaluación de las necesidades/asesoramiento sobre la seguridad de los buques no sujetos al Convenio e) Un seminario y cursillo regional sobre la manipulación sin riesgos de las unidades de transporte (f) - Dos misiones de evaluación de las necesidades mediante misiones de determinación de los hechos y un cursillo nacional de seguimiento sobre el Convenio MARPOL - Un cursillo regional sobre la ratificación, la implantación y el cumplimiento del Convenio MARPOL - Una misión de asesoramiento para crear y/o consolidar el marco jurídico y técnico g) Convenio de Cooperación y Protocolo de Cooperación-SNPP: un cursillo nacional sobre la planificación para contingencias, dos cursos regionales de formación (niveles 2 y 3) y ejercicios; participación de la OMI en una reunión de puntos de información, dos seminarios regionales sobre la ratificación e implantación del Protocolo de Cooperación-SNPP para los encargados de la toma de decisiones y dos cursillos regionales sobre preparación y lucha contra sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas en zonas portuarias. h) Elaboración de estrategias genéricas de comunicación y materiales específicos de concienciación respecto del Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre hechos a medida para los

Apoyo al desarrollo marítimo - Asia	
	países de la región y realización del primer cursillo regional para la constitución del grupo regional de tareas (GRT) y la elaboración del proyecto de plan de acción estratégico regional. i) Un cursillo regional en 2006 para lograr que las autoridades pertinentes tomen conciencia de las repercusiones de la ratificación, la implantación y el cumplimiento del Convenio de Londres 1972 y su correspondiente Protocolo de 1996 en el marco de otros acuerdos y programas internacionales pertinentes, incluidos los instrumentos de la OMI j) Tres cursillos nacionales y/o misiones de asesoramiento en Bangladesh, India y Pakistán para sensibilizar a las autoridades y fomentar la implantación de las Directrices de la OMI sobre el reciclaje de buques y establecer instalaciones de recepción adecuadas en las inmediaciones de los astilleros para el reciclaje de buques k) Un cursillo regional para que las autoridades pertinentes tomen conciencia de las repercusiones de la ratificación, la implantación y el cumplimiento del Convenio AFS y de la incorporación de medidas ambientalmente razonables para la recolección, manipulación, tratamiento y eliminación de los desechos generados al utilizar o retirar los sistemas antiincrustantes perjudiciales; dos misiones de asesoramiento para prestar asistencia en la elaboración de legislación nacional que dé pleno efecto al Convenio l) Cuatro misiones de asesoramiento o de seguimiento para revisar o actualizar la legislación marítima nacional m) Tres seminarios nacionales sobre la implantación del Convenio de Facilitación en determinados países; y dos misiones de asesoramiento a dos países determinados. n) Continuación de las modalidades y asociaciones relativas a la presencia regional establecidas con organizaciones regionales para la coordinación y ejecución del PICT
Costo calculado	**2 122 000 dólares**

Resumen de las necesidades financieras del programa regional para Asia correspondiente al bienio 2006-2007 (en dólares)		
Número de tema prioritario	**Programas principales de la OMI**	**Necesidad total**
1, 3 y 6	Seguridad y protección marítimas	590 000
1, 2, 3, 5 y 6	Protección del medio marino	940 000
2 a 5	Asuntos jurídicos	200 000
1 a 5	Facilitación	130 000
	Asociaciones/coordinación regional	262 000
Total		**2 122 000**

C.2 Islas del Pacífico

Panorama regional

60 Los Estados de las islas del Pacífico disponen de extensas áreas económicas exclusivas y la región tiene una rica tradición marítima. En la región de las islas del Pacífico hay 14 países y ocho territorios, la gran mayoría de los cuales son países y territorios en desarrollo, en tanto que cinco países (Kiribati, Samoa, Islas Salomón, Tuvalu y Vanuatu) entran en la categoría de países menos desarrollados. Australia, Francia, Nueva Zelandia y los Estados Unidos son miembros de las organizaciones regionales que actúan en la zona de los países/territorios isleños del Pacífico.

61 La tradición marítima continúa y los servicios marítimos entre las islas juegan un papel importantísimo como principal medio de transporte. Además, varios países insulares proveen personal marítimo a las flotas mercantes de la región y del mundo. El envío regular de divisas por parte de la gente de mar que trabaja en buques dedicados al comercio internacional representa una proporción significativa del PNB en algunos países. Los cuadros siguientes facilitan datos comparativos sobre el desarrollo de las flotas regional y mundial durante el periodo 2000-2003. Al 31 de diciembre de 2003, la región tenía matriculados 2 106 buques con cerca de 21,8 millones de TRB (véanse los cuadros *infra*), lo que equivale a aproximadamente el 2% de la flota mundial y al 3% de su arqueo y supone un aumento con respecto a las cifras correspondientes a 2000.

Número de buques	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**
A Islas del Pacífico	807	1 084	2 090	2 106
B Total mundial	87 546	87 939	**89 010**	**89 899**
Porcentaje de A en relación con B	1%	1%	**2%**	**2%**

Tonelaje bruto	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**
A Islas del Pacífico	11 341 886	13 702 216	18 900 579	21 822 672
B Total mundial	558 053 957	574 551 264	**585 583 396**	**605 218 368**
Porcentaje de A en relación con B	2%	2%	3%	3%

62 Las Islas Marshall poseen ahora el registro naval más grande de la región, que representa el 46% del arqueo total de la región.

63 En la región hay once Estados Miembros de la OMI. Antes de 1996, el número de aceptaciones en la región de los instrumentos de la OMI sumaba 91. Al mes de febrero de 2003, este total aumentó a 154. Para febrero de 2005, dicha cifra ascendió a 259, lo que representa un aumento del 68%. Diez países han aceptado el Convenio SOLAS 1974 y ocho países el Convenio MARPOL 73/78 (Anexos I/II). Once países son Partes en el Convenio de Formación 1978 y todos figuran en la "Lista blanca".

64 La región cuenta con 12 institutos de formación marítima. Actualmente Papua Nueva Guinea y Fiji ofrecen cursos para oficiales superiores, mientras que otros se dedican en su mayor parte a la formación de marineros. Los hay que también ofrecen cursos para personal de buques pesqueros. No hay ningún memorando de entendimiento sobre la supervisión por el Estado rector del puerto elaborado específicamente para esta región, aunque cuatro países han aceptado el Memorando de Tokio. Hasta la fecha, 25 personas de la región han recibido formación en la Universidad Marítima mundial y otros 17 han estudiado en el Instituto Internacional de Derecho Marítimo.

65 Desde la adopción en 1998 de la nueva política de cooperación técnica de la OMI para fomentar la propiedad nacional/regional de las actividades de cooperación técnica, se ha consolidado aún más la colaboración de la OMI con las dos organizaciones regionales en la región de las islas del Pacífico, la Comisión del Pacífico Meridional (SPC) y el Programa regional del medio ambiente para el Pacífico Sur (SPREP). Mediante Memorandos de entendimiento firmados con la OMI, se ha delegado a la SPC la realización de proyectos relativos a la seguridad marítima y se ha solicitado al SPREP que realice actividades vinculadas a la protección del medio marino.

66 Los principales logros obtenidos a partir de las actividades de cooperación técnica incluyen la elaboración e implantación de la legislación regional modelo sobre contaminación marina, la elaboración del reglamento sobre seguridad para buques no regidos por los convenios en razón de sus dimensiones, la elaboración del Plan regional de las islas del Pacífico para contingencias de derrames en el mar (PACPLAN), la preparación de las directrices de gestión ambiental para la explotación de los puertos de las islas del Pacífico, y la actualización del Código Marítimo del Pacífico Sur, la elaboración de una estrategia regional para abordar el problema de los restos de naufragio de la Segunda Guerra Mundial y de otros instrumentos regionales para implantar normas internacionales.

Programas prioritarios para 2006-2007

67 Aunque se ha logrado mucho mediante la ejecución de actividades de los proyectos regionales, aún quedan muchas cuestiones por abordar. La falta de una infraestructura adecuada y de una gestión competente en materia de administración y formación relativas a la seguridad marítima es un obstáculo para el cumplimiento de prescripciones internacionales modernas.

68 Con objeto de incrementar la seguridad de la navegación en la región se deberá seguir prestando asistencia para actualizar el código marítimo regional y la legislación marítima nacional. Se seguirá impartiendo formación a administradores marítimos, inspectores e instructores, así como a investigadores de siniestros marítimos. Se debería mejorar la base de datos regional creada por la SPC a fin de facilitar el acceso a información general útil para el sector marítimo.

69 Es imposible poner suficiente énfasis en la importancia que tiene el medio costero en todos los aspectos de la vida de los habitantes de las islas del Pacífico. La asistencia durante 2004-2005 en el ámbito de la protección del medio marino se centrará en la aplicación de las nuevas medidas elaboradas por la OMI respecto del control y la gestión del agua de lastre y el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales. Se deberá prestar asistencia a los países de las islas del Pacífico en la determinación y el establecimiento de las ZMES.

Apoyo al desarrollo marítimo - Islas del Pacífico	
Programas principales de la OMI	Creación de capacidad y cooperación técnica
Programas de la OMI	Ejecución del programa de cooperación técnica - Islas del Pacífico
Temas prioritarios	- Comité de Seguridad Marítima N^{os} 1 y 3 - Comité de Protección del Medio Marino Nº 1 a 6 - Comité Jurídico N^{os} 2 a 5 - Comité de Facilitación N^{os} 1 a 5
Objetivos inmediatos	a) Realización de auditorías en virtud del Código IGS: establecimiento/refuerzo, implantación y mantenimiento de los sistemas nacionales de realización de auditorías en virtud del Código IGS b) Creación de capacidad para la implantación por el Estado de abanderamiento y la supervisión por el Estado rector del puerto: refuerzo del cumplimiento eficaz de las responsabilidades de los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos c) Desarrollo de capacidades para la implantación y la aplicación del MARPOL, incluido el suministro de instalaciones de recepción y, cuando sea necesario, actividades relacionadas con las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de buques de navegación internacional d) Fomento de la ratificación e implantación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación SNPP y consolidación de la capacidad de los países para luchar contra los sucesos de contaminación marina y para ampliar la cooperación regional e) Consolidación de la capacidad nacional y regional para lograr una implantación eficaz del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques f) Fomento de la ratificación, implantación y cumplimiento del Convenio de Londres 1972 y su Protocolo de 1996 g) Implantación del Convenio AFS h) Fomento de la aceptación de los instrumentos de la OMI; elaboración y actualización de la legislación marítima nacional i) Simplificación, normalización y reducción al mínimo de los trámites, requisitos y procedimientos vinculados con la llegada, estadía y salida de los buques que hacen viajes internacionales, mediante la implantación del Convenio de Facilitación j) Consolidación de la capacidad, dentro de la OMI y de la región, para la coordinación y la ejecución del PICT
Resultados previstos	a) Refuerzo de la supervisión y el control por las Administraciones marítimas mediante: - creación y mejora de procedimientos para la elaboración y realización de auditorías en virtud del Código IGS - consolidación de la capacidad e incremento del número de auditores para las auditorías en virtud del Código IGS b) Aumento del número de ratificaciones/implantación de los instrumentos de la OMI mediante:

Apoyo al desarrollo marítimo - Islas del Pacífico	
	- aumento del número de administradores/ inspectores/ funcionarios de supervisión en países seleccionados que reciben formación - armonización y coordinación de las funciones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto - realización constante y eficaz y notificación de investigaciones sobre siniestros marítimos c) Aumento del número de aceptaciones y mejora de la eficacia de la implantación del Convenio MARPOL mediante: - establecimiento de leyes y normas nacionales en un país como mínimo - formación de hasta 20 inspectores en lo que respecta al MARPOL d) - Aumento del número de aceptaciones del Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación-SNPP, así como del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 - Planes nacionales nuevos y actualizados para contingencias en dos países como mínimo - Adopción de dos planes regionales o subregionales para contingencias - Formación de hasta 100 personas en materia de lucha contra la contaminación e) Adaptación del material para la toma de conciencia a las necesidades concretas de los países de la región para que se pueda ratificar e implantar de forma temprana en la región el Convenio sobre gestión del agua de lastre f) Una mayor comprensión y un mayor cumplimiento de las disposiciones del Convenio de Londres 1972 y su Protocolo de 1996 y de las directrices elaboradas al respecto g) Refuerzo de la concienciación acerca de la necesidad de ratificar el Convenio AFS y de su incorporación en las legislaciones de los países h) Introducción y actualización de proyectos de leyes marítimas en dos países como mínimo i) Aumento de la aceptación del Convenio de Facilitación y de las enmiendas de 1991 para la institucionalización del Comité de Facilitación y para una mayor comprensión de las responsabilidades del personal relacionado con la interfaz buque-puerto, incluido el personal que interviene en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas j) - Ejecución y coordinación eficaz de las actividades del PICT en las regiones en desarrollo - Incorporación de cuestiones marítimas en los planes de desarrollo nacionales y regionales - Fortalecimiento de la coordinación de las actividades de la OMI con las de otros asociados en la región

Apoyo al desarrollo marítimo - Islas del Pacífico	
	- Movilización del apoyo financiero y en especie para las actividades del PICT
Actividades	a) Un curso regional sobre realización de auditorías en virtud del Código IGS b) Un curso regional sobre implantación por el Estado de abanderamiento y supervisión por el Estado rector del puerto, un curso regional sobre investigación de siniestros marinos, un cursillo regional sobre el Convenio de Formación y el factor humano y un cursillo regional sobre el sistema de gestión y supervisión del tráfico marítimo c) Dos evaluaciones de las necesidades mediante misiones de determinación de los hechos y un cursillo nacional de seguimiento sobre el Convenio MARPOL d) Convenio de Cooperación y Protocolo de Cooperación SNPP: un cursillo nacional sobre planificación para contingencias, dos cursos de formación regionales (niveles 2 y 3) y ejercicios; un cursillo regional sobre cartografía de las zonas sensibles y la utilización de dispersantes, participación de la OMI en una reunión para puntos de convergencia, un seminario regional para los encargados de adoptar decisiones sobre la ratificación e implantación del Protocolo de Cooperación-SNPP y un cursillo regional sobre preparación y lucha contra los sucesos SNPP ocurridos en zonas portuarias. e) Realización de un curso de formación regional sobre la introducción y la implantación de la estrategia regional de gestión del agua de lastre. f) Un cursillo regional en 2006 para concienciar a las autoridades pertinentes acerca de las repercusiones de la ratificación, implantación y aplicación del Convenio de Londres de 1972 y su Protocolo de 1996 en el contexto de otros acuerdos y programas internacionales pertinentes, incluidos los instrumentos de la OMI. g) Una misión de evaluación de las necesidades y/o de asesoramiento a fin de ayudar a elaborar legislación interna para dar efecto al Convenio AFS. h) Dos misiones de seguimiento o de asesoramiento sobre el examen/actualización de la legislación marítima nacional. i) Dos seminarios/misiones de asesoramiento nacionales sobre la implantación del Convenio de Facilitación en países seleccionados. j) Continuación de los acuerdos de asociación con organizaciones regionales para la coordinación y la ejecución del PICT.
Costo calculado	**637 000 dólares**

Resumen de las necesidades financieras del programa subregional para las islas del Pacífico correspondiente al bienio 2006-2007 (en dólares)		
Número del tema prioritarios	**Programa de cooperación técnica**	**Necesidad total**
1 y 3	Seguridad y protección marítimas	190 000
1 a 6	Protección del medio marino	267 000
2 a 5	Asuntos jurídicos	50 000
1 a 5	Facilitación	50 000
	Asociaciones/coordinación regional	80 000
Total		**637 000**

D PROGRAMA REGIONAL PARA LA COMUNIDAD DE ESTADOS INDEPENDIENTES (CEI)/EUROPA ORIENTAL

Panorama regional

70 La región de Europa Oriental/CEI está integrada por 27 países con economías en transición, 12 de los cuales no tienen salida al mar y los restantes son Estados ribereños de los mares Negro, Caspio, Adriático y Báltico. 23 países de la región son miembros de la OMI.

71 La región tiene amplios intereses comerciales en la esfera de la marina mercante y de la pesca, que abarcan la navegación marítima y fluvial. 18 países tienen registros de buques, aunque estos varían en magnitud, desde tres en el más pequeño hasta 4 943 en el más grande (Federación de Rusia). En los cuadros siguientes se facilitan datos comparativos relativos a las flotas regional y mundial correspondientes al periodo 2000-2003.

Número de buques	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**
A CEI/Europa Oriental	7 826	7 738	8 035	8 063
B Total mundial	87 546	87 939	89 010	89 899
Porcentaje de A en relación con B	9%	9%	9%	9%

Tonelaje bruto	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**
A CEI/Europa Oriental	1 7417 499	16 472 640	16 866 259	16 767 209
B Total mundial	558 053 957	574 551 264	585 583 396	605 218 368
Porcentaje de A en relación con B	3%	3%	3%	3%

72 Estos datos demuestran que, durante el periodo 2000-2003, la región Europa Oriental/CEI presentó constantemente un porcentaje del total de buques del mundo mayor que el correspondiente al del tonelaje bruto mundial, lo cual es indicación de que en la región se registran buques relativamente pequeños. Antes de 2000, el número de aceptaciones por los países de la CEI/Europa Oriental de los instrumentos de la OMI sumaba 364. Durante el periodo 2000-2004 la cifra aumentó a 481, lo que supuso un incremento del 32%. Si bien se trata de un adelanto considerable durante un periodo limitado, si se consideran las aceptaciones sobre una base individual se observará entre los países una gran diferencia, que va desde un solo instrumento ratificado por un país hasta 36 por otro. Aunque los principales Estados de abanderamiento de la región han aceptado los convenios más importantes de la OMI, es necesario que otros Estados acepten o ratifiquen los instrumentos de la Organización. Es

igualmente necesaria la elaboración o la actualización en la región de legislación secundaria que permita a las administraciones marítimas satisfacer debidamente sus responsabilidades en lo que se refiere a la implantación y a hacer cumplir los instrumentos.

73 La mayoría de los países de la CEI/Europa Oriental cuentan con administraciones marítimas establecidas desde hace mucho tiempo, mientras que por otra parte otros de estos países están estableciendo y desarrollando las estructuras necesarias. Sin embargo, el nivel de experiencia administrativa, jurídica y técnica para cumplir con las responsabilidades propias de los Estados de abanderamiento, rectores del puerto y ribereños varía entre los países en función de su respectivo desarrollo marítimo y económico. La OMI ha ayudado a países de la región a reforzar su capacidad humana e institucional en materia de administración marítima, ayuda que debería seguir prestando en la forma de expertos y formación.

74 A fines de 2004, 50 personas de la región habían recibido formación en la Universidad Marítima Mundial, sobre todo en especialidades técnicas y en particular en administración de la seguridad marítima y en gestión portuaria o de transporte marítimo, y 27 en el Instituto Internacional de Derecho Marítimo. La región necesita más inspectores, un problema del cual se está ocupando la OMI especialmente mediante programas regionales de formación de nivel básico y superior.

75 La región tiene 87 centros de enseñanza marítima ubicados en 11 países, todos los cuales son Partes en el Convenio de Formación. De estos centros sale la mayoría de los tripulantes de la flota regional, así como personal para las flotas de otras regiones, y ofrecen además otros cursos en operaciones navieras y portuarias, gestión de zonas costeras, etc.

76 Dieciséis países de la región de la CEI/Europa oriental han facilitado información que demuestra que se da pleno efecto a las disposiciones pertinentes del Convenio de Formación.

Programas prioritarios para 2006-2007

77 La asistencia de la OMI a la región de Europa oriental/CEI seguirá concentrándose en el establecimiento y actualización de administraciones marítimas a través de la asistencia para mejorar sus recursos institucionales, legislación marítima y procedimientos de trabajo y de la formación de personal administrativo, inspectores y examinadores. Se pondrá énfasis en mejorar la supervisión por el Estado rector del puerto y la implantación por el Estado de abanderamiento, fomentando a tal fin la implantación del Código IGS (realización de auditorías en virtud del Código IGS), y en la formación de los investigadores sobre siniestros marinos.

78 Las actividades ambientales para Europa Oriental/CEI deberán concentrarse en la implantación del Convenio MARPOL, la creación de capacidad nacional y regional para hacer frente a emergencias marítimas (Convenio de Cooperación y Protocolo de Cooperación-SNPP). La estrategia deberá basarse principalmente en las alianzas y en la supresión de las barreras que pudiesen haber erigido las diferencias jurídicas, de políticas, de inversiones y de capacidad a fin de garantizar el uso y el desarrollo sostenible de recursos marinos y costeros.

Programa regional	**Apoyo al desarrollo marítimo - CEI/Europa oriental**
Programas principales de la OMI	Creación de capacidad y cooperación técnica
Programas de la OMI	Ejecución del programa de cooperación técnica- CEI/Europa oriental
Temas prioritarios	- Comité de Seguridad Marítima N^{os} 1 y 3 - Comité de Protección del Medio Marino N^{os} 1 a 6
Objetivos inmediatos	a) Realización de auditorías en virtud del Código IGS: establecimiento/refuerzo, implantación y mantenimiento de los sistemas nacionales de realización de auditorías en virtud del Código IGS b) Creación de capacidad para la implantación por el Estado de abanderamiento y la supervisión por el Estado rector del puerto: refuerzo del cumplimiento eficaz de las responsabilidades de los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos c) Desarrollo de capacidades para la implantación y la aplicación del MARPOL, incluido el establecimiento de instalaciones de recepción d) Fomento de la ratificación e implantación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP y consolidación de la capacidad nacional y regional para luchar contra sucesos graves que entrañan contaminación del mar y ampliar la cooperación regional e) Fomento de la ratificación e implantación del Convenio AFS
Resultados previstos	a) Refuerzo de la supervisión y el control por las Administraciones marítimas mediante: - creación y mejora de procedimientos para la elaboración y realización de auditorías en virtud del Código IGS - refuerzo de la capacidad y aumento del número de auditores para realizar las auditorías en virtud del Código IGS b) Aumento del número de ratificaciones/refuerzo de la implantación de los instrumentos de la OMI mediante: - aumento del número de administradores/inspectores/ en países seleccionados que han recibido formación - realización constante y eficaz de investigaciones sobre siniestros marítimos y notificaciones al respecto c) Aumento del número de aceptaciones y fomento de la implantación eficaz del Convenio MARPOL y plan de acción para la aprobación de las prescripciones de zona especial aplicables al mar Negro d) Aumento del número de las aceptaciones del Convenio de Cooperación, el Protocolo de Cooperación-SNPP, así como del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, mediante: - planes nacionales para contingencias nuevos y actualizados en dos países como mínimo; - formación de un núcleo de personal de hasta 100 personas en lucha contra la contaminación ;y

Programa regional	Apoyo al desarrollo marítimo - CEI/Europa oriental
	- inicio del proceso de preparación ante sucesos que entrañan contaminación SNPP, en particular la elaboración de planes para contingencias para puertos e) Aumento del número de ratificaciones del Convenio AFS e incorporación en las legislaciones nacionales
Actividades	a) Un curso regional sobre realización de auditorías en virtud del Código IGS b) Dos cursos nacionales sobre implantación por el Estado de abanderamiento para países seleccionados, un curso regional sobre implantación por el Estado de abanderamiento y un curso regional sobre investigación de siniestros marítimos, c) Un cursillo regional sobre ratificación, implantación y ejecución del Convenio MARPOL d) Tres cursos de formación nacional (Convenio de Cooperación de la OMI, niveles 2 y 3), un curso de formación regional (Formación de instructores acerca del Convenio de Cooperación de la OMI) y un seminario regional para los encargados de adoptar decisiones (Protocolo de Cooperación-SNPP) e) Un cursillo regional para concienciar a las autoridades pertinentes sobre las repercusiones de la ratificación, implantación y ejecución del Convenio AFS
Costo calculado	**750 000 dólares**

Resumen de las necesidades financieras del programa regional para la CEI/Europa oriental correspondiente al bienio 2006-2007 (en dólares)		
Número de tema prioritario	**Programa de cooperación técnica de la OMI**	**Necesidad total**
1 y 3	Seguridad y protección marítimas	240 000
1, 2, 3,	Protección del medio marino	510 000
Total		**750 000**

E PROGRAMA REGIONAL PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

E.1 América Latina

Panorama regional

79 La región se compone de 19 países en desarrollo (de los cuales dos no tienen salida al mar y dos son insulares), con un extenso litoral en el océano Pacífico en su sector oeste y en el océano Atlántico y el mar Caribe en la costa oriental. Todos los países latinoamericanos son Miembros de la OMI.

80 La región tiene grandes intereses comerciales en la pesca y en la marina mercante, que abarcan la navegación fluvial, marítima y lacustre. En todos los países de América Latina hay registros de buques, que varían en magnitud desde ocho en el más pequeño hasta 6 302 en el más grande (Panamá). El cuadro siguiente proporciona datos comparativos sobre la flota mundial y la regional correspondientes al periodo 2000-2003.

Número de buques		2000	2001	2002	2003
A	América Latina	11 363	11 141	11 232	11 378
B	Total mundial	87 546	87 939	**89 010**	**89 899**
Porcentaje de A en relación con B		13%	13%	13%	13%

Tonelaje bruto		2000	2001	2002	2003
A	América Latina	123 234 753	131 115 562	134 015 228	134 392 426
B	Total mundial	558 053 957	574 551 264	**585 583 396**	**605 218 368**
Porcentaje de A en relación con B		22%	23%	23%	22%

81 En los cuadros *supra* se indica que, durante el periodo 2000-2003, América Latina tuvo de forma constante un porcentaje mucho mayor del arqueo bruto mundial que del total mundial de buques, lo que indica que la región registra buques de mayores dimensiones. De los cuadros anteriores se desprende que, en conjunto, el número de buques no ha variado prácticamente durante el periodo en cuestión pero el tonelaje bruto ha aumentado en casi un 10%.

82 Al 31 de diciembre de 2003, seis países de América Latina (Brasil, Chile, Honduras, México, Panamá y Venezuela) tenían cada uno más de 500 000 TRB, y una flota combinada de 9 388 buques con más de 132 millones TRB. Estos seis países poseen por sí solos el 83% de los buques de la región y el 99% de su tonelaje, ostentando Panamá, el Estado de abanderamiento más importante del mundo, los mayores porcentajes. Al contrario, los 13 países latinoamericanos restantes tenían durante ese periodo 1 990 buques con unos dos millones de TRB.

83 Desde el comienzo del decenio de 1980, la OMI ha colaborado estrechamente con las dos redes marítimas conocidas como la a) "Red operativa de cooperación regional de autoridades marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá (ROCRAM) y la "Red operativa de cooperación regional de autoridades marítimas (ROCRAM-CA)", que cubre América Central y la República Dominicana.

84 Tal cooperación ha abarcado todos los campos de competencia de la OMI y ha incluido la elaboración y adopción del Acuerdo de Viña del Mar sobre supervisión por el Estado rector del puerto, así como estrategias regionales para la implantación efectiva de las normas de la OMI respecto de la seguridad marítima, formación pesquera y marítima, protección del medio ambiente y legislación marítima.

85 Al 30 de diciembre de 2004, ambas redes están revisando sus estrategias con miras a actualizarlas. En ese contexto, el desarrollo marítimo continuo de la región está basado en políticas y planes de acción que surgen como resultado de iniciativas importantes. La ROCRAM adoptó sus nuevas estrategias para 2005-2010 en febrero de 2005. Se definieron sus prioridades como el pleno cumplimiento de todos los Convenios internacionales. El nuevo Memorando de entendimiento con la ROCRAM para el bienio 2005-2006 se firmó inmediatamente después de la adopción de sus nuevas estrategias. Se prevé que se ultime la COCATRAM antes de que termine 2005.

86 La asistencia que la OMI presta a América Latina se basa en las estrategias marítimas existentes y futuras de la región, y la Organización seguirá centrándose en el apoyo a su ejecución. En este contexto, y con arreglo a las políticas de descentralización adoptadas por el Comité de Cooperación Técnica, la mayor parte del apoyo de la OMI se canaliza a través de las dos redes en virtud de los Memorandos de entendimiento firmados con la Secretaría de la ROCRAM y la Comisión centroamericana sobre transporte marítimo (COCATRAM), que es la

Secretaría permanente de la ROCRAM-CA. Mediante esos instrumentos, se asigna a cada red la responsabilidad de la gestión y ejecución de las actividades regionales de cooperación técnica determinadas por los respectivos países como prioridades para la creación de capacidad para la implantación y ejecución efectiva de las normas marítimas mundiales de la OMI.

87 Al mes de septiembre de 2000 el número de aceptaciones de los países latinoamericanos de los tratados de la OMI era de 303, y al mes de febrero de 2005 había ascendido a 356, lo cual representaba un aumento del 18,5%. Mientras que los principales Estados de abanderamiento de la región han aceptado los principales convenios de la OMI, continúan las deliberaciones legislativas en varios países para aceptar o ratificar otros instrumentos de la Organización, como por ejemplo el SOLAS y el MARPOL (especialmente en América Central) y los Protocolos del Fondo y del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (en toda la región). A través de misiones de asesoramiento y actividades de formación, la OMI ha prestado apoyo a las administraciones marítimas de la región (individual y colectivamente) en relación con la elaboración de legislaciones y con su constante actualización a tenor de los acontecimientos relacionados con la normativa que surgen en el mundo.

88 Aunque la mayoría de los países latinoamericanos cuentan con administraciones marítimas establecidas desde hace mucho tiempo, el nivel de idoneidad técnica, jurídica y administrativa para cumplir las responsabilidades del Estado ribereño, del Estado rector del puerto y del Estado de abanderamiento varían según el país de que se trate conforme a su desarrollo económico y marítimo. En este sentido, las naciones más desarrolladas de la región han ayudado continuamente a las otras a consolidar su capacidad institucional y sus recursos humanos en materia de administración marítima y tal ayuda continúa suministrándose a través de la cooperación técnica entre países en desarrollo con el apoyo de la OMI. Ejemplos de esto incluyen los Memorandos de entendimiento firmados en 2002 entre la OMI y las Administraciones marítimas de Argentina y Chile, y en 2002 con Perú, que facilitan el suministro de expertos e instructores de esas naciones de forma gratuita.

89 A fines de 2004, 201 latinoamericanos habían recibido formación en la Universidad Marítima Mundial y 20 en el Instituto de Derecho Marítimo Internacional. Buena parte del primer grupo se especializó en temas técnicos, particularmente en la gestión de la seguridad y en la gestión naval o portuaria. Además, 57 latinoamericanos han participado en cursos de formación técnica organizados por la Academia Marítima Internacional de la OMI. Hasta cierto punto, como consecuencia de sus respectivos niveles de desarrollo marítimo, las necesidades en materia de formación de los países que integran la ROCRAM y la ROCRAM-CA parecen ser diferentes. No obstante, ambas redes se están concentrando ahora en la formación de auditores con respecto al Código IGS y la primera también se está centrando en la supervisión por el Estado rector del puerto. La OMI y sus asociados en América Latina están abordando las correspondientes necesidades mediante cursos regionales y programas nacionales de formación según el caso.

90 A fines de 2004, 14 países de la región son Partes en el Convenio de Formación, de los cuales 12 figuran también en la "lista blanca". La región tiene unos 22 centros de formación marítima en 13 países que se encargan de instruir a la mayor parte de los marinos de la flota regional, así como al personal de flotas de otras regiones, y también imparten otros cursos sobre operaciones portuarias y de transporte marítimo, gestión del litoral, legislación marítima, etc. Finalmente, cabe destacar que los países de la ROCRAM están colaborando activamente con la OMI en la traducción al español de estos cursos modelo relativos al Convenio de Formación.

En 2004 la OMI recibió las traducciones de los Cursos Modelo Nos.312 (Evaluación, examen y titulación de la gente de mar) y 7.03 (Oficial encargado de la guardia de navegación).

91 La seguridad de los buques pesqueros de la región sigue siendo motivo de preocupación dado que no disminuye el número de siniestros, particularmente en lo que respecta a las embarcaciones más pequeñas. Como se consideró que esto podría deberse en parte a la carencia de reglas de seguridad conexas, la OMI ha ayudado a la región con la elaboración de normas de seguridad para buques pesqueros de 24 a 45 m de eslora que se implantarán de forma voluntaria en los países de ROCRAM. En este contexto, sólo un país latinoamericano es Parte en el Protocolo de Torremolinos, mientras que todavía ninguno es Parte en el Convenio de formación para los buques pesqueros, a pesar de la considerable flota pesquera de la región, del gran número de pescadores que la integran y del hecho de que los aspectos relacionados con la seguridad y la formación se abordan en las estrategias de ROCRAM y ROCRAM-CA sobre seguridad marítima. En abril de 2005, se celebró en Ecuador un seminario regional sobre la implantación del Protocolo de Torremolinos.

92 En vista del extenso litoral y del denso tráfico de buques tanque, así como del considerable interés en la exportación de productos químicos y de hidrocarburos, sin omitir tampoco el aumento de las operaciones de los cruceros en los países caribeños, los países latinoamericanos también han abordado la protección del medio marino por medio de estrategias regionales y de numerosas actividades de formación organizadas en colaboración con la OMI. A este respecto, dichas estrategias han determinado las principales limitaciones y objetivos, centrados estos últimos esencialmente en una mejor implantación del MARPOL (mediante el establecimiento de instalaciones de recepción portuarias), prevención y contención de la contaminación causada por sustancias químicas y la actualización y verificación regular de los planes nacionales y regionales para contingencias.

93 Desde 2001, la OMI, la ROCRAM y la COCATRAM revisan los programas de protección del medio marino de la OMI y otras instituciones de la región[2], y promover la cooperación entre éstos. En este último contexto, se determinó la necesidad de cooperación entre la OMI y la CPPS, especialmente en lo que respecta a la actualización del plan regional para contingencias que abarca a sus cinco países miembros, y la OMI la está abordando a través de la cooperación técnica entre países en desarrollo. Los países participantes de la Región del Gran Caribe estaban más al tanto de los objetivos de REMPEITC-Carib y esto tuvo como consecuencia la programación, en cooperación con ARPEL y otras entidades del sector, de actividades para la elaboración/actualización de planes nacionales, bilaterales y regionales para contingencias, y la formación de personal en asuntos relativos al Convenio de Cooperación. Cabe destacar que la región en su totalidad mostró un gran interés en las actividades del programa GloBallast de la OMI y desearían en particular ver una pronta regionalización de los resultados del proyecto piloto en Brasil.

[2] Por ejemplo: a) la Asociación Regional de Empresas de Hidrocarburos y Gas Natural en América Latina y el Caribe (ARPEL); b) la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS); c) el programa FMAM para la protección ambiental del Río de la Plata y su frente marítimo; d) el programa GloBallast de la OMI y su proyecto piloto en Sepetiba (Brasil); e) el Centro regional de información sobre la contaminación del mar en casos de emergencia en la Región del Gran Caribe (REMPEITC-Carib) de la OMI; f) el Programa Ambiental del Caribe (PNUMA); y g) el Programa de mares regionales para el Pacífico Nororiental del PNUMA.

Programas prioritarios para 2006-2007

94 Tal y como se indicó anteriormente, la asistencia de la OMI a América Latina seguirá centrándose en la ejecución de las estrategias regionales adoptadas e incipientes, haciendo hincapié en los programas regionales que correspondan a los objetivos a plazo medio del PICT. A este respecto, los programas regionales propuestos delineados más abajo se centran a su vez en los resultados que puedan alcanzarse durante el bienio, pese a que no pueden abordar toda la ayuda técnica que requiere la región. En la medida de lo posible, y ajustándose a las políticas de descentralización del Comité de Cooperación Técnica, la OMI continuará utilizando la experiencia y capacidad de la COCATRAM, la ROCRAM y REMPEITC-Carib para la ejecución de los programas propuestos, así como la cooperación de las instituciones internacionales y bilaterales activas en el sector marítimo de la región.

Programa regional	**Apoyo al desarrollo marítimo - América Latina**
Programas principales de la OMI	Creación de capacidad y cooperación técnica
Programas de la OMI	Ejecución del programa de cooperación técnica –América Latina
Temas prioritarios	- Comité de Seguridad Marítima N^{os} 1 y 3 - Comité de Protección del Medio Marino N^{os} 1 a 6 - Comité Jurídico N^{os} 2-5 - Comité de Facilitación N^{os} 1-5
Objetivos inmediatos	a) Realización de auditorías en virtud del Código IGS: establecimiento/refuerzo, implantación y mantenimiento de los sistemas nacionales de realización de auditorías en virtud del Código IGS b) Creación de capacidad para la implantación por el Estado de abanderamiento y la supervisión por el Estado rector del puerto: refuerzo del cumplimiento eficaz de las responsabilidades de los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos c) Implantación y cumplimiento del Convenio de Formación d) Fomento de la implantación eficaz de los instrumentos de la OMI relacionados con las prescripciones especiales de formación aplicables a determinados tipos de buques y cargas e) Desarrollo de capacidades en relación con el MARPOL y otros instrumentos relacionados con la protección del medio marino, implantación y aplicación incluido el suministro de instalaciones de recepción y, cuando sea necesario, actividades relacionadas con las emisiones de gases de invernadero procedentes de buques de navegación internacional, gestión del agua de lastre y sistemas AFS. f) Fomento de la ratificación e implantación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP y consolidación de la capacidad nacional y regional para hacer frente a sucesos graves que entrañan contaminación del mar y ampliación de la cooperación regional h) Fomento de la aceptación de instrumentos de la OMI, elaboración y actualización de legislación marítima nacional

Programa regional	**Apoyo al desarrollo marítimo - América Latina**
	i) Simplificación, normalización y reducción al mínimo de los trámites, requisitos y procedimientos vinculados con la llegada, estadía y salida de los buques que hacen viajes internacionales, mediante la implantación del Convenio de Facilitación j) Consolidación de la capacidad, dentro de la OMI y de las regiones en desarrollo, para la coordinación y desarrollo de las actividades del PICT
Resultados previstos	a) Refuerzo de la supervisión y el control por las Administraciones marítimas mediante: - creación y mejora de procedimientos para la elaboración y realización de auditorías en virtud del Código IGS - mejora de la capacidad y aumento del número de auditores encargados de realizar las auditorías en virtud del Código IGS b) Aumento del número de ratificaciones y una mayor implantación de los instrumentos de la OMI mediante: - aumento del número de administradores/inspectores/funcionarios de supervisión en países seleccionados que han recibido formación mediante - armonización y coordinación de las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto c) Un mayor cumplimiento del Convenio de Formación d) Una mayor concienciación en cuanto a las responsabilidades y disminución del número de siniestros como resultado de la explotación sin riesgos de los buques GNL y la implantación del Código IMDG reformateado. e) Aumento del número de ratificaciones y de la implantación del MARPOL, el Convenio sobre gestión del agua de lastre y el Convenio AFS f) Aumento del número de ratificaciones y una mayor implantación del Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP g) Aumento del número de aceptaciones de los instrumentos de la OMI; elaboración y actualización de las administraciones marítimas nacionales h) Constitución de comités nacionales de facilitación e implantación eficaz de la resolución A.870(20) de la OMI. i) Ejecución eficaz de las actividades del PICT en las regiones en desarrollo; inclusión de las cuestiones relacionadas con el sector marítimo en los planes nacionales y regionales de desarrollo; refuerzo de la coordinación de las actividades de la OMI con las de otros socios en las regiones en desarrollo; movilización de apoyo financiero y en especie para las actividades del PICT
Actividades	a) Dos cursos regionales sobre la realización de auditorías en virtud del Código IGS para los países de la ROCRAM y la ROCRAM-CA b) Un curso avanzado para funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto de los países de la

Programa regional	**Apoyo al desarrollo marítimo - América Latina**
	ROCRAM y un curso regional sobre investigación de siniestros marítimos para los países de la ROCRAM-CA c) Dos seminarios regionales sobre implantación y cumplimiento del Convenio de Formación para los países de la ROCRAM-CA d) Un curso regional sobre seguridad de los buques GNL para los países de la ROCRAM y un seminario regional sobre la implantación del Código IMDG para los países de la ROCRAM-CA e) Un cursillo regional sobre el uso de dispersantes para los países de la ROCRAM, dos cursillos regionales sobre ratificación, implantación y aplicación del MARPOL y del Convenio AFS para los países de la ROCRAM y la ROCRAM-CA y dos cursos regionales de formación sobre la Introducción de de la gestión del agua de lastre utilizando metodología Train-X del programa GloBallast y material didáctico para los países de la ROCRAM y la ROCRAM-CA. f) Dos seminarios regionales para los encargados de la toma de decisiones sobre la ratificación y la implantación del Protocolo de Cooperación-SNPP para los países de la ROCRAM y la ROCRAM-CA y dos seminarios regionales sobre planificación para contingencias y prevención del a contaminación para los países de la ROCRAM y la ROCRAM-CA g) Un curso regional sobre legislación marítima internacional para los países de la ROCRAM h) Un seminario regional sobre implantación del Convenio de Facilitación para los países de la ROCRAM-CA i) Continuación de las modalidades de presencia regional y de las asociaciones con organizaciones regionales para la coordinación y ejecución del PICT y misiones especiales de asesoramiento
Costo calculado	**1 689 000 dólares**

Resumen de las necesidades financieras del programa subregional para América Latina correspondiente al bienio 2006-2007 (en dólares)

Número de temas prioritarios	**Programa de cooperación técnica de la OMI**	**Necesidad total**
1 a 3	Seguridad y protección marítimas	624 750
1 a 6	Protección del medio marino	744 750
2 a 5	Asuntos jurídicos	80 000
1 a 5	Facilitación	50 000
	Asociaciones/cooperación técnica	189 500
Total		**1 689 000**

E.2 El Caribe

Panorama regional

95 La región se compone de 14 Estados independientes y 14 dependencias ubicados en la cuenca del Caribe o limítrofes con el océano Atlántico. Todos los países del Caribe son miembros de la OMI, menos uno, Haití, que es la única nación de América clasificada como país menos desarrollado. Todos los Estados y dependencias, con la excepción de tres, son islas o archipiélagos. Por su naturaleza misma, la región depende en gran medida del sector marítimo para el transporte de pasajeros y mercancías, para la explotación de los recursos pesqueros y para desarrollar el turismo, que actualmente constituye la principal actividad económica en toda la región.

96 Los Estados del Caribe tienen un amplio y creciente interés en desarrollar la marina mercante. En todos los países independientes de la región, con excepción de uno, existen registros que varían en magnitud de uno a 1 297 buques (Bahamas). Asimismo, Bahamas encabeza la región en lo que respecta al mayor arqueo bruto (65%). Además, los territorios dependientes también tienen intereses significativos en el registro de buques y, de hecho, uno de ellos (las islas Caimán) ocupó el tercer lugar en términos de arqueo bruto a fines de 2003. En el cuadro siguiente se facilitan datos comparativos sobre las flotas regional y del mundo correspondientes al periodo 2000-2003.

Número de buques	2000	2001	2002	2003
Estados del Caribe	5 318	5 218	4 783	4 829
Territorios del Caribe	337	344	376	398
A Caribe en su totalidad	5 655	5 562	5 159	5 227
B Total mundial	87 546	87 939	89 010	89 899
Porcentaje de A en relación con B	6%	6%	6%	6%

Tonelaje bruto	2000	2001	2002	2003
Estados del Caribe	45 731 439	47 737 267	49 377 906	49 241 677
Territorios del Caribe	3 108 065	3 308 747	3 792 365	4 401 193
A Caribe en su totalidad	48 839 504	51 046 014	53 170 271	53 642 870
B Total mundial	558 053 957	574 551 264	585 583 396	605 218 368
Porcentaje de A en relación con B	9%	9%	9%	9%

97 A fines de 2003, seis registros (Antigua y Barbuda, Bahamas, Belice, las Islas Caimán, las Antillas Neerlandesas, San Vicente y las Granadinas) tenían una flota combinada de 5 306 buques con más de 50,3 millones TRB, mientras que los 12 registros restantes sumaban 256 buques con más de 0,8 millones TRB. Los seis principales registros poseían por lo tanto el 95% de los buques de la región y más del 99% de su arqueo. Cabe destacar que durante el periodo 2000-2003, se observó una disminución del 8% en el número de buques registrados en la región del Caribe pero un aumento de un 9% en el tonelaje.

98 A lo largo de las últimas tres décadas, la OMI ha ayudado a la región del Caribe en todas sus esferas de competencia, pero en especial en lo que se refiere a la seguridad marítima, la protección del medio marino, la legislación y el desarrollo de recursos humanos para las administraciones marítimas de la región. Con el crecimiento de la flota mercante de la región, del turismo y del sector de los cruceros durante las dos últimas décadas, el énfasis ha pasado a la protección del medio marino y a la gestión eficaz de la seguridad marítima.

99 Al mes de septiembre de 2000 el número de aceptaciones de países del Caribe de los instrumentos de la OMI ascendía a 184, y al mes de febrero de 2005, la cifra era de 294, lo que representa un aumento del 62%. Si bien esto constituye un adelanto importante en periodo de siete años, debido en buena parte a la labor de fomento del asesor marítimo regional, todavía se dan considerables variaciones según los distintos países, desde sólo seis instrumentos ratificados por un país hasta 31 por otro. En tanto que los Estados de abanderamiento más importantes de la región han aceptado algunos de los convenios principales de la OMI, otros países con registros más pequeños todavía no han ratificado ni siquiera los convenios principales como el SOLAS y el MARPOL. Sin embargo, en varios Estados se están efectuando trámites legislativos para la aceptación o ratificación de instrumentos adicionales, en particular aquellos relacionados con la protección marítima, así como con la protección del medio marino y la indemnización y responsabilidad civil, dado que un medio marino limpio y protegido es esencial para el desarrollo económico, en vista del crecimiento del sector del turismo y el de la pesca.

100 Aparte de la necesidad actual de aceptar aun más el marco normativo de la OMI, algunos Estados del Caribe han carecido en el pasado de legislación primaria y secundaria para cumplir debidamente sus responsabilidades como Estados de abanderamiento, rectores de puertos y ribereños. A tal efecto, durante los últimos años la OMI y el asesor marítimo regional prestaron un apoyo considerable para la preparación de un conjunto amplio de leyes y reglamentos modelo, incluidos códigos para buques no regidos por los convenios en razón de sus dimensiones, que forman la inmensa mayoría de los buques que navegan en el Caribe. Los modelos elaborados de tal manera –que además se han compartido con los países de habla inglesa de otras regiones en desarrollo y las Naciones Unidas los han clasificado como un "Caso exitoso de pequeños Estados insulares en desarrollo"- pueden ahora adaptarse a las necesidades de cada administración marítima. La OMI continuará prestando asistencia para este fin.

101 En este sentido, solo un número reducido de Estados del Caribe ha establecido administraciones en regla dotadas de un núcleo de personal con buena formación, si bien este aspecto también se está abordando mediante el apoyo del asesor marítimo regional y las actividades conexas de la OMI. Aunque algunos países cuentan con estructuras estatales relativamente grandes que han facilitado el desarrollo de sus administraciones marítimas, otros se ven limitados por falta de recursos financieros y humanos. Por consiguiente, se dan considerables diferencias en los niveles de competencia administrativa, jurídica y técnica para el cumplimiento de las responsabilidades marítimas. Sin embargo, los países con administraciones marítimas más desarrolladas continúan prestando asistencia técnica a sus vecinos ya sea directamente (a través de la cooperación técnica entre países en desarrollo o de la OMI) o indirectamente, compartiendo los resultados de cualquier asistencia marítima externa que reciban. Durante el bienio 2006-2007, la OMI tratará de fomentar una mayor cooperación interregional en el Caribe.

102 A finales de 2004, 92 caribeños habían recibido formación en la Universidad Marítima Mundial (de los cuales la mayoría se especializó en administración de la seguridad marítima, gestión portuaria o del transporte marítimo y administración marítima general) y 14 en el Instituto de Derecho Marítimo Internacional, y 11 habían participado en los cursos técnicos organizados por la Academia Marítima Internacional de la OMI. En años recientes se ha puesto énfasis en la formación de inspectores del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto, formación que continúa impartiéndose en su mayor parte por medio de proyectos regionales dirigidos por la OMI, así como a través de acuerdos bilaterales. Actualmente, estos esfuerzos solo abordan parcialmente el principal programa de formación aprobado por las Partes en el Memorando de entendimiento del Caribe sobre supervisión por el Estado rector del puerto

(que abarca inspectores y funcionarios, gerentes e instructores), formación que deberá seguir abordándose durante el próximo bienio.

103 A fines de 2004, 13 Estados del Caribe, de los cuales ocho figuran además en la "Lista blanca", eran Partes en el Convenio de Formación. La región cuenta con dos centros de formación marítima principales, en Jamaica y en Trinidad y Tabago y con otros centros en los que también se organizan algunos cursos de formación básica con carácter especial. La región está procurando crear en cada país una capacidad mínima para el desarrollo de cursos modelo básicos de la OMI para nuevos marinos y armadores de buques de eslora inferior a 24 metros y se prevé que esta formación se vinculará a los principales centros de formación de la región con el fin de facilitar la garantía de la calidad a efectos de la titulación, y esto se podría llevar a cabo a través de la cooperación técnica entre países en desarrollo con cierto apoyo de la OMI. Pese a que los dos centros de formación principales, que ofrecen también otros cursos conexos, tienen carácter nacional, en ellos se gradúa la mayoría de los oficiales y marineros de la región. Por ello, la implantación efectiva del Convenio de Formación revisado realizada por esos dos Estados tiene un efecto importante en la región en su conjunto, particularmente para el reconocimiento de los títulos por ellos expedidos a la gente de mar de otras naciones caribeñas. A través de la OMI y de acuerdos bilaterales la región recibe ayuda para mejorar su capacidad administrativa, jurídica y técnica para formación, examen, titulación y garantía de la calidad. Se requiere sin embargo asistencia adicional, especialmente para la modernización de equipo y la formación y actualización de los conocimientos de los instructores.

104 Tal como se indicó anteriormente, la seguridad de los buques de menor calado es de considerable importancia, dado que representan la gran mayoría de los buques que navegan en el Caribe. De allí que, con la elaboración del Memorando de entendimiento regional sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, los países también adoptaron un Código de seguridad para los buques de carga del Caribe aplicable a buques de arqueo bruto inferior a 500. Además, la OMI ha elaborado y distribuido en la región un código de seguridad para buques comerciales pequeños (de eslora inferior a 24 metros) que fue aprobado en una reunión de CARICOM celebrada en Cuba en septiembre de 2004 para que se adopte en el ámbito nacional en varios Estados del Caribe y se incorpore al régimen regional de supervisión por el Estado rector del puerto. La formación de inspectores para estos dos tipos de buques se incluye también en el programa de enseñanza adoptado simultáneamente con el Memorando de entendimiento del Caribe.

105 En lo que se refiere a la contención de la contaminación del mar, el apoyo de la OMI a la región se canaliza a través del REMPEITC-Carib, que ha ayudado a elaborar y actualizar planes para contingencias nacionales en cuatro países (Guatemala, Países Bajos, Antillas, Nicaragua y Suriname) y el plan del Convenio de Cooperación para las islas del Caribe, y proporciona ayuda constante para la formación de personal y operaciones de lucha de emergencia. Tras la institucionalización oficial del Centro mediante la firma de un Memorando de entendimiento entre las Antillas Neerlandesas, la OMI y el PNUMA, se ha garantizado su sostenibilidad mediante el traslado de expertos del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y Francia. El futuro programa de trabajo del Centro abarcará el fomento del Convenio de Cooperación, el Convenio MARPOL y la introducción de la Gestión del agua de lastre.

Programas prioritarios para el bienio 2006-2007

106 A fin de abordar las necesidades y los objetivos del plan de acción marítima regional elaborado para el Caribe por el asesor marítimo regional de la OMI, la asistencia prestada a la región continuará concentrándose en a) los servicios de coordinación del asesor marítimo regional de la OMI para fomentar un mayor desarrollo del sector marítimo de la región, y b) en el aumento de la capacidad para la administración de la seguridad marítima, la protección marítima y para la protección del medio marino. A este respecto, los programas regionales propuestos delineados más adelante se concentran en los resultados que puedan lograrse durante el próximo bienio, aunque no pueden abordar la totalidad de la ayuda técnica necesaria determinada en el plan de acción regional mencionado anteriormente. Seguirá prestándose ayuda en particular a través del asesor marítimo regional de la OMI y del REMPEITC-Carib y la Organización además cooperará con instituciones internacionales, regionales y bilaterales que tengan un interés en el desarrollo del sector marítimo caribeño.

Programa regional	**Apoyo al desarrollo marítimo-Caribe**
Programas principales de la OMI	Creación de capacidad y cooperación técnica
Programas de la OMI	Ejecución del programa de cooperación técnica, Caribe
Temas prioritarios	- Comité de Seguridad Marítima N^{os} 1 y 3 - Comité de Protección del Medio Marino N^{os} 1-6 - Comité jurídico N^{os} 2-5 - Comité de Facilitación N^{os} 1-5 - Coordinación regional de la ejecución del programa cooperación técnica
Objetivos inmediatos	a) Realización de auditorías en virtud del Código IGS: establecimiento/refuerzo, implantación y mantenimiento de los sistemas nacionales de realización de auditorías en virtud del Código IGS b) Creación de capacidad para la implantación por el Estado de abanderamiento y la supervisión por el Estado rector del puerto: refuerzo del cumplimiento eficaz de las responsabilidades de los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos c) Implantación y cumplimiento del Convenio de Formación d) Fomento de la implantación eficaz de los instrumentos de la OMI relacionados con las prescripciones especiales de formación aplicables a determinados tipos de buques y cargas e) Fomento de la ratificación e implantación del Convenio de Cooperación y del Protocolo de Cooperación-SNPP y del Convenio MARPOL f) Refuerzo de la capacidad regional y nacional para una implantación eficaz del Convenio para el control del agua de lastre y los sedimentos de los buques g) potenciación de las capacidades institucionales y humanas para la prevención, preparación, lucha y cooperación efectivas contra la contaminación del mar

Programa regional	**Apoyo al desarrollo marítimo-Caribe**
	h) Consolidación de la capacidad, dentro de la OMI y de la región, para la coordinación y ejecución de las actividades del PICT
Resultados previstos	a) Refuerzo de la supervisión y el control por las Administraciones marítimas mediante: - creación y mejora de procedimientos para la elaboración y realización de auditorías en virtud del Código IGS - refuerzo de la capacidad y aumento del número de auditores para las auditorías en virtud del Código IGS b) Aumento del número de ratificaciones/una mayor implantación de los instrumentos de la OMI mediante: - aumento del número de administradores/ inspectores/ funcionarios de supervisión en países seleccionados que han recibido formación mediante - armonización y coordinación de las funciones de supervisión por el Estado rector del puerto - realización constante y eficaz de investigaciones sobre siniestros marítimos y notificación al respecto c) una mayor implantación del Convenio de Formación d) una mayor concienciación en cuanto a las responsabilidades y disminución del número de siniestros como resultado de la explotación sin riesgos de los buques GNL y la implantación del Código IMDG reformateado e) Aumento del número de ratificaciones/refuerzo de la implantación del MARPOL, el Convenio de Cooperación y el Protocolo de Cooperación-SNPP f) Refuerzo de la implantación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques g) Ejecución eficaz de las actividades del PICT en las regiones en desarrollo, inclusión de cuestiones marítimas en planes nacionales y regionales de desarrollo; fortalecimiento de la coordinación de las actividades de la OMI con las de otros socios en las regiones en desarrollo; movilización de apoyo financiero y en especie para las actividades del PICT
Actividades	a) Un curso regional sobre la realización de auditorías en virtud del Código IGS b) Un curso regional CASIT para nuevos inspectores de buques y un seminario regional para administradores superiores c) Un seminario regional sobre implantación y cumplimiento del Convenio de Formación d) Un curso regional sobre la manipulación sin riesgos de las unidades de carga y un seminario regional sobre la implantación del Código IMDG e) Organización, a través del REMPEITC-Carib de: - un curso regional de formación (Convenio de Cooperación nivel 3) y ejercicios

Programa regional	Apoyo al desarrollo marítimo-Caribe
	- un seminario regional para encargados de la toma de decisiones sobre la ratificación e implantación del Protocolo del convenio de cooperación-SNPP - un cursillo regional sobre ratificación, implantación y aplicación del Convenio MARPOL f) Organización, a través del REMPEITC-Carib de: - dos cursos regionales de formación sobre Introducción a la gestión del agua de lastre utilizando la metodología Train-X del programa GloBallast y el material didáctico - un cursillo regional sobre la implantación de sistemas antiincrustantes g) continuación de las modalidades de presencia regional y de las asociaciones con organizaciones regionales para la coordinación y desarrollo del PICT y misiones especiales de asesoramiento
Costo calculado	**1 378 500 dólares**

Resumen de las necesidades financieras del subprograma regional para el Caribe Correspondiente al bienio 2006-2007 (en dólares)		
Números de tema prioritario	**Programa de cooperación técnica de la OMI**	**Necesidades totales**
1 a 3	Seguridad y protección marítimas	664 750
1 a 6	Protección del medio marino	534 750
	Asociaciones/coordinación regional	179 000
Total		**1 378 500**

F PROGRAMAS DE ÁMBITO MUNDIAL

Panorama

107 El sector del transporte marítimo constituye uno de los principales servicios para el desarrollo de la economía mundial, ya que más del 90% del comercio internacional se realiza por vía marítima. Sin embargo, el desarrollo de este sector depende primordialmente del crecimiento del comercio y de otros factores propios de las políticas económicas. A medida que la globalización continúa transformando la economía mundial, y que el comercio internacional continúa aumentando año tras año, se expande también el sector del transporte marítimo.

108 Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo, el comercio marítimo mundial (bienes cargados) volvió a registrar un aumento anual consecutivo en 2003, alcanzando una cifra sin precedentes de 6,17 billones de toneladas. La tasa de crecimiento anual aumentó al 3,7%, un nivel muy superior al incremento del 1% correspondiente a 2002. Se preveía además que el comercio marítimo mundial siguiese creciendo en 2004, tendencia que se desprende también del cuadro *infra,* que muestra que en el periodo 2000-2003, se produjo un aumento de un 2,7% del número de buques y de un 8,5% del tonelaje. En 2003, los 35 países marítimos más importantes controlaban el 97,5% de la flota mercante mundial.

Flota mundial	2000	2001	2002	2003
Número de buques	87 546	87 936	89 010	89 899
Tonelaje bruto	558 053 957	574 551 264	585 583 396	605 218 368

109 La OMI está formada ahora por 164 Estados Miembros y tres Miembros Asociados y sus instrumentos internacionales abarcan más del 98% del tonelaje mundial. Se ha reconocido en general el éxito de estos instrumentos en la reducción de la pérdida de tonelaje mundial y de la cantidad de hidrocarburos derramados por los buques. Sin embargo, una serie de factores, como la falta de los recursos y conocimientos necesarios en muchos países en desarrollo, la intensa competencia de los mercados y la existencia de proteccionismo, pueden influir en los niveles de la seguridad marítima mundial, en tanto que otros, como una gestión inadecuada, tripulaciones incompetentes o buques físicamente deficientes, continúan siendo un peligro para la vida humana en el mar y el medio marino.

110 El promedio de edad de la flota mundial ha disminuido ligeramente a 12,5 años, y casi el 27,7% de los buques de la flota mundial tienen 20 años o más. La escasez de mano de obra en el sector del transporte marítimo que ha recibido formación sigue siento motivo de preocupación, si bien los sucesos relacionados con la seguridad y la contaminación independientemente de lo que haya podido causarlos, han puesto en tela de juicio constantemente la eficacia de la red de seguridad que se ha creado con el paso del tiempo. Debido a que en gran medida las actividades del sector del transporte marítimo no trascienden a la opinión pública y a la tendencia creciente a culparlo cada vez que algo falla en su sistema, dicho sector debe solucionar su problema de imagen. Convendría encontrar medios para obtener el apoyo tanto de los políticos como del público en general para mejorar la eficacia del marco normativo internacional, y para mejorar también el programa de cooperación técnica de la OMI.

111 En años recientes, la OMI ha adoptado una actitud de iniciativa, poniendo muy de relieve la función del factor humano en el incremento de la seguridad y protección marítimas y de la protección del medio marino. Este nuevo énfasis también se ha incorporado en la labor de cooperación técnica de la OMI, y si bien algunos donantes tradicionales tales como el PNUD han suspendido su apoyo, que llegó a ser considerable, la implantación del PICT ha continuado gracias al a) empeño puesto por los Estados Miembros en la decisión de transferir los excedentes del Fondo de Imprenta al Fondo de Cooperación Técnica, y b) a las contribuciones de otros importantes donantes, entre ellos Francia, la República de Corea, el Reino Unido, el FMAM y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. Además, el establecimiento de nuevos acuerdos de asociación con muchos Gobiernos y organizaciones ha facilitado a su vez la financiación y el desarrollo de las actividades del PICT.

112 A través de estos mecanismos la OMI ha realizado una considerable labor para fomentar la implantación efectiva del Convenio de Formación revisado y del Código IGS, para mejorar el rendimiento del Estado de abanderamiento y la capacidad para la supervisión por el Estado rector del puerto, para dotar a los países de legislaciones y reglamentos marítimos modernos, para fomentar el cumplimiento de las normas relativas al Convenio de Facilitación y la interfaz buque-puerto, para proteger el medio marino y para formar al personal en la lucha y la cooperación contra la contaminación del mar. A este respecto, el FMAM, presta apoyo actualmente a un programa de ámbito mundial sobre la eliminación de obstáculos para la implantación eficaz de las medidas de control y gestión del agua de lastre en los países en desarrollo. Por otra parte, siguió fomentándose el Programa del Convenio de Londres.

113 El atentado terrorista que tuvo lugar en los Estados Unidos de América el 11 de septiembre de 2001 alertó a la comunidad naviera internacional sobre la necesidad de reforzar la protección marítima y portuaria. Si bien el examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques, se lanzó en febrero de 2002 un programa inicial de asistencia mundial sobre protección marítima. La OMI seguirá abordándolo durante el bienio 2006-2007 habida cuenta de que la asistencia técnica, en particular en relación con la piratería y la protección frente a las costas de Yemen, ha puesto de relieve la vulnerabilidad del transporte a los actos terroristas.

114 Hasta la fecha, se han celebrado 18 seminarios/cursillos regionales y 55 nacionales, se han llevado a cabo 32 misiones de asesoramiento a los países sobre protección marítima y se ha formado a 3 800 personas a través del proceso de formación. Además, se han realizado un total de siete cursos regionales de formación de instructores sobre protección marítima con el fin de crear un cuerpo de instructores que puedan formar a más gente en el ámbito local.

Programas prioritarios para 2006-2007

115 En vista de que la situación del sector marítimo varía de una región a otra y de que el PICT procura alcanzar una implantación y cumplimiento uniforme de las normas, el programa en su conjunto se centra primordialmente en el ámbito regional. En las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas se ha pedido repetidamente que se potencie el ámbito regional de las actividades operacionales de desarrollo. Sin embargo, hay ciertas cuestiones que serían mejor tratadas por la OMI desde una perspectiva mundial debido a que: a) son comunes a todas las regiones en desarrollo, b) tienen consecuencias importantes en toda la comunidad marítima internacional, o c) realzan la capacidad de la Organización para elaborar y proporcionar programas de ayuda fructíferos en respuesta a necesidades determinadas y nuevos retos.

116 Por consiguiente, se propone la realización de seis programas en virtud de las actividades mundiales para el bienio 2006-2007 que se concentrarán en a) el desarrollo de estrategias y programas del PICT, incluida la prestación continua de servicios de asesoramiento técnico y mecanismos de coordinación regional y de puesta en práctica, apoyo para las instituciones de formación y financiación de becas y el fortalecimiento de la integración de la mujer en el sector marítimo; b) el fomento de la creación de asociaciones para la cooperación técnica; c) el incremento de la protección marítima y d) asistencia en los aspectos de creación de capacidad del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI.

117 En la resolución A.901(21) sobre la OMI y la Cooperación Técnica a partir del año 2000 se concede prioridad a la creación de capacidad institucional. La Asamblea de la OMI decidió en su vigésimo tercer periodo de sesiones mediante la resolución que la cooperación técnica se proporcione con respecto a los aspectos de creación de capacidades del proceso anterior y posterior a las auditorías del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI. Habida cuenta de que en su 55º periodo de sesiones que se celebrará en junio de 2005, el Comité de Cooperación Técnica realizaría un examen de las necesidades de recursos de cooperación técnica a corto plazo (véase el documento TC 55/3/2), se añadirá un sexto programa mundial sobre el Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI al PICT actual, cuando se decida el ámbito de aplicación de las actividades de cooperación técnica.

Programa mundial 1	**Servicios de asesoramiento técnico**
Programas principales de la OMI	Creación de capacidad y cooperación técnica
Programas de la OMI	Ejecución del programa de cooperación técnica
Objetivos a plazo medio	No se aplica
Objetivos inmediatos	Apoyo a los Gobiernos para una aceptación más amplia y una implantación eficaz de los instrumentos, códigos, resoluciones y recomendaciones de la OMI; facilitación de la prestación de asistencia horizontal; refuerzo de la elaboración de estrategias, y ejecución del PICT
Resultados previstos	- Prestación de asesoramiento técnico, administrativo y jurídico a hasta 30 Gobiernos sobre cuestiones relacionadas con el sector marítimo - Prestación de servicios de asesoramiento/formación a hasta 15 gobiernos mediante las modalidades de la cooperación técnica entre países en desarrollo - Presentación de recomendaciones a la Secretaría sobre la mejora de la gestión y la ejecución del PICT
Actividades	- Organización de misiones especiales de asesoramiento técnico y jurídico para ayudar a los Gobiernos a establecer/mejorar las administraciones y la legislación marítima, y para implantar de forma eficaz las normas marítimas mundiales. - Facilitación de las actividades de cooperación técnica entre países en desarrollo mediante la financiación de algunos servicios de asesoramiento/formación
Costo calculado	**700 000 dólares**

Programa mundial 2	**Integración de la mujer en el sector marítimo**
Programas principales de la OMI	Creación de capacidad y cooperación técnica
Programas de la OMI	Gestión de programas y desarrollo institucional
Objetivos a plazo medio	No se aplica
Objetivos inmediatos	Fortalecimiento de los aspectos relacionados con la igualdad de los sexos en cuestiones marítimas mediante el incremento de oportunidades para mujeres en las regiones en desarrollo
Resultados previstos	- Constitución/potenciación de dos redes/asociaciones regionales de mujeres en el sector marítimo - Formación de hasta 10 mujeres en disciplinas marítimas
Actividades	- Dos cursillos regionales para la concienciación acerca de la necesidad de la igualdad de los sexos - Concesión de 10 becas para programas de enseñanza y formación a corto plazo en el ámbito marítimo
Costo calculado	**400 000 en dólares**

Programa mundial 3	**Refuerzo de las capacidades de formación y concesión de becas**
Programas principales de la OMI	Creación de capacidad y cooperación técnica
Programas de la OMI	Gestión de programas y desarrollo institucional
Objetivos a plazo medio	No se aplica
Objetivos inmediatos	- Apoyo a las instituciones de formación marítima mundiales, a la concesión de becas y al suministro de material didáctico - Formación del personal marítimo de países en desarrollo, para la implantación y eficaz y uniforme de los instrumentos y las normas de la OMI - Potenciación de las capacidades de la gente de mar en las regiones en desarrollo - Refuerzo de la armonización y coordinación de los acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del Puerto - Elaboración de manuales, cursos u otros documentos sobre obligaciones y prescripciones de notificación en virtud de los instrumentos de la OMI, refuerzo de la armonización y la coordinación entre Memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto, seguridad de los buques pesqueros y de los buques no regidos por los Convenios en razón de sus dimensiones , prevención y control del tráfico ilícito de estupefacientes e implantación del Convenio de Cooperación-SNPP - Traducción de manuales y cursos nuevos a determinadas lenguas
Resultados previstos	- Concesión de hasta ocho becas para la UMM y el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI, - Un curso sobre implantación por el Estado de abanderamiento en la Academia Marítima Internacional - Mejora de las capacidades institucionales mediante el suministro de material didáctico - Mejora de la implantación de los instrumentos y reglas de la OMI por parte de los centros nacionales y regionales de formación y otros programas de formación y educación a corto plazo - Actualización de las aptitudes de la gente de mar - Suministro de los manuales, materiales didácticos y otros documentos mencionados
Actividades	- Concesión de cuatro becas para la UMM - Concesión de cuatro becas para el IMLI - Compra de publicaciones, productos relacionados con la informática y material de formación - Concesión de tres becas para el curso avanzado de Le Havre sobre operaciones y gestión portuarias - Concesión de becas para otros programas de formación a corto plazo - Concesión de becas/cursos de actualización de los conocimientos/ /plazas de formación para la gente de mar [Fondo fiduciario en homenaje a la gente de mar] - Elaboración y ejecución con carácter experimental de los documentos y cursos de formación mencionados

Programa mundial 3	**Refuerzo de las capacidades de formación y concesión de becas**
	- Un seminario/cursillo regional sobre la utilización del concepto de ventanilla única y sobre medios electrónicos para el despacho de buques
Costo calculado	**1 300 000 dólares**

Programa mundial 4	**Asociaciones y movilización de recursos del PICT**
Programas principales de la OMI	Creación de capacidad y cooperación técnica
Programas de la OMI	Asociaciones y movilización de recursos
Objetivos a plazo medio	No se aplica
Objetivos inmediatos	Refuerzo de los acuerdos de asociación de cooperación técnica y mejora de la utilización de recursos y ejecución del PICT
Resultados previstos	- Examen de nuevas formas de garantizar el apoyo financiero y en especie del PICT por parte de diversas fuentes - Examen de los medios para transferir las experiencias marítimas y la experiencia de los diversos socios de cooperación técnica, incluido el sector, a los países beneficiarios - Creación de nuevos acuerdos de cooperación técnica - Consolidación de la base de recursos financieros del PICT - Formalización de los canales de comunicación y los mecanismos de cooperación entre las Secretarías de los memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto
Actividades	- Servicios de consultoría para la asociaciones del PICT y la estrategia de de movilización de recursos (análisis de las oportunidades de asociación y de recaudación de fondos) - Elaboración de material de promoción del PICT - Establecimiento de un servicio informatizado de intercambio de información sobre cooperación técnica - Determinación, creación de acuerdos de asociación y realización de actividades conjuntas con los socios para la cooperación técnica - Un cursillo internacional para la Secretarías y Directores de los centros de información de los acuerdos existentes sobre supervisión por el Estado rector del puerto - Ejecución de propuestas para el refuerzo de la armonización y la coordinación de los Memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto - Foro de la OMI/PNUMA sobre la cooperación regional para la prevención y lucha contra la contaminación del mar debida a actividades relacionadas con los buques
Costo calculado	**450 000 dólares**

Programa mundial 5	**Incremento de la protección marítima**
Programas principales de la OMI	Asesoramiento técnico y jurídico
Programas de la OMI	Seguridad y protección marítimas
Objetivos a plazo medio	Comité de Seguridad Marítima 2
Objetivos inmediatos	Fomento de la creación de medidas eficaces de protección del buque y portuaria de conformidad con las normas y recomendaciones de la OMI
Resultados previstos	- Incremento de la protección marítima y fomento de la cooperación regional y del intercambio de información sobre protección - Incremento de la seguridad y la protección en lo que respecta a la interfaz buque-puerto - Reducción de sucesos de piratería y robos a mano armada
Actividades	- Consultoría para la elaboración/traducción de un manual sobre "Medidas especiales para incrementar la protección marítima: cómo llevarlas a la práctica" - Envío de seis misiones sobre protección en general o sobre el examen del cumplimiento del régimen de protección de la OMI - Realización de hasta 16 seminarios o cursos nacionales para países seleccionados sobre medidas de protección, control y cumplimiento, formación de instructores y oficiales de la compañía para la protección del buque y de la instalación portuaria - Cuatro reuniones regionales para fomentar la cooperación regional y el intercambio de información sobre protección y reforzar la implantación del Código PIBP - Cuatro seminarios regionales sobre la aplicación de las medidas de control y cumplimiento - Conversión de los cursos sobre protección marítima en herramientas de aprendizaje a distancia
Costo calculado	**1 000 000 dólares**

Programa mundial 6	**Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI**
Programas principales de la OMI	Creación de capacidad y cooperación técnica
Programas de la OMI	Ejecución del programa de cooperación técnica
Objetivos a plazo medio	Comité de Seguridad Marítima 2
Objetivos inmediatos	- Formación de auditores de los países en desarrollo con respecto a la elaboración del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI y la participación en el mismo - Asistencia en la elaboración de la auditoría, la determinación de obstáculos para la ultimación de la auditoria y la aplicación de las medidas para poner en práctica las conclusiones de la auditoría - Financiación de la realización de auditorías en algunos países en desarrollo
Resultados previstos	- Formación de hasta 150 auditores en la preparación del Plan de auditorías y participación en el mismo tras la puesta a prueba y la ultimación del curso conexo

Programa mundial 6	**Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI**
	- Asistencia a diez países en desarrollo como máximo en la elaboración de la auditoría, la determinación de obstáculos para la ultimación de la auditoria y la aplicación de las medidas para poner en práctica las conclusiones de la auditoría - Prestación de apoyo financiero a un máximo de 10 países en desarrollo para la realización de la auditoría
Actividades	- Ocho cursos de formación regional para auditores y 20 misiones de asesoramiento/evaluación de las necesidades para facilitar el proceso de la auditoría - participación de 10 observadores de los países en desarrollo durante la realización de auditorías y - Prestación de apoyo financiero a 10 países en desarrollo
Costo calculado	*Véase el documento TC 55/3/2*

Resumen de las necesidades financieras de los programas mundiales Correspondientes al bienio 2006-2007 (en dólares)		
Programas mundiales	**Programas principales de la OMI**	**Necesidad total**
1	Creación de capacidad y cooperación técnica (Servicios de asesoramiento)	700 000
2	Creación de capacidad y cooperación técnica (Integración de la mujer en el sector marítimo)	400 000
3	Creación de capacidad y cooperación técnica (Mejora de las instituciones de formación y dotación de becas)	1 300 000
4	Creación de capacidad y cooperación técnica (Creación de asociaciones y movilización de recursos para el PICT)	450 000
5	Asesoramiento técnico y jurídico (Incremento de la protección marítima)	1 000 000
6	Creación de capacidad y cooperación técnica (Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI)	Por confirmar
Total		**3 850 000**

PARTE IV - RESUMEN DE LAS NECESIDADES FINANCIERAS PARA EL BIENIO 2006-2007 (en dólares)

Programas principales de la OMI	África	Estados Árabes/ Mediterráneo	Asia	Islas del Pacífico	CEI/ Europa oriental	Latinoamérica	Caribe	Programas mundiales	Total
Seguridad y protección marítimas	960 000	728 000	590 000	190 000	240 000	624 750	664 750	1 000 000	4 997 500
Protección del medio marino	1 030 000	343 000	940 000	267 000	510 000	744 750	534 750	0	4 369 500
Asuntos jurídicos	300 000	60 000	200 000	50 000	0	80 000	0	0	690 000
Facilitación del tráfico marítimo	250 000	95 000	130 000	50 000	0	50 000	0	0	575 000
Creación de capacidad y cooperación técnica	0	0	0	0	0	0	0	2 850 000	2 850 000
Coordinación regional y ejecución	860 000	0	262 000	80 000	0	189 500	179 000	0	1 570 500
TOTAL	**3 400 000**	**1 226 000**	**2 122 000**	**637 000**	**750 000**	**1 689 000**	**1 378 500**	**3 850 000**	**15 052 500**