

(PÚBLICO)

---

**BOLETIN INFORMATIVO MARITIMO N° 1/2000**

**Valparaíso, Febrero 2000**

---

**INDICE**

**Página**

***ACTIVIDAD NACIONAL***

***RESOLUCIONES***

-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Servicio Nacional de Pesca N° 2.050 exenta, de 6 de Diciembre de 1999. Establece procedimiento para visación de documentos que acrediten el origen de las especies y sus productos derivados que no provienen de acuicultura y se encuentren sometidos a medidas de administración pesquera.....	11
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/1415, de 23 de Diciembre de 1999. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, aceites básicos y productos químicos de la empresa Shell Chile S.A., para los terminales de Antofagasta, Las Salinas y Chacabuco.....	16
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.000/23, de 28 de Diciembre de 1999. Fija Alcaldías de Mar existentes en el Territorio Nacional.....	17
-	Ministerio Secretaría General de la Presidencia. Comisión Nacional del Medio Ambiente N° 1.485 exenta, de 13 de Diciembre de 1999. Da inicio a la elaboración del anteproyecto de norma de calidad ambiental en aguas marinas: nivel nacional.....	24
-	Ministerio de Agricultura. Dirección Nacional del Servicio Agrícola y Ganadero N° 3.670, de 23 de Diciembre de 1999. Establece normas para la evaluación y autorización de plaguicidas. ....	24
-	Ministerio de Agricultura. Dirección Nacional del Servicio Agrícola y Ganadero N° 3.671, de 23 de Diciembre de 1999. Establece muestreo y análisis de todos los Plaguicidas de uso agrícola que importen al país y de aquellos formulados en Chile, antes de su comercialización.....	36

-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 2.569, de 27 de Diciembre de 1999. Suspende transitoriamente la inscripción en el Registro Artesanal de la XII Región en pesquería que indica.....	37
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 2.607, de 27 de Diciembre de 1999. Suspende transitoriamente la inscripción en el Registro Artesanal en las pesquerías que indica.....	38
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 2.615, de 28 de Diciembre de 1999. Suspende transitoriamente la inscripción en el Registro Artesanal de la I a la XII regiones en pesquería del recurso Erizo.....	39
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 2.616, de 28 de Diciembre de 1999. Suspende inscripción en Registro Artesanal en la pesquería de Pez Espada por período que indica.....	40
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 2.617, de 28 de Diciembre de 1999. Suspende inscripción en Registro Artesanal en pesquería de recurso Macha por período que indica.....	41
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 2.618, de 28 de Diciembre de 1999. Suspende inscripción en Registro Artesanal en la pesquería de Pulpo I a III regiones por período que indica.....	42
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/64, de 12 de Enero de 2000. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del LPG/C “SEA STONE”.....	43
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 2.301 exenta, de 30 de Diciembre de 1999. Establece procedimientos para el control de la pesquería del recurso Merluza del Sur; de aguas exteriores.....	44
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca N° 2 exenta, de 7 de Enero de 2000. Establece procedimientos para el control de la pesquería del recurso Merluza del Sur, de aguas interiores.....	46
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca N° 3 exenta, de 7 de Enero de 2000. Establece procedimientos para el control de la pesquería del recurso Congrio Dorado, de aguas interiores.....	50
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.6000/165, de 25 de Enero de 2000. Designa a los Oficiales que se indican como miembros de las Comisiones de Inspección de Naves, durante el año 2000.....	52

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/139, de 28 de Enero de 2000. Aprueba Directiva que imparte instrucciones para el otorgamiento de Certificados de Seguridad a naves pesqueras de eslora igual o mayor de 24 metros que enarbolan Pabellón Nacional bajo el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación de PAM's (SARC-P).....	55
	Ordinario N° 12.600/3, de 31 de Enero de 2000. Aprueba Directiva que establece Procedimientos de Control de Mercancías Peligrosas en los Recintos Portuarios.....	189
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca N° 37 exenta, de 19 de Enero de 2000. Establece procedimientos de inscripción en el Registro y de Operación de Naves con permisos extraordinarios de pesca.....	209
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca N° 39 exenta, de 19 de Enero de 2000. Modifica Resolución N° 1.690, de 1999, que reglamenta nombramiento de Inspectores Ad honorem de Pesca Deportiva.....	210
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca N° 51 exenta, de 24 de Enero de 2000. Establece procedimientos de entrega de información para el control de la pesquería del recurso Jurel.....	211
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/244, de 8 de Febrero de 2000. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del la M/N "FRANZ".....	214
-	Ministerio de Defensa Nacional. Armada de Chile – Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/121, de 25 de Enero de 2000. Modifica Resolución que indica en los términos que se señala. ....	215
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca – Servicio Nacional de Pesca. N° 76 exenta, de 3 de Febrero de 2000. Establece procedimientos para el control de la veda de pesquería del recurso Jurel.....	218
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca – Servicio Nacional de Pesca. N° 157, de 17 de Febrero de 2000. Establece procedimientos para el control de las actividades extractivas, procedimiento y elaboración del recurso Jurel, para el consumo humano directo, en período de vigencia de la veda.....	221

-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca – Servicio Nacional de Pesca. N° 158, de 17 de Febrero de 2000. Establece límites de desembarque de Jurel destinado a consumo humano directo durante vigencia de veda biológica.....	225
---	---	-----

## *DECRETOS SUPREMOS*

-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 494 exento, de 22 de Diciembre de 1999. Suspende por plazo que indica vigencia de veda biológica del recurso Erizo en la XII Región.....	228
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 498 exento, de 24 de Diciembre de 1999. Modifica Decreto N° 597 exento, de 1998.....	288
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 499 exento, de 24 de Diciembre de 1999. Establece cuotas globales anuales de captura para el recurso Merluza del Sur en las unidades de pesquería y períodos que indica.....	229
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 500 exento, de 24 de Diciembre de 1999. Establece cuota global anual de captura de la especie Langostino Amarillo.....	231
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 501 exento, de 24 de Diciembre de 1999. Establece cuota global anual de captura de la Especie Raya Volantín.....	232
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 502 exento, de 24 de Diciembre de 1999. Establece cuota global anual de captura de la especie Camarón Nailon.....	234
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 503 exento, de 24 de Diciembre de 1999. Establece cuota global anual de captura para el recurso Huepo en área de reserva artesanal de la VII Región.....	235
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 504 exento, de 24 de Diciembre de 1999. Establece cuotas globales anuales de captura para el recurso Congrio Dorado en unidades de pesquería y periodos que indica.....	236
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 514 exento, de 30 de Diciembre de 1999. Establece cuota global anual de captura para el recurso Congrio Dorado en las aguas interiores y períodos que indica.....	238
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 515 exento, de 30 de Diciembre de 1999. Establece cuota global anual de captura para el recurso Merluza del Sur en las aguas interiores y períodos que indica.....	240

-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 427, de 12 de Agosto de 1999. Modifica Decreto N° 729, de 1997.....	242
-	Ministerio del Trabajo y Previsión Social. Subsecretaría del Trabajo D.S. N° 113, de 15 de Noviembre de 1999. Modifica Decreto N° 49/1999 que reglamenta Curso Básico de Seguridad en Faenas Portuarias.....	243
-	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Subsecretaría de Transportes D.S. N° 167, de 26 de Noviembre de 1999. Crea Especialidad de Carga de Sustancias Peligrosas en Licencia Clase A5.....	244
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 4 exento, de 11 de Enero de 2000. Suspende por plazo que indica vigencia de veda biológica del recurso Merluza del Sur en el área que señala.....	245
-	Ministerio del Trabajo y Previsión Social. Subsecretaría del Trabajo D.S. N° 90, de 13 de Septiembre de 1999. Modifica Decreto N° 60 de 1999 y fija texto refundido, coordinado y sistematizado de Decreto N° 48 de 1986 que aprueba Reglamento sobre Trabajo Portuario.....	245
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 56 exento, de 21 de Enero de 2000. Establece veda biológica para recurso Jurel en área y periodo que indica.....	255
-	Ministerio de Relaciones Exteriores. D.S. N° 1.864, de 8 de Noviembre de 1999. Promulga los convenios adoptados por la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo N° 121, relativo a las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, y N° 161, sobre los servicios de salud en el trabajo.....	256
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 744, de 20 de Diciembre de 1999. Establece área de manejo y explotación de recursos bentónicos para la X Región.....	280
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 58 exento, de 26 de Enero de 2000. Establece veda biológica para el recurso Pulpo en área y período que indica.....	281
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 63 exento, de 27 de Enero de 2000. Establece cuota de captura para el recurso Congrio Dorado en las aguas interiores y período que indica.....	282
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 64 exento, de 27 de Enero de 2000. Establece cuota de captura para el recurso Merluza del Sur en las aguas interiores y período que indica.....	284

-	Ministerio de Defensa Nacional. Subsecretaría de Marina D.S. N° 473, de 6 de Diciembre de 1999. Modifica Decreto N° 427, de 1979, que aprobó el Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.....	286
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 91 exento, de 9 de Febrero de 2000. Establece veda extractiva para el recurso Ostión del Sur en área marítima de la XII Región.....	287
-	Ministerio de Relaciones Exteriores. D.S. N° 2.186, de 13 de Diciembre de 1999. Aprueba las Medidas de Conservación adoptadas por la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos marinos Antárticos en su decimoctava reunión; de 1999.....	289
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 43, de 26 de Enero de 2000. Fija valor de sanción de especies hidrobiológicas que indica período 2000.....	324
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 44, de 26 de Enero de 2000. Establece porcentaje de desembarque del recurso Alfonsino como fauna acompañante del Orange Roughy.....	327
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 94 exento, de 17 de Febrero de 2000. Autoriza captura del Jurel destinada a consumo humano directo durante vigencia de veda biológica.....	328

## *NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES*

-	Movimientos en el Registro de Matrícula de Naves Mayores.....	330
-	Movimientos en el Registro de Matrícula de Artefactos Navales Mayores.....	333

## *VARIOS*

-	Lista de Precios de publicaciones editadas por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para venta a público.....	334
---	--	-----

## ***DOCUMENTOS E INFORMACIONES INTERNACIONALES***

### ***RESOLUCIONES DE LA OMI***

-	OMI, MSC.90(71), de 21 de Mayo de 1999. Aprobación de enmiendas sobre normas para la homologación como materiales pirorestringidos de los materiales utilizados para las naves de gran velocidad (Resolución MSC.40(64)).....	346
-	OMI, MSC.87(71), de 27 de Mayo de 1999. Aprobación de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado.....	349
-	OMI, MSC.88(71), de 27 de Mayo de 1999. Aprobación del Código Internacional para la Seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI).....	352
-	OMI, MSC.89(71), de 28 de Mayo de 1999. Interpretación de las disposiciones del capítulo XII del Convenio SOLAS sobre medidas adicionales de seguridad para graneleros.....	360
-	OMI, MEPC.78(43), de 1 de Julio de 1999. Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973.....	362
-	OMI, MEPC.79(43), de 1 de Julio de 1999. Enmiendas al Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ).....	369
-	OMI, MEPC.80(43), de 1 de Julio de 1999. Enmiendas al Código para la Construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrq).....	371
-	OMI, MEPC.81(43), de 1 de Julio de 1999. Enmiendas a la Sección 9 del modelo normalizado del Manual de Lavado con Crudos (Resolución MEPC.3(XIII)).....	373
-	OMI, MEPC.82(43), de 1 de Julio de 1999. Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques.....	378

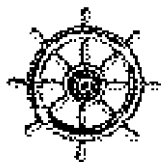
## *CIRCULARES DE LA OMI*

- OMI, MSC/Circ.909, de 4 de Junio de 1999.  
Directrices provisionales para un análisis simplificado  
de la evacuación en los buques de pasaje de transbordo rodado..... 383
- OMI, MSC/Circ.623/Rev.1, de 16 de Junio de 1999.  
Directrices para propietarios y armadores de buques,  
capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión  
de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados  
contra los buques..... 391
- OMI, MSC/Circ.809/Add.1, de 17 de Junio de 1999.  
Adición a la recomendación sobre las balsas salvavidas  
reversibles con toldo, las balsas salvavidas autoadrizables  
y los botes de rescate rápidos de los buques de pasaje de  
transbordo rodado, y sobre las pruebas de tales dispositivos..... 410
- OMI, MSC/Circ.907, de 17 de Junio de 1999.  
Aplicación de la Regla III/28.2 del Convenio Solas por  
lo que se refiere a las zonas de aterrizaje para helicópteros  
en los buques de pasaje que no son de transbordo rodado..... 410
- OMI, Circular N° 2141, de 13 de Julio de 1999.  
Texto del mensaje del Secretario General; y una declaración  
sobre el lema elegido para 1999 “La OMI y el nuevo milenio”..... 411

## *INFORMACIONES*

- Agenda..... 435

Editado por la DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE  
Dirección: Errázuriz 537 Valparaíso – Teléfono 56 - 32 - 20 80 00  
Telefax 56 – 32 – 20 8296 Télex 23 06 02 CL / 33 04 61 CK  
Tirada 300 Ejemplares. La reproducción total o parcial de este Boletín está autorizada mencionando la fuente.





## **ACTIVIDAD NACIONAL**



## **RESOLUCIONES**

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca

### **ESTABLECE PROCEDIMIENTO PARA VISACION DE DOCUMENTOS QUE ACREDITEN EL ORIGEN DE LAS ESPECIES Y SUS PRODUCTOS DERIVADOS QUE NO PROVIENEN DE ACUICULTURA Y SE ENCUENTREN SOMETIDOS A MEDIDAS DE ADMINISTRACION PESQUERA**

(D.O. N° 36.541, de 17 de Diciembre de 1999)

Núm. 2.050 exenta.- Valparaíso, 6 de diciembre de 1999.- Visto: Lo informado por el Departamento de Fiscalización e Inspección Pesquera, del Servicio Nacional de Pesca; lo dispuesto en el DFL N° 5; la Ley N° 18.892 y sus modificaciones; el DS N° 604, de 1994, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; y la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República;

Considerando:

Que, es necesario controlar la legalidad del origen de los recursos y sus productos derivados que están sometidos a medidas de administración específicas.

Que, es necesario establecer un procedimiento de tipo documental que permita acreditar la procedencia de un recurso y sus productos derivados.

Que, es necesario que el procedimiento de visación documental, que acredita el origen de los recursos o sus productos derivados, sea expedito, oportuno y eficiente.

Que, es necesario mejorar el actual sistema de visación que permita modernizar la función fiscalizadora del Estado y cautelar la sustentabilidad de los recursos pesqueros.

Resuelvo:

Apruébese el Sistema de Visación y Acreditación documental para los recursos y sus productos derivados que no provienen de acuicultura y se encuentren sometidos a medidas de administración pesquera, cuyo texto es el que a continuación se expresa.

## TITULO I

### **Disposiciones generales**

**Primero** Establécese el sistema de visado de documentos para la acreditación del origen de los recursos y sus productos derivados, que no provienen de acuicultura, y que se encuentren sometidos a las medidas de administración pesquera que se señalan en esta resolución, en adelante Sistema SADO.

**Segundo** Para la adecuada aplicación del sistema y su instructivo, a los siguientes términos se les dará las siguientes definiciones:

a) Sistema SADO : Procedimiento a través del cual se visan documentos para la acreditación del origen de los recursos y sus productos derivados, que no provienen de acuicultura, y que se encuentren sometidos a las medidas de administración pesquera que se señalan en esta resolución.

- b) Sernapesca : Servicio Nacional de Pesca.
- c) Usuarios : Persona natural o jurídica que participan del Sistema SADO, el cual puede ser armador de nave pesquera industrial, planta elaboradora, comercializador de productos pesqueros o distribuidor de productos pesqueros.
- d) Documento Tributario : Documentos tales como, guías de despachos, facturas de venta y facturas de compra, timbrados por el Servicio de Impuestos Internos.
- e) Libro LIRAD Corresponde al documento oficial o Libro, a través del cual se registra e individualiza al usuario que participa del sistema, donde se consigna la situación inicial, los movimientos de la documentación visada y los formularios para los movimientos de recursos y de productos. Este libro será de responsabilidad del representante legal del usuario en la región.

**Tercero** Podrán participar en el Sistema SADO todas las personas naturales y jurídicas que realicen actividades de pesca extractiva industrial, que elaboran, comercializan o almacenan productos pesqueros, y que cumplan con los requisitos establecidos en la presente resolución.

**Cuarto** Anualmente Sernapesca determinará, a través de resolución, la nómina de recursos y sus productos que estarán afectos al Sistema SADO.

## TITULO II

### De las solicitudes

**Quinto** Podrán postular a su ingreso y participar en el Sistema SADO, las personas naturales o jurídicas que desarrollen, al menos, una de las actividades señaladas en el numeral tercero y que cumplan con los siguientes requisitos:

- a) Estar en posesión de una resolución de la Subsecretaría de Pesca vigente para realizar actividad extractiva, en el caso de armadores, y de proceso para las plantas elaboradoras, respecto de los recursos incorporados al Sistema SADO.
- b) Estar inscritos en los registros que lleva Sernapesca, cuando corresponda.
- c) Estar al día en la entrega de información estadística, hasta el último mes antes de la fecha de postulación.
- d) No presentar, los armadores y las plantas elaboradoras, alguna causal de caducidad de sus autorizaciones, establecidas en la Ley General de Pesca y Acuicultura y sus modificaciones.
- e) No tener problemas pendientes con el Servicio de Impuestos Internos, respecto de timbraje de documentos tributarios.
- f) No estar sometido a proceso en trámite por infracción a la normativa pesquera vigente.

**Sexto** Los postulantes al sistema deberán presentar su solicitud en la Dirección Regional de Pesca de la región donde desarrolla la actividad que postula. Si el postulante desarrolla una o más de las actividades incorporadas al sistema, deberá efectuar la postulación y trámite en la región donde desarrolla cada una de las actividades, en forma independiente.

**Séptimo** Para postular al Sistema SADO el usuario deberá retirar, completar y entregar, en la Dirección Regional del Servicio más cercana a su casa matriz regional, el formulario de postulación FORM-PSVD-01, que para estos efectos ha diseñado el Servicio, adjuntando además los siguientes documentos, en fotocopia debidamente legalizada ante notario:

- a) Rol Unico Tributario de la empresa y la Cédula Nacional de Identidad cuando se trate de persona natural.
- b) Cédula Nacional de Identidad del representante legal de la empresa en la región.
- c) Instrumento que acredite la personería del representante legal de la empresa en la región.
- d) Cédula Nacional de Identidad de la o las personas que la empresa autorizará para solicitar timbraje de documentos tributarios y retiro de los documentos visados.

*D.G.T.M. Y.M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 1/2000*

- e) Resoluciones vigentes que acrediten la actividad que el agente solicitante realiza con respecto a los recursos y sus productos derivados, cuando corresponda.
- f) Formulario que acredite el último timbraje de documento por parte del Servicio de Impuestos Internos.
- g) Documento que acredite el pago de patente de las naves involucradas en el sistema.

**Octavo** Se recibirán a trámite sólo las solicitudes que acompañen todos los antecedentes señalados en el numeral anterior.

Corresponderá al Director Regional de Pesca aceptar o rechazar la postulación para ingresar al Sistema SADO, lo cual se hará por escrito y se notificará por fax o carta certificada.

**Noveno** Aceptada la postulación, el representante legal del usuario se deberá presentar en la oficina de Sernapesca donde presentó y se aprobó su postulación, dentro de un plazo de cinco (5) días hábiles, contados desde la fecha de notificación de la aceptación, con el objeto de retirar el “Libro de Registros de Acreditación Documental” (LIRAD), el que debe ser debidamente completado con los antecedentes solicitados, conforme a las instrucciones que el Servicio le entregara para esos efectos.

Una vez completado el citado Libro, el representante legal del usuario se deberá presentar en la oficina de Sernapesca donde retiró el LIRAD, dentro del plazo de cinco (5) días hábiles, contado desde la fecha de retiro de éste, en compañía de la o las personas señaladas en la letra d) del numeral séptimo, con el propósito de verificar la información y formalizar la inscripción del usuario en el sistema.

Una vez oficializada la inscripción en el sistema, el usuario estará facultado para solicitar el timbraje de documentos, en los plazos y condiciones establecidos en la presente resolución.

### TITULO III

#### De la visación

**Décimo** El Sistema SADO sólo admitirá la visación de guías de despacho o facturas, que estén previamente timbradas por el Servicio de Impuestos Internos.

El usuario deberá incorporar en los talonarios una copia adicional, la cual debe llevar una leyenda en su parte inferior que diga “Copia Sernapesca”, de un color diferente a las utilizadas para los efectos tributarios. Si la empresa cuenta con documentación antigua, deberá sacar fotocopia del documento original utilizado y deberá incorporar la nueva copia a más tardar el primero de enero del año 2000.

**Décimo primero** Tanto las copias del documento con la leyenda “Copia Sernapesca”, así como las fotocopias, se deberán archivar en orden correlativo y deberán estar a disposición de los funcionarios fiscalizadores, cuando éstos así lo requieran.

**Décimo segundo** Cada vez que el usuario solicite el visado de documentos, la persona autorizada por la empresa para dicho trámite se deberá presentar en la oficina que le fue asignada al momento de la inscripción, acompañado de los documentos objeto de visado y el libro LIRAD, con el formulario de la sección “Documentos Timbrados” debidamente completado.

Una vez utilizado al menos un 60% de los documentos visados, el usuario podrá solicitar nuevo timbraje de documentos.

**Décimo tercero** Los usuarios deberán remitir a la oficina asignada por Sernapesca, la copia de los formularios de la Declaración de Acreditación de Recursos y Productos (FORM-SADO-RAM). El formulario que contiene los movimientos del período entre el primero y quinceavo día del mes se

*D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000*

deberá entregar a más tardar el diecisieteavo día del mismo mes. El formulario que contiene los movimientos del período entre el dieciseisavo día y el último día del mes se deberá entregar a más tardar el segundo día hábil del siguiente mes. Si alguno de los días establecidos en los mencionados plazos recayese en día feriado, la obligación deberá cumplirse el primer día hábil siguiente.

No obstante que en alguno de los períodos antes señalados el usuario no tenga movimiento de documentos y en consecuencia no utilice los documentos visados, deberá entregar el formulario antes señalado, en los plazos ya definidos, con la inscripción en diagonal de la frase “Sin Movimiento”.

**Décimo cuarto** Con el objeto de lograr una adecuada, ordenada y expedita atención al usuario, tanto la recepción de documentos para visado, como el retiro de ella, se deberá efectuar en el siguiente horario: Recepción de documentos: Lunes y miércoles de 09:00 hrs. a 12:00 hrs. Retiro de documentos: Martes y jueves de 16:00 hrs. a 18:00 hrs. Será responsabilidad de los usuarios no quedar desabastecidos de documentación visada.

#### TITULO IV

##### Disposiciones varias

**Décimo quinto** Los usuarios suscritos al Sistema SADO, que incurran en algunas de las situaciones que a continuación se señalan, sin perjuicio de la notificación por infracción a la normativa pesquera vigente cuando corresponda, no podrán continuar participando del sistema mientras no se resuelva completamente su situación. Tales situaciones son:

- a) No presentar la estadística pesquera mensual, en los períodos que establece el reglamento de información de actividades pesqueras y de acuicultura (decreto supremo N° 464, de Minecom).
- b) No presentar en los plazos establecidos el formulario FORM-SADO-RAM, correspondiente a la Sección Registro de Movimientos.
- c) No haber completado y mantener en forma diaria la información requerida en el formulario FORM-SADO-RAM, correspondiente a la Sección Registro de Movimientos.
- d) Haber sido notificado por infracción a la normativa pesquera vigente.

**Décimo sexto** Cuando el usuario sea retirado del sistema por alguna de las razones mencionadas en el numeral decimoquinto de esta resolución, podrá apelar a la Dirección Nacional de Pesca. La apelación se deberá presentar en la oficina regional de su jurisdicción, en un plazo no superior a 10 días corridos, contado desde la fecha de notificación de la suspensión, acompañando todos los documentos y antecedentes que, a su juicio, justifican su reincorporación.

La Dirección Regional enviará los antecedentes al Departamento de Fiscalización e Inspección Pesquera de la Dirección Nacional de Pesca, adjuntando un informe técnico sobre la materia en cuestión. Dicho Departamento emitirá un informe con todos los antecedentes disponibles y la proposición final para la decisión del Sr. Director Nacional de Pesca. Si la apelación resulta favorable al usuario, la Dirección Regional de Pesca correspondiente lo deberá reinsertar en el sistema en forma inmediata.

Si la apelación es negativa para el usuario, éste no podrá reincorporarse hasta haber dado solución al motivo de su exclusión del sistema, debiendo acatar íntegramente la decisión de la Dirección Nacional. En este último caso, el usuario deberá volver al sistema tradicional, solicitando la visación de documentos cada vez que lo requiera, previa presentación de la hoja de solicitud de visación y del traslado de los recursos o productos derivados de ellos.

**Décimo séptimo** Los usuarios suscritos al Sistema SADO, que incurran en algunas de las situaciones que a continuación se señalan, sin perjuicio de la notificación por infracción a la normativa pesquera vigente cuando corresponda, serán retirados en forma definitiva del sistema. Tales situaciones son:

- a) Ser reincidente en cualquiera de las faltas señaladas en el numeral décimo quinto, letras a), b), c) o d).
- b) Utilizar documentos timbrados en el traslado de recursos o productos derivados de ellos, cuya individualización difiera de los recursos o productos consignados al momento de inscribirse en el Sistema de Acreditación.
- c) Existir manifiesta irregularidad o diferencia entre lo visado y lo informado a través del Sistema SADO.
- d) Haber sido caducados o derogados los decretos, las resoluciones, o los permisos transitorios, en virtud de los cuales se encontraba operando.
- e) No tener al día o existir ausencia de una copia del documento tributario en el archivo que debe llevar el usuario, lo que será presunción de haber transgredido la normativa.
- f) Presentar problemas con el Servicio de Impuestos Internos, con relación al proceso de timbraje de documentos tributarios.
- g) Trasladar recursos o productos derivados de ellos, sin la presencia física de un documento visado y debidamente completado.
- h) Trasladar recursos o productos derivados de ellos, con un documento sin visación.
- i) Alterar el contenido de un documento visado y utilizado en fecha anterior.
- j) Renuncia voluntaria del usuario.
- k) No permitir, entorpecer o estorbar los procedimientos de monitoreo y control del Sistema SADO.
- l) Utilizar documentos visados para mover recursos y productos con transgresión a la normativa pesquera.

No obstante, en caso de retiro del sistema, el usuario podrá apelar a la Dirección Nacional de Pesca, la apelación será resuelta por el Sr. Director Nacional de Pesca, previo informe del Departamento de Fiscalización e Inspección Pesquera de Sernapesca, el cual decidirá si la empresa es excluida del sistema o si se mantiene. El procedimiento para presentar la apelación corresponderá al mismo señalado en el numeral decimosexto de esta resolución.

**Décimo octavo** Los usuarios inscritos y operando en el Sistema SADO deberán observar y acatar las indicaciones que sean efectuadas por los funcionarios de Sernapesca. Las empresas que no ingresen al sistema deberán continuar con el sistema de visado tradicional, establecido para tal efecto por Sernapesca.

**Décimo noveno** El incumplimiento a lo establecido en la presente resolución, en la medida que constituya infracción a lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura y sus modificaciones, será sancionado conforme a lo dispuesto en dicha ley.

**Vigésimo** El Sistema SADO comenzará a regir 15 días hábiles después de publicada esta resolución en el Diario Oficial. Sernapesca dispondrá de cinco (5) días hábiles, por usuario, para efectuar el primer timbraje de documentación tributaria, contados desde la recepción en el Servicio de ésta. En casos calificados, el Director Regional de Pesca correspondiente podrá prorrogar este período por igual tiempo.

Anótese, notifíquese, publíquese y archívese.- Juan Rusque Alcaíno, Director Nacional de Pesca.

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12600/1415 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS, ACEITES BASICOS Y PRODUCTOS QUIMICOS DE LA EMPRESA SHELL CHILE S.A., PARA LOS TERMINALES DE ANTOFAGASTA, LAS SALINAS Y CHACABUCO.

VALPARAISO, 23 de Diciembre de 1999.

VISTOS: la Solicitud presentada por la EMPRESA SHELL CHILE S.A. y el informe preparado por la DIRECCION DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARITIMAS respecto al cumplimiento del Capítulo 2°, Título III del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S. N° 1 del 06-ENE-92), y teniendo presente las facultades que me confiere la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE el Plan de Contingencia (actualización) en caso de Derrames de Hidrocarburos, Aceites Básicos y Productos Químicos, para los terminales de Antofagasta, Las Salinas y Chacabuco de la Empresa Shell Chile S.A., empresa que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de seguridad y contaminación de estos terminales.

El antes citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL y la DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame.

- 2.- El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria, deberá encontrarse en la empresa, y un número suficiente de copias deberá ser entregada para su distribución a los Encargados de los Terminales y Autoridad Marítima local, los que deberán mantenerlo ordenado y actualizado.
- 3.- El presente plan sólo puede ser cambiado y/o actualizado con aprobación de la Administración.
- 4.- ANOTESE Y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo)  
SERGIO WALL MUÑOZ  
CAPITAN DE NAVIO LT  
DIRECTOR DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARITIMAS



DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE

**FIJA ALCALDIAS DE MAR EXISTENTES EN EL TERRITORIO NACIONAL**

(D.G.T.M. y M.M. N° 12.000/23Vrs., de 28 de Diciembre de 1999)

VISTOS: Lo establecido en el Artículo 202, letra a) del Reglamento N° 7-50/2, Orgánico Interno y de Funcionamiento de la DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MM; lo dispuesto en el Artículo 2 de la Ley de Navegación, aprobada por gD.L. (M.) N° 2.222 del 21.May.1978 (Reglamento N° 7-50/3); la Directiva DGT.M. Y MM. P-12/004 y teniendo presente las obligaciones y facultades conferidas en los Títulos IV y VII del DFL N° 292 del 25.Jul.1953 (Reglamento N° 7-50/1),

**R E S U E L V O:**

- 1.- FIJANSE, las siguientes Alcaldías de Mar existentes en el territorio nacional, dependientes de las respectivas Capitanías de Puerto y bajo la jurisdicción de la Gobernación Marítima que se indica:

**1.1.- GOBERNACION MARITIMA DE ARICA**

**CAPITANIA DE PUERTO ARICA**

ALCALDIA DE MAR CALETA PESCADORES ARICA  
ALCALDIA DE MAR CALETA PESCADORES CAMARONES  
ALCALDIA DE MAR CLUB DEPORTES NAUTICOS ARICA

**1.2. GOBERNACION MARITIMA DE IQUIQUE**

**CAPITANIA DE PUERTO DE IQUIQUE**

ALCALDIA DE MAR PISAGUA  
ALCALDIA DE MAR PUNTA PATACHE  
ALCALDIA DE MAR GUARDIAMARINA RIQUELME  
ALCALDIA DE MAR CAVANCHA  
ALCALDIA DE MAR PATILLOS  
ALCALDIA DE MAR CHIPANA  
ALCALDIA DE MAR SAN MARCOS  
ALCALDIA DE MAR CHANAVAYITA  
ALCALDIA DE MAR CLUB DE YATES Y BOTE IQUIQUE

**1.3.- GOBERNACION MARITIMA DE ANTOFAGASTA**

**CAPITANIA DE PUERTO DE ANTOFAGASTA**

ALCALDIA DE MAR CALETA ANTOFAGASTA  
ALCALDIA DE MAR CALETA COLOSO  
ALCALDIA DE MAR CONSTITUCION  
ALCALDIA DE MAR CLUB DE YATES ANTOFAGASTA

**CAPITANIA DE PUERTO DE MEJILLONES**

ALCALDIA DE MAR BALNEARIO HORNITOS

**CAPITANIA DE PUERTO DE TALTAL**

ALCALDIA DE MAR CALETA PAPOSO

**1.4.- GOBERNACION MARITIMA DE CALDERA**

**CAPITANIA DE PUERTO DE CALDERA**

ALCALDIA DE MAR PUERTO VIEJO  
ALCALDIA DE MAR CLUB DE YATES CALDERA

**CAPITANIA DE PUERTO DE HUASCO**

ALCALDIA DE MAR CARRIZAL BAJO  
ALCALDIA DE MAR CHAÑARAL DE ACEITUNO  
ALCALDIA DE MAR CALETA HUASCO  
ALCALDIA DE MAR CLUB DEPORTES NAUTICOS HUASCO

**1.5.- GOBERNACION MARITIMA DE COQUIMBO****CAPITANIA DE PUERTO DE COQUIMBO**

ALCALDIA DE MAR CALETA PESCADORES COQUIMBO  
ALCALDIA DE MAR GUAYACAN  
ALCALDIA DE MAR GUANAQUEROS  
ALCALDIA DE MAR PEÑUELAS  
ALCALDIA DE MAR CALETA HORNOS  
ALCALDIA DE MAR PUNTA DE CHOROS  
ALCALDIA DE MAR CRUZ GRANDE  
ALCALDIA DE MAR CALETA SAN PEDRO  
ALCALDIA DE MAR ENSENADA LAS TACAS NAUTICA Y MARINA  
ALCALDIA DE MAR YACHTING CLUB LA HERRADURA  
ALCALDIA DE MAR PUERTO VELERO MARINA

**CAPITANIA DE PUERTO DE LOS VILOS**

ALCALDIA DE MAR PICHIDANGUI  
ALCALDIA DE MAR TOTORALILLO NORTE  
ALCALDIA DE MAR LAS CONCHAS  
ALCALDIA DE MAR SAN PEDRO  
ALCALDIA DE MAR CHIGUALOCO  
ALCALDIA DE MAR HUENTELAUQUEN  
ALCALDIA DE MAR PUERTO MANZO  
ALCALDIA DE MAR PUERTO OSCURO  
ALCALDIA DE MAR MAITENCILLO  
ALCALDIA DE MAR CALETA SIERRA  
ALCALDIA DE MAR CALETA TALCA  
ALCALDIA DE MAR RIO LIMARI  
ALCALDIA DE MAR CALETA TALQUILLA  
ALCALDIA DE MAR TOTARALILLO SUR  
ALCALDIA DE MAR LA CALETA LA CEBADA

**CAPITANIA DE PUERTO DE TONGOY**

ALCALDIA DE MAR TONGOY  
ALCALDIA DE MAR PUERTO ALDEA

**1.6.- GOBERNACION MARITIMA DE HANGA ROA**

ALCALDIA DE MAR HANGA ROA  
ALCALDIA DE MAR HANGA PIKO  
ALCALDIA DE MAR LA PEROUSE  
ALCALDIA DE MAR VAIHU  
ALCALDIA DE MAR HOTU ITI

**1.7.- GOBERNACION MARITIMA DE VALPARAISO****CAPITANIA DE PUERTO DE VALPARAISO**

ALCALDIA DE MAR QUINTAY  
ALCALDIA DE MAR LAGUNA VERDE  
ALCALDIA DE MAR EL MEMBRILLO  
ALCALDIA DE MAR PORTALES  
ALCALDIA DE MAR MONTEMAR  
ALCALDIA DE MAR HIGUERILLAS

*D.G.T.M. Y.M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 1/2000*

ALCALDIA DE MAR SAN PEDRO (CON-CON)  
 ALCALDIA DE MAR LAGUNA CAREN  
 ALCALDIA DE MAR REÑACA  
 ALCALDIA DE MAR YACH CLUB DE CHILE, SECTOR RECREO  
 ALCALDIA DE MAR CLUB DE YATES HIGUERILLAS

**CAPITANIA DE PUERTO DE QUINTERO**

ALCALDIA DE MAR CALETA EL PAPAGALLO  
 ALCALDIA DE MAR CALETA EL MANZANO  
 ALCALDIA DE MAR VENTANAS  
 ALCALDIA DE MAR HORCON  
 ALCALDIA DE MAR MAITENCILLO  
 ALCALDIA DE MAR ZAPALLAR  
 ALCALDIA DE MAR PAPUDO  
 ALCALDIA DE MAR PICHICUY  
 ALCALDIA DE MAR LOS MOLLES  
 ALCALDIA DE MAR LONCURA  
 ALCALDIA DE MAR LA LIGUA  
 ALCALDIA DE MAR CLUB DE YATES QUINTERO  
 ALCALDIA DE MAR CLUB DE YATES PAPUDO

**CAPITANIA DE PUERTO DE JUAN FERNANDEZ**

ALCALDIA DE MAR ISLA ALEJANDRO SELKIRK  
 ALCALDIA DE MAR ISLA SAN AMBROSIO  
 ALCALDIA DE MAR ISLA ROBINSON CRUSOE

**1.8.- GOBERNACION MARITIMA DE SAN ANTONIO**

**CAPITANIA DE PUERTO DE SAN ANTONIO**

ALCALDIA DE MAR ALGARROBO  
 ALCALDIA DE MAR EL QUISCO  
 ALCALDIA DE MAR CARTAGENA  
 ALCALDIA DE MAR DESEMBOCADURA RIO MAIPO  
 ALCALDIA DE MAR DESEMBOCADURA RIO RAPEL  
 ALCALDIA DE MAR MATANZAS  
 ALCALDIA DE MAR SAN ANTONIO  
 ALCALDIA DE MAR LAGUNA ACULEO  
 ALCALDIA DE MAR COFRADIA NAUTICA ALGARROBO  
 ALCALDIA DE MAR CLUB DE YATES ALGARROBO  
 ALCALDIA DE MAR CLUB DE YATES EL QUISCO

**1.9.- GOBERNACION MARITIMA DE TALCAHUANO**

**CAPITANIA DE PUERTO DE TALCAHUANO**

ALCALDIA DE MAR TUMBES  
 ALCALDIA DE MAR CALETA EL MORRO  
 ALCALDIA DE MAR CENDYR NAUTICO  
 ALCALDIA DE MAR MARINA EL MANZANO

**CAPITANIA DE PUERTO DE CORONEL-LOTA**

ALCALDIA DE MAR CALETA LLICO  
 ALCALDIA DE MAR CALETA ARAUCO  
 ALCALDIA DE MAR ISLA STA. MARIA PUERTO SUR  
 ALCALDIA DE MAR CALETA PUNTA LAVAPIE  
 ALCALDIA DE MAR LAGUNA SAN PEDRO  
 ALCALDIA DE MAR CALETA BOCA SUR BIO-BIO  
 ALCALDIA DE MAR CALETA MAULE  
 ALCALDIA DE MAR CALETA LO ROJAS  
 ALCALDIA DE MAR ISLA STA. MARIA PUERTO NORTE  
 ALCALDIA DE MAR PUEBLO HUNDIDO  
 ALCALDIA DE MAR EL BLANCO

*D.G.T.M. Y.M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 1/2000*

ALCALDIA DE MAR CALETA LOTA  
 ALCALDIA DE MAR CALETA LARAQUETE  
 ALCALDIA DE MAR CALETA TUBUL  
 ALCALDIA DE MAR CALETA RUMENA

**CAPITANIA DE PUERTO DE CONSTITUCION**

ALCALDIA DE MAR PICHILEMU  
 ALCALDIA DE MAR LLICO  
 ALCALDIA DE MAR VICHUQUEN  
 ALCALDIA DE MAR PELLUHUE-CURANIPE  
 ALCALDIA DE MAR BUCALEMU  
 ALCALDIA DE MAR DUAO  
 ALCALDIA DE MAR COLBUN-MACHICURA

**CAPITANIA DE PUERTO DE LIRQUEN**

ALCALDIA DE MAR COBQUECURA  
 ALCALDIA DE MAR PENCO  
 ALCALDIA DE MAR LIRQUEN  
 ALCALDIA DE MAR TOME  
 ALCALDIA DE MAR COCHOLGUE  
 ALCALDIA DE MAR COLIUMO  
 ALCALDIA DE MAR CALETA LOS BAGRES  
 ALCALDIA DE MAR DICHATO  
 ALCALDIA DE MAR CERRO VERDE  
 ALCALDIA DE MAR EMBALSE COIHUECO (CHILLAN)

**CAPITANIA DE PUERTO DE LEBU**

ALCALDIA DE MAR ISLA MOCHA  
 ALCALDIA DE MAR TIRUA  
 ALCALDIA DE MAR LAGO LANALHUE  
 ALCALDIA DE MAR DE QUIDICO  
 ALCALDIA DE MAR LAGO LLEU-LLEU

**CAPITANIA DE PUERTO DE SAN VICENTE**

ALCALDIA DE MAR SAN VICENTE  
 ALCALDIA DE MAR LENGA  
 ALCALDIA DE MAR CALETA CHOME  
 ALCALDIA DE MAR RAMUNTCHO

**1.10.- GOBERNACION MARITIMA DE VALDIVIA**

**CAPITANIA DE PUERTO PANGUIPULLI**

ALCALDIA DE MAR PUERTO FUY  
 ALCALDIA DE MAR RIÑIHUE  
 ALCALDIA DE MAR LICAN-RAY  
 ALCALDIA DE MAR NELTUME  
 ALCALDIA DE MAR CALAFQUEN

**CAPITANIA DE PUERTO DE LAGO VILLARRICA**

ALCALDIA DE MAR VILLARRICA  
 ALCALDIA DE MAR COLICO  
 ALCALDIA DE MAR CABURGA  
 ALCALDIA DE MAR CLUB NAUTICO VILLARRICA  
 ALCALDIA DE MAR PUERTO PINAR VILLARRICA  
 ALCALDIA DE MAR PUERTO DON SANTIAGO (PUCON)  
 ALCALDIA DE MAR PUERTO DEL ESTERO (PUCON)

**CAPITANIA DE PUERTO DE LAGO RANCO**

ALCALDIA DE MAR LLIFE

*D.G.T.M. Y.M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 1/2000*

ALCALDIA DE MAR RIO BUENO  
 ALCALDIA DE MAR MAIHUE  
 ALCALDIA DE MAR PUYEHUE

**CAPITANIA DE PUERTO DE CORRAL**

ALCALDIA DE MAR LOS MOLINOS  
 ALCALDIA DE MAR TRUMAO  
 ALCALDIA DE MAR NIEBLA  
 ALCALDIA DE MAR MANCERA  
 ALCALDIA DE MAR AMARGO  
 ALCALDIA DE MAR CHAIHUIN  
 ALCALDIA DE MAR HUEICOLLA  
 ALCALDIA DE MAR BAHIA MANSA-PUCATRIHUE

**CAPITANIA DE PUERTO DE CARAHUE**

ALCALDIA DE MAR CARAHUE  
 ALCALDIA DE MAR PUERTO SAAVEDRA

**CAPITANIA DE PUERTO DE VALDIVIA**

ALCALDIA DE MAR QUEULE  
 ALCALDIA DE MAR MEHUIN  
 ALCALDIA DE MAR CLUB DE YATES VALDIVIA Y MARINA

**1.11.- GOBERNACION MARITIMA DE PUERTO MONTT**

**CAPITANIA DE PUERTO DE PUERTO MONTT**

ALCALDIA DE MAR ANGELMO  
 ALCALDIA DE MAR RIO PUELO  
 ALCALDIA DE MAR GUAR  
 ALCALDIA DE MAR CONTAO  
 ALCALDIA DE MAR ISLA MAILLEN  
 ALCALDIA DE MAR COCHAMO  
 ALCALDIA DE MAR PICHU PELLUCO  
 ALCALDIA DE MAR PUERTO CARDENAS (LAGO YELCHO)  
 ALCALDIA DE MAR RIO NEGRO HORNOPIREN  
 ALCALDIA DE MAR CALETA GUALAIHUE  
 ALCALDIA DE MAR CALETA EL MANZANO  
 ALCALDIA DE MAR AULEN  
 ALCALDIA DE MAR ROLECHA  
 ALCALDIA DE MAR AYACARA  
 ALCALDIA DE MAR MARINA DEL SUR  
 ALCALDIA DE MAR CLUB DEPORTES NAUTICOS RELONCAVI

**CAPITANIA DE PUERTO CALBUCO**

ALCALDIA DE MAR CALETA SAN RAFAEL  
 ALCALDIA DE MAR ABTAO (ISLA ABTAO)  
 ALCALDIA DE MAR COLICO (ENSENADA CODIHUE)  
 ALCALDIA DE MAR PULUQUI  
 ALCALDIA DE MAR TABON  
 ALCALDIA DE MAR QUEULLIN

**CAPITANIA DE PUERTO MAULLIN**

ALCALDIA DE MAR CALETA ESTAQUILLA  
 ALCALDIA DE MAR QUENUIN  
 ALCALDIA DE MAR CALETA CARELMAPU

**CAPITANIA DE PUERTO DE PUERTO VARAS**

ALCALDIA DE MAR PETROHUE  
 ALCALDIA DE MAR PEULLA

*D.G.T.M. Y.M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 1/2000*

ALCALDIA DE MAR FRUTILLAR  
ALCALDIA DE MAR LAGO RUPANCO  
ALCALDIA DE MAR MARINA PUERTO VARAS  
ALCALDIA DE MAR CLUB PESCA Y CAZA FRUTILLAR  
ALCALDIA DE MAR CENTRO DEP. Y RECR. DE PTO. OCTAY  
ALCALDIA DE MAR CLUB DE PESCA Y CAZA LAGO RUPANCO  
ALCALDIA DE MAR MARINA DE RUPANCO

#### **1.12.- GOBERNACION MARITIMA DE CASTRO**

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE CASTRO**

ALCALDIA DE MAR QUEMCHI  
ALCALDIA DE MAR TENAUN  
ALCALDIA DE MAR ISLA QUENHUI  
ALCALDIA DE MAR DALCAHUE

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE ANCUD**

ALCALDIA DE MAR PUDETO  
ALCALDIA DE MAR CHACAO  
ALCALDIA DE MAR PARGUA  
ALCALDIA DE MAR LINAO

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE QUELLON**

ALCALDIA DE MAR PUERTO CARMEN  
ALCALDIA DE MAR ESTERO HUIDAD  
ALCALDIA DE MAR SECTOR AUCHAC

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE PUERTO ACHAO**

ALCALDIA DE MAR ISLA MECHUQUE  
ALCALDIA DE MAR ISLA QUENAC  
ALCALDIA DE MAR CURACO DE VELEZ

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE CHONCHI**

ALCALDIA DE MAR PUQUELDON  
ALCALDIA DE MAR QUEILEN  
ALCALDIA DE MAR CHONCHI

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE CHAITEN**

ALCALDIA DE MAR SECTOR CHILCO (ESTERO REÑIHUE)

#### **1.13.- GOBERNACION MARITIMA DE AYSEN**

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE PUERTO CISNES**

ALCALDIA DE MAR PUYUHUAPI

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE PUERTO AGUIRRE**

ALCALDIA DE MAR CALETA ANDRADE

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE MELINKA**

ALCALDIA DE MAR REPOLLAL  
ALCALDIA DE MAR CALETA SANTO DOMINGO  
ALCALDIA DE MAR RAUL MARIN BALMACEDA

##### **CAPITANIA DE PUERTO LAGO GENERAL CARRERA**

ALCALDIA DE MAR PUERTO IBÁÑEZ

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

ALCALDIA DE MAR PUERTO GUADAL  
ALCALDIA DE MAR LAGO O'HIGGINS  
ALCALDIA DE MAR LAGO COCHRANE  
ALCALDIA DE MAR PUERTO CRISTAL

#### **1.14.- GOBERNACION MARITIMA DE PUNTA ARENAS**

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE PUERTO EDEN**

ALCALDIA DE MAR ISLA GUARELLO

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE PUERTO NATALES**

ALCALDIA DE MAR CLUB NAUTICO PUERTO NATALES

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE PUNTA ARENAS**

ALCALDIA DE MAR BAHIA MANSANA

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE TIERRA DEL FUEGO**

ALCALDIA DE MAR LAGO FAGNANO  
ALCALDIA DE MAR ISLA DAWSON

#### **1.15.- GOBERNACION MARITIMA DE PUERTO WILLIAMS**

##### **CAPITANIA DE PUERTO DE PUERTO WILLIAMS**

ALCALDIA DE MAR PUERTO EUGENIA  
ALCALDIA DE MAR CLUB DE YATES MICALVI  
ALCALDIA DE MAR ISLA SNIPE  
ALCALDIA DE MAR PUERTO TORO  
ALCALDIA DE MAR ISLA LENNOX  
ALCALDIA DE MAR PUERTO NAVARINO  
ALCALDIA DE MAR ISLA DIEGO RAMIREZ  
ALCALDIA DE MAR TIMBALES  
ALCALDIA DE MAR PUERTO CORRIENTE  
ALCALDIA DE MAR YAMANA  
ALCALDIA DE MAR CABO DE HORNOS  
ALCALDIA DE MAR ISLA NUEVA (CARLOS)  
ALCALDIA DE MAR ISLA PICTON (BANNER)  
ALCALDIA DE MAR ISLA WOLLASTON

#### 2.- DECLARASE:

a) Que, la presente Resolución podrá sufrir modificaciones, a proposición del Gobernador Marítimo respectivo, cuando exista la necesidad de instaurar una nueva Alcaldía de Mar o suprimir alguna que ya no cumpla su objetivo.

b) Que la Gobernación Marítima respectiva, deberá determinar, a nivel local, la jurisdicción que le corresponde a cada Alcaldía de Mar, informando de lo obrado a esta Dirección General y dejando constancia de ello en el Historial de la Repartición.

3.- DEJASE, sin efecto la Resolución DGT.M. Y MM. N° 12000/45 Vrs., del 31 de diciembre de 1998 y sus modificaciones posteriores.

4.- ANOTESE, regístrese y comuníquese a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

Fdo.) Jorge ARANCIBIA Clavel, Contraalmirante, Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

MINISTERIO SECRETARIA GENERAL DE LA PRESIDENCIA

Comisión Nacional del Medio Ambiente

**DA INICIO A LA ELABORACION DEL ANTEPROYECTO DE NORMA DE CALIDAD  
AMBIENTAL EN AGUAS MARINAS: NIVEL NACIONAL**

(D.O. N° 36.549 de 28 de Diciembre de 1999)

Núm. 1.485 exenta.- Santiago, 13 de diciembre de 1999.- Vistos: El acuerdo N° 99/99 de fecha 26 de marzo de 1999, del Consejo Directivo de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, que aprobó el Cuarto Programa Priorizado de Normas, publicado en el Diario Oficial el día 15 de abril de 1999. Lo dispuesto en el decreto supremo N° 93 de 1995, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia que aprueba el Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión. Las facultades que me otorga la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

R e s u e l v o:

1°.- Dése inicio al procedimiento de elaboración del Anteproyecto de Norma de Calidad en Aguas Marinas: Nivel Nacional.

2°.- Fórmese un expediente para la tramitación del proceso de elaboración de la referida norma.

3°.- Fijase como fecha límite para la recepción de antecedentes sobre los contaminantes a normar, el día número 70, contado desde la fecha de publicación de la presente resolución en un diario o periódico de circulación nacional. Cualquier persona natural o jurídica podrá, dentro del plazo señalado precedentemente, aportar antecedentes técnicos, científicos y sociales sobre la materia a normar.

4°.- Publíquese la presente resolución en el Diario Oficial y en un diario o periódico de circulación nacional.

Anótese, comuníquese, publíquese y archívese.- Rodrigo Egaña Barahona, Director Ejecutivo.

-----oo000oo-----

MINISTERIO DE AGRICULTURA

Servicio Agrícola y Ganadero - Dirección Nacional

**ESTABLECE NORMAS PARA LA EVALUACION Y AUTORIZACION  
DE PLAGUICIDAS**

(D.O. N° 36.551, de 30 de Diciembre de 1999)

Núm. 3.670.- Santiago, 23 de diciembre de 1999.- Vistos: La resolución N° 940 de 1999 del Servicio Agrícola y Ganadero, el decreto ley N° 3557 de 1980 sobre Protección Agrícola, la ley N° 18.755 Orgánica del Servicio modificada por la ley N° 19.283, y los Estándares Regionales en Protección Fitosanitaria Sección VI 6.1 y 6.2, Productos Fitosanitarios del Cosave, y

Considerando:

- Que, corresponde al Servicio Agrícola y Ganadero, regular, restringir o prohibir la fabricación, importación, distribución, venta y aplicación de los plaguicidas;
- Que, los plaguicidas son necesarios para proteger a los vegetales del ataque de las plagas, que ocasionan pérdidas o disminuciones de cosechas;



- Que, si los plaguicidas se comercian o se emplean de manera incorrecta, pueden causar daño a la salud de personas y animales o al ambiente;
- Que, para lograr un empleo correcto y eficiente de los plaguicidas en la protección de los cultivos, con riesgo mínimo para la salud humana, la fauna, la flora y el medio ambiente, es necesario que el Servicio disponga de la más amplia información sobre las características de cada uno de los productos que se usan en el país, a objeto de realizar una correcta evaluación de sus riesgos;
- Que, para la evaluación integral de los mismos se cuenta con la participación del Ministerio de Salud y de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, integradas en el Comité Asesor del Servicio Agrícola y Ganadero para la Evaluación de Plaguicidas de Uso Agrícola;
- Que, la mayoría de los países han establecido reglamentaciones que disponen la evaluación y autorización de estos productos ante sus autoridades gubernamentales; y
- Que, el Comité de Sanidad Vegetal del Cono Sur, COSAVE, ha recomendado que los países del área uniformen sus sistemas de evaluación y autorización de estos productos, a los que denomina “Productos Fitosanitarios”, mediante la adopción de los requisitos que ha establecido en los Estándares mencionados en los Vistos.

**R e s u e l v o:**

1. Para los efectos de esta resolución se establecen las siguientes definiciones: Plaguicida: Compuesto químico, orgánico o inorgánico, o sustancia natural que se utilice para combatir malezas, enfermedades o plagas potencialmente capaces de causar perjuicios en organismos u objetos. Se entenderá cada producto formulado y las sustancias activas con las que se formulan, con aptitudes insecticidas, acaricidas, nematocidas, molusquicidas, rodenticidas, lagomorficidas, avicidas, fungicidas, bactericidas, alguicidas, herbicidas, defoliantes, desecantes, fitoreguladores, coadyuvantes, antitranspirantes, atrayentes, feromonas, repelentes, y otros que se empleen en las actividades agrícolas y forestales.

**Autorización:** Permiso para fabricar, importar, distribuir, vender o aplicar plaguicidas.

**Servicio:** Servicio Agrícola y Ganadero.

**Substancia Activa:** Componente que confiere la acción biológica esperada a un plaguicida. Al estado técnico se compone del ingrediente activo, productos relacionados e impurezas, pudiendo contener pequeñas cantidades de aditivos.

2. Sólo se podrá fabricar, importar, distribuir, vender o aplicar, plaguicidas de uso en agricultura autorizados por el Servicio. La autorización no constituye propiedad del plaguicida ni de la substancia activa que contiene.  
La autorización se otorgará previa evaluación favorable del Servicio, realizada en conformidad a lo que dispone la presente resolución.
3. La autorización, deberá ser solicitada al Servicio por una persona que tenga su domicilio en el país y cuente con la asesoría de profesionales con calificación en las disciplinas que se relacionan con el uso de plaguicidas.  
La solicitud deberá contener la información requerida en el punto 28 de esta resolución, según corresponda.
4. Un extracto de la solicitud, deberá ser publicado por el interesado, en el Diario Oficial, los días primero o quince de cada mes, o el primer día hábil siguiente, si aquellos fueren domingo o feriado. Copia de esta publicación, deberá acompañarse al Servicio.

5. El extracto, deberá contener la individualización del solicitante; el nombre comercial del plaguicida, aptitud, composición, tipo de formulación, formulador del plaguicida, usos a que se destinará y clasificación toxicológica.
6. Cualquier interesado podrá presentar ante el Servicio observaciones fundadas a la solicitud, las que deberán presentarse por escrito, dentro del plazo de sesenta días corridos contados desde la fecha de la publicación del extracto de la solicitud. Estas observaciones, serán analizadas por el Servicio en el proceso de evaluación de la solicitud.
7. El Servicio fiscalizará que la substancia activa que contiene un plaguicida autorizado, corresponda en todo a lo que señale la autorización de ese plaguicida, pudiendo exigir se compruebe que el plaguicida respectivo contiene la substancia activa indicada en esa autorización.
8. Si el Servicio requiere aplicar con urgencia un plaguicida que no esté autorizado, podrá aprobar mediante resolución fundada, su fabricación, importación, distribución, venta o aplicación, bajo las condiciones que indique.
9. La autorización de un plaguicida, será definitiva o experimental.
10. La autorización, será definitiva para los plaguicidas cuyos usos hayan sido comprobados en el país y tendrá una duración de cinco años renovable por periodos iguales, si ello se solicita dentro de los 90 días corridos antes de su vencimiento.  
Si esta renovación no se solicita, la autorización se considerará caducada y se interrumpirá la fabricación e importación del plaguicida. Sin embargo, se permitirá la distribución, venta o aplicación del plaguicida por un período de dos años o hasta agotar sus existencias, según lo que ocurra primero.  
Se considerará uso comprobado para los plaguicidas, el ensayo oficial realizado en el país por Estaciones Experimentales autorizadas por el Servicio o certificada su eficacia por profesionales debidamente acreditados por éste, siguiendo en ambos casos los protocolos establecidos por el Servicio.
- 11.- La autorización, será experimental para los plaguicidas cuyos usos no hayan sido comprobados en el país, en los términos del artículo anterior y tendrá una vigencia de cinco años renovable por periodos iguales, si ello lo solicita su titular dentro de los 90 días corridos antes de su vencimiento.  
  
Mientras cuenten con autorización experimental, el plaguicida no podrá comercializarse y sólo podrá usarse en Estaciones Experimentales autorizadas por el Servicio, bajo protocolos establecidos por éste. Podrá solicitarse la autorización definitiva antes del término del plazo, para los usos cuya eficacia haya quedado demostrada en la experimentación realizada.
- 12.- Para obtener autorización definitiva, los plaguicidas deberán previamente obtener autorización experimental de acuerdo al protocolo establecido por el Servicio.
- 13.- El Servicio tendrá el plazo de un mes desde la recepción de una solicitud de autorización, para verificar si la documentación de respaldo presentada está completa y si el tipo de documento corresponde a lo exigido en esta resolución. El solicitante tendrá un plazo de 60 días corridos para corregir o completar los antecedentes que se le hayan informado como inadecuados o faltantes; de no hacerlo dentro de este plazo, se entenderá que se desiste de su solicitud. Sin perjuicio de lo anterior, el Servicio podrá solicitar información adicional durante el proceso de evaluación.

- 14.- El Servicio tendrá un plazo de 6 meses para resolver sobre una solicitud de autorización de un plaguicida, plazo contado desde la fecha de recepción de todos los antecedentes que se requieren de acuerdo con esta resolución y que, además, el solicitante haya acompañado copia de la publicación del extracto de su solicitud y que se haya vencido el plazo para formular observaciones a ella. Este plazo de 6 meses podrá prorrogarse, cuando la complejidad de las materias que deban analizarse o evaluarse lo haga indispensable; en ningún caso, esta prórroga podrá exceder los 3 meses.
15. El Servicio podrá negar la autorización de un plaguicida, o restringir o cancelar una ya otorgada, si motivos de calidad, eficacia, toxicidad aguda o crónica, ecotoxicidad o medioambientales, debidamente fundamentados y oportunamente notificados, lo hace necesario. También podrá someter a revisión, por iniciativa propia o a petición de las autoridades de Salud o Medioambiente, cualquier autorización ya otorgada, si considera que avances tecnológicos o científicos la hacen necesaria y podrá, además, suspender una autorización para evaluar información adicional que se haya recibido referida al producto autorizado o si razones de carácter técnico lo hacen necesario.
16. El Servicio podrá negar, suspender o cancelar la autorización de un plaguicida, en caso que la documentación acompañada no sea veraz o no cuente con el respaldo técnico que esta resolución le exige.
17. El afectado por alguna de dichas medidas podrá pedir en forma fundada su revocación al Servicio, dentro del plazo de 30 días corridos contados desde la fecha de notificación de la resolución respectiva, la que se mantendrá vigente mientras dure la evaluación de los antecedentes que presente el interesado.
18. Una vez autorizado un plaguicida, el titular podrá solicitar al Servicio, por escrito, la inclusión de modificaciones, ya sea en las dosis, formas de empleo u otras, adjuntando la documentación que lo justifique. Sin embargo, cambios en la composición química, en la proporción de sus ingredientes activos, en la formulación, o en el origen de la sustancia activa o del plaguicida, obligarán a una nueva autorización, a menos que en el último caso mencionado, se demuestre mediante certificados de análisis que las sustancias activas o plaguicidas son idénticos; estos certificados de análisis deben ser emitidos por sus fabricantes o formuladores y otorgados en el país de fabricación o formulación, debidamente legalizados ante el Cónsul de Chile en el país que corresponda y con el atestado del funcionario competente del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. La inclusión de nuevos usos, deberá solicitarse adjuntando la documentación correspondiente de Estaciones Experimentales autorizadas para este efecto por el Servicio o la certificación de la eficacia por profesionales debidamente acreditados por éste. El Servicio podrá disponer, si resulta procedente, la introducción de las modificaciones que correspondan en la etiqueta del plaguicida.
19. El titular de una autorización estará obligado a informar al Servicio, por escrito, las novedades, debidamente fundamentadas, que se originen o conozcan, que afecten la eficacia del plaguicida autorizado o su seguridad en el uso, tanto desde el punto de vista toxicológico como ecotoxicológico y ambiental. El Servicio dispondrá las medidas restrictivas o las modificaciones que correspondan, incluyendo cambios en la etiqueta del plaguicida. De todo ello, se informará al Ministerio de Salud y a la Autoridad Medioambiental.
20. El titular de una autorización, podrá solicitar al Servicio una nueva autorización respecto de un plaguicida de idéntica formulación o un plaguicida que contiene idéntica sustancia activa, al plaguicida objeto de su autorización. Para ello, deberá declarar ante Notario que la nueva solicitud recae en un plaguicida idéntico o en una sustancia activa idéntica, al del plaguicida del cual él cuenta con autorización. El titular de una autorización, podrá facultar a un tercero para solicitar al Servicio una nueva autorización respecto de un plaguicida de igual

formulación o un plaguicida que contiene idéntica sustancia activa, al plaguicida objeto de su autorización. Para ello, deberá declarar ante Notario su voluntad de facultar al tercero y que la nueva solicitud recae en un plaguicida idéntico o en una sustancia activa idéntica, al del plaguicida del cual él cuenta con autorización.

En caso que se trate de una nueva solicitud respecto de un idéntico plaguicida ya autorizado, sólo deberá acompañarse a la solicitud correspondiente indicación del nombre comercial y dos ejemplares de la etiqueta con que se expenderá el producto. En caso que se trate de una nueva solicitud respecto de una idéntica sustancia activa contenida en un plaguicida ya autorizado, no será necesario acompañar a la solicitud los antecedentes relativos a la sustancia activa que esta resolución exige, excepto que deberá adjuntar un certificado de análisis que demuestre que corresponde a la misma sustancia activa.

21. Toda la documentación que se adjunte como antecedente para la autorización de un plaguicida, debe estar escrita en idioma español o inglés, siendo de responsabilidad del solicitante la veracidad de los antecedentes que proporcione.
22. Todos los documentos que se acompañen a la solicitud de autorización, deberán presentarse en un original y dos copias. Para la renovación de la autorización ya otorgada a un plaguicida, sólo deberán acompañarse a la solicitud correspondiente 2 ejemplares de la etiqueta con que se expende el producto y una actualización de los antecedentes toxicológicos agudos y crónicos, ecotoxicológicos, de seguridad y de uso, si corresponde.
23. El Servicio estará facultado para solicitar, cuando lo requiera para sus verificaciones de laboratorio, muestras de la sustancia activa (patrones analíticos) o del plaguicida autorizado o cuya autorización se solicite, en cantidades a determinar y que no excederán los 2 gr para el caso de patrones analíticos.
24. Cada autorización será numerada correlativamente, debiendo el número incluirse en el Servicio que acredita la autorización, el que deberá mantener para los fines de esta resolución u otros que fueren necesarios.
24. Los derechos de las solicitudes de autorización y de renovación de un plaguicida, deberán pagarse al momento de la solicitud. Estos derechos no serán reembolsables, cualquiera sea el resultado de la solicitud.
26. La información científica proporcionada por el solicitante para la autorización de un plaguicida, que no sea de dominio público, o no haya sido publicada en revistas científicas o de divulgación, será confidencial. Sin embargo, el Servicio u otros organismos oficiales del Estado podrán utilizarla con fines de control de calidad, de preservación de la salud humana o animal y prevención de la contaminación ambiental. En todo caso, esta información científica sólo podrá ser utilizada por agencias oficiales para resolver situaciones calificadas, según lo demanden los intereses nacionales.
27. La autorización de un plaguicida, no libera al titular de la misma y por los actos propios que éste realizare, de las responsabilidades que con respecto al plaguicida autorizado le confiere la legislación vigente. Los importadores de plaguicidas autorizados, deben asumir la responsabilidad de los resultados que el producto produjera derivadas de factores de calidad. Esta autorización, no podrá usarse como garantía de eficacia de la sustancia activa o el plaguicida autorizado ni podrá hacerse al Servicio partícipe de la responsabilidad que con respecto al mismo le cabe al titular de la autorización o al importador.
28. Requisitos Técnicos para la Evaluación de Plaguicidas.

**APLICABILIDAD**

La información que se solicita, debe proporcionarse si ella es inherente al plaguicida en evaluación. La no presentación de cualquier información, deberá estar acompañada de una justificación técnica, debiendo el Servicio pronunciarse en forma fundada respecto de su obligatoriedad.

28.1	Solicitante
28.1.1	Nombre, RUT y Dirección
28.1.2	Representante Legal, RUT y Dirección (Deberá acreditar legalmente la representación)
28.2	<b>Substancia Activa del Plaguicida. (GRADO TECNICO)</b>
28.2.1	<b>Identidad de la Substancia Activa</b>
28.2.1.1	Fabricante
28.2.1.1.1	Nombre
28.2.1.1.2	Dirección
28.2.1.2	Nombre común:
28.2.1.2.1	Aceptado por ISO, o
28.2.1.2.2	Propuesto, por ISO, BSI, ANSI, WSSA o el fabricante.
28.2.1.3	Sinónimo ( si tiene)
28.2.1.4	Nombre químico (aceptado o propuesto por IUPAC)
28.2.1.5	Fórmula empírica
28.2.1.6	Fórmula estructural
28.2.1.7	Número de código experimental (cuando proceda)
28.2.1.8	Grupo químico a que pertenece
28.2.1.9	Grado de pureza (contenido mínimo de substancia activa)
28.2.1.10	Isómeros
28.2.1.10.1	Identidad
28.2.1.10.2	Proporción en que se encuentran
28.2.1.11	Impurezas, identificándolas:
28.2.1.11.1	De contenido mayor a 0.1 % si no tienen efectos adversos
28.2.1.11.2	De cualquier contenido, si tienen efectos adversos (especificar esos efectos)
28.2.1.12	Aditivos (ej.: estabilizantes)
28.2.1.12.1	Identidad
28.2.1.12.2	Proporción en que se encuentran. La información de los puntos 28.2.1.9-10-11-12, deberá venir respaldada con certificado de análisis cuali-cuantitativo original, emitido por el fabricante.
28.2.2.-	<b>Propiedades Físicas y Químicas</b> (indicar en cada caso metodología de determinación internacionalmente reconocida). Esta información deberá venir respaldada con las determinaciones hechas por el fabricante o bien con certificado original, emitido por éste, donde se incluya la propiedad física o química, su valor y la metodología de determinación de dicha propiedad.
28.2.2.1.	Aspecto:
28.2.2.1.1	Estado físico (activo puro (p), activo grado técnico (t))
28.2.2.1.2	Color (p y t)
28.2.2.1.3	Olor (p y t)
28.2.2.2	Punto de Fusión (p) sólidos a temperatura ambiente
28.2.2.3	Punto de Ebullición (p) líquidos a temperatura ambiente
28.2.2.4	Densidad (p y t)
28.2.2.5	Presión de vapor (p)
28.2.2.6	Volatilidad (p)
28.2.2.7	Espectro de absorción (p)
28.2.2.8	Solubilidad en agua (p)
28.2.2.9	Solubilidad en solventes orgánicos (p y t)
28.2.2.10	Coefficiente de partición en noctanol/agua (p)

- 28.2.2.11 Estabilidad en agua (p)
- 28.2.2.12 Inflamabilidad (t) líquidos inflamables o combustibles
- 28.2.2.13 Tensión superficial (t)
- 28.2.2.14 Propiedades explosivas (t)
- 28.2.2.15 Propiedades oxidantes (corrosividad) (t)
- 28.2.2.16 Reactividad con el material de envases (t)
- 28.2.2.17 pH (t)
- 28.2.2.18 Constante de disociación en agua (p)
- 28.2.2.19 Viscosidad (t) líquidos
- 28.2.3.- **Aspectos Relacionados con su Utilidad.**  
Los documentos que respalden este punto, deberán ser de carácter técnico y emitidos por el fabricante de la sustancia activa. (folletos, abstracts, artículos de revistas científicas).
- 28.2.3.1 Aptitud (Insecticida, herbicida, etc.)
- 28.2.3.2 Efecto sobre los organismos-plaga (ej.: tóxico por inhalación, contacto sistémico u otras formas).
- 28.2.3.3 Organismos nocivos controlados (Nombre común y científico)
- 28.2.3.4 Modo de acción sobre los organismos nocivos y sobre las plantas.
- 28.2.3.5 Ambito de aplicación previsto (en formulaciones para uso en campo, recintos cerrados, etc.).
- 28.2.3.6 Resistencia (Información sobre desarrollo de resistencia en los organismos que controla y estrategias de manejo para prevenirlas).
- 28.2.4.- **Métodos Analíticos**
- 28.2.4.1 Método analítico para la determinación de la sustancia activa pura y, cuando corresponda, para la determinación de productos de degradación, isómeros e impurezas (de importancia toxicológica y/o ecotoxicológica) y aditivos (ej: estabilizantes). Hacer reseña breve del método y anexar metodología detallada.
- 28.2.4.2 Métodos analíticos (incluida la tasa de recuperación y los límites de sensibilidad) para la determinación de residuos en plantas tratadas, productos agrícolas, alimentos procesados, suelo y agua. Hacer reseña breve del método y anexar metodología detallada.
- 28.2.4.3 Métodos analíticos para la determinación en el aire y tejidos y fluidos animales o humanos, cuando estén disponibles. Hacer reseña breve del método y anexar metodología detallada.
- 28.2.5.- **Residuos en Productos Tratados**
- 28.2.5.1 Identificación de los productos de degradación y metabolitos en plantas o productos tratados.
- 28.2.5.2 Comportamiento de los residuos de la sustancia activa y sus metabolitos desde la aplicación a la cosecha. Absorción, distribución o conjugación con los ingredientes de la planta y la disipación del producto para el medio ambiente.
- 28.2.5.3 Datos sobre residuos, obtenidos mediante pruebas controladas. Esta información deberá venir respaldada con determinaciones realizadas por o para el fabricante con la sustancia activa en evaluación.
- 28.2.6.- **Información con Respecto a la Seguridad**  
Respaldada con Hoja de Seguridad original emitida por el fabricante, o bien una declaración en original, de éste, donde se incluyan todas las recomendaciones para la sustancia activa.
- 28.2.6.1 Procedimientos para la destrucción de la sustancia activa y para su descontaminación.
- 28.2.6.2 Posibilidades de recuperación (si la información está disponible).
- 28.2.6.3 Posibilidades de neutralización.
- 28.2.6.4 Condiciones para incineración controlada.
- 28.2.6.5 Descontaminación de aguas.

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

- 28.2.6.6 Métodos recomendados y precauciones de manejo durante su manipulación, almacenamiento, transporte y en caso de incendio o derrame.
- 28.2.6.7 Productos de reacción y gases de combustión en caso de incineración o incendio.
- 28.2.6.8 Información sobre equipos de protección individual.
- 28.2.7 Toxicología**
- 28.2.8 Debe respaldarse a través de copias de los ensayos generados por o para el fabricante de la sustancia activa que va a ser evaluada, identificando claramente la identidad del laboratorio, el protocolo del ensayo, y adjuntando las principales observaciones y el resultado de la determinación. Todos los estudios deben corresponder a la sustancia activa que va a ser evaluada.
- 28.2.7.1 Toxicidad Aguda
  - 28.2.7.1.1 Oral (LD50 oral aguda ratas activo grado técnico)
  - 28.2.7.1.2 Dérmica (LD50 dermal aguda ratas activo grado técnico)
  - 28.2.7.1.3 Inhalatoria (CL50 inhalatoria ratas activo grado técnico)
  - 28.2.7.1.4 Irritación cutánea y ocular (conejos)
  - 28.2.7.1.5 Sensibilización cutánea.(cobayos)
- 28.2.7.2 Toxicidad a Corto Plazo/Mediano Plazo
  - 28.2.7.2.1 Oral acumulativa (estudio de 28 días, ratas, activo grado técnico)
  - 28.2.7.2.2 Administración oral en roedores y en no roedores (90 días, ratas o perros activo grado técnico)
  - 28.2.7.2.3 Otras vías:
    - 28.2.7.2.3.1 Inhalación (28 días, ratas, activo grado técnico para sustancias volátiles)
    - 28.2.7.2.3.2 Dérmica (21/28 días, ratas o conejos, activo grado técnico)
- 28.2.7.3 Toxicidad crónica
  - 28.2.7.3.1 Oral a largo plazo
  - 28.2.7.3.2 Carcinogenicidad
  - 28.2.7.3.3 Mutagenicidad
    - 28.2.7.3.3.1 Mutaciones genéticas (Test de Ames u otros)
    - 28.2.7.3.3.2 Aberraciones cromosómicas
    - 28.2.7.3.3.3 Perturbaciones del ADN.
  - 28.2.7.3.4 Efectos sobre la Reproducción
    - 28.2.7.3.4.1 Teratogenicidad
    - 28.2.7.3.4.2 Estudio sobre, por lo menos, dos generaciones en mamíferos.
    - 28.2.7.3.4.3 Estudios sobre la reproducción
  - 28.2.7.3.5 Metabolismo en Mamíferos
    - 28.2.7.3.5.1 Estudios de:(luego de la administración oral y dérmica)
      - 28.2.7.3.5.1.1 Absorción
      - 28.2.7.3.5.1.2 Distribución
      - 28.2.7.3.5.1.3 Excreción
    - 28.2.7.3.5.2 Explicación de las rutas metabólicas
    - 28.2.7.3.5.3 Información Médica Obligatoria
      - 28.2.7.3.5.3.1. Diagnóstico y síntomas de intoxicación
      - 28.2.7.3.5.3.2 Tratamientos propuestos:
        - 28.2.7.3.5.3.2.1 Primeros auxilios
        - 28.2.7.3.5.3.2.2 Tratamiento médico
        - 28.2.7.3.5.3.2.3 Antídotos
      - 28.2.7.3.5.4 Estudios Adicionales
        - 28.2.7.3.5.4.1 Estudios de neurotoxicidad y/o neurotoxicidad retardada
        - 28.2.7.3.5.4.2 Efectos tóxicos de metabolitos procedentes de los vegetales tratados, isómeros si ocurren, cuando éstos sean diferentes de los identificados en los estudios sobre animales.
  - 28.2.7.3.5.5 Información Médica Complementaria (cuando se disponga)
    - 28.2.7.3.5.5.1 Diagnóstico de intoxicación:
      - 28.2.7.3.5.5.1.1 Observación directa de casos clínicos.

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

- 28.2.7.3.5.5.1.2 Observación sobre la exposición de la población en general y estudios epidemiológicos.
- 28.2.7.3.5.5.1.3 Observaciones sobre sensibilización/alergización
- 28.2.8. **Efectos sobre el Ambiente**
- 28.2.8.1 Comportamiento en el Suelo (Datos para 3 tipos de suelos patrones).
- 28.2.8.1.1 Tasa y vías de degradación (hasta 90%), incluida la identificación de:
  - 28.2.8.1.1.1. Procesos que intervienen
  - 28.2.8.1.1.2. Metabolitos y productos de degradación
  - 28.2.8.1.2. Adsorción y desorción y movilidad de la sustancia activa y, si es relevante, de sus metabolitos
  - 28.2.8.1.3. Magnitud y naturaleza de los residuos remanentes.
  - 28.2.8.1.4 Comportamiento en el Agua y en el Aire
    - 28.2.8.1.4.1 Tasa y vías de degradación en medio acuoso
      - 28.2.8.1.4.1.2 Biodegradación, hidrólisis y fotólisis (si no fueron especificados en las propiedades físicas y químicas)
    - 28.2.8.1.4.2 Tasa y vías de degradación en el aire para sustancias volátiles y fumigantes (si no fueron especificados en las propiedades físicas y químicas).
- 28.2.9.3 Efectos Ecotoxicológicos
  - 28.2.9.3.1 Efectos sobre las Aves
    - 28.2.9.3.1.1 Toxicidad oral aguda
    - 28.2.9.3.1.2 Toxicidad a corto plazo (estudio en una especie/8 días)
    - 28.2.9.3.1.3 Efectos en la reproducción.
  - 28.2.9.3.2 Efectos sobre Organismos Acuáticos
    - 28.2.9.3.2.1 Toxicidad aguda para peces.
    - 28.2.9.3.2.2 Toxicidad crónica para peces.
    - 28.2.9.3.2.3 Efecto en la reproducción y tasa de crecimiento de peces.
    - 28.2.9.3.2.4 Bioacumulación en peces.
    - 28.2.9.3.2.5 Toxicidad aguda para **Daphnia** sp.
    - 28.2.9.3.2.6 Estudios crónicos en **Daphnia** sp.
    - 28.2.9.3.2.7 Tasa de reproducción para **Daphnia** sp.
    - 28.2.9.3.2.8 Ritmo de crecimiento para **Daphnia** sp.
    - 28.2.9.3.2.9 Efectos sobre el crecimiento de las algas.
  - 28.2.9.4 Efectos sobre Organismos Distintos al Objetivo
    - 28.2.9.4.1 Toxicidad aguda para abejas
    - 28.2.9.4.2 Toxicidad aguda para artrópodos benéficos (ej.: predadores).
    - 28.2.9.4.3 Toxicidad para lombrices de tierra
    - 28.2.9.4.4 Toxicidad para microorganismos del suelo.
- 28.3 **Requisitos Técnicos del Producto Formulado**
- 28.3.1 **Descripción General**
- 28.3.1.1 Formulador
  - 28.3.1.1.1 Nombre (y RUT si es nacional)
  - 28.3.1.1.2 Dirección
- 28.3.1.2 Nombre comercial
- 28.3.1.3 Clase de uso a que se destina o Aptitud (herbicida, insecticida, etc.).
- 28.3.1.4 Tipo de formulación (polvo mojable, concentrado emulsionable, etc.).
- 28.3.2 **Composición.** La información de los puntos 28.3.2.1-3 deberá venir respaldada con certificado de composición cuali-cuantitativo original emitido por el formulador.
  - 28.3.2.1 Contenido de sustancia(s) activa(s), grado técnico expresado en % p/p o p/v.
  - 28.3.2.2 Métodos de análisis para la determinación del contenido de sustancia activa en la formulación. 28.3.2.3 Contenido y naturaleza de cada uno de los demás componentes incluidos en la formulación.
- 28.3.3 **Propiedades Físicas y Químicas** (indicar en cada caso metodología de determinación, ej: OECD, EEC, FIFRA u otras). Esta información deberá venir



- respaldada con las determinaciones hechas por el formulador o un laboratorio que preste el servicio, o bien con Certificado Original, emitido por éste, donde se incluya la propiedad física y química, su valor y la metodología de determinación de dicha propiedad.
- 28.3.3.1 Aspecto
  - 28.3.3.1.1 Estado físico
  - 28.3.3.1.2 Color
  - 28.3.3.1.3 Olor
  - 28.3.3.2 Estabilidad en el almacenamiento (respecto de su composición y a las propiedades físicas relacionadas con el uso).
  - 28.3.3.3 Densidad relativa
  - 28.3.3.4 Inflamabilidad
    - 28.3.3.4.1 Para líquidos, punto de inflamación
    - 28.3.3.4.2 Para sólidos, debe aclararse si el producto es o no inflamable.
  - 28.3.3.5 Acidez/Alcalinidad y pH.
  - 28.3.3.6 Explosividad.
  - 28.3.4 **Propiedades Físicas y Químicas relacionadas con el uso** (indicar en cada caso metodología de determinación, ej: OECD, EEC, FIFRA u otras). Esta información deberá venir respaldada con las determinaciones hechas por el formulador o un laboratorio que preste el servicio, o bien con Certificado Original donde se incluya la propiedad física o química, su valor y la metodología de determinación de dicha propiedad.
    - 28.3.4.1 Humectabilidad (para polvos mojables)
    - 28.3.4.2 Persistencia de espuma (para los formulados que se aplican con agua).
    - 28.3.4.3 Suspensibilidad (para los polvos mojables y los concentrados en suspensión).
    - 28.3.4.4 Análisis granulométrico en húmedo (para los polvos mojables y los concentrados en suspensión).
    - 28.3.4.5 Análisis granulométrico en seco (para gránulos y polvos).
    - 28.3.4.6 Estabilidad de la emulsión (para los concentrados emulsionables).
    - 28.3.4.7 Corrosividad
    - 28.3.4.8 Incompatibilidad con otros productos (ej: fitosanitarios y fertilizantes).
    - 28.3.4.9 Densidad a 20°C en g/ml (para formulaciones líquidas).
    - 28.3.4.10 Punto de inflamación (aceites y soluciones).
    - 28.3.4.11 Viscosidad (para aceites, suspensiones y emulsiones).
    - 28.3.4.12 Índice de sulfonación (aceites).
    - 28.3.4.13 Dispersión (para gránulos dispersables).
    - 28.3.4.14 Desprendimiento de gas (sólo para gránulos generadores de gas).
    - 28.3.4.15 Soltura o fluidez (para polvos secos).
    - 28.3.4.16 Índice de iodo e índice de saponificación (para aceites).
    - 28.3.4.17 Solubilidad/miscibilidad en agua.
    - 28.3.4.18 Solubilidad/miscibilidad en solventes orgánicos.
    - 28.3.4.19 Tensión superficial de soluciones acuosas.
  - 28.3.5 Datos sobre la Aplicación
 

Este punto deberá venir respaldado completamente por los resultados de los ensayos de eficacia oficiales o bien por la Certificación Oficial de los Usos.

    - 28.3.5.1 Ambito de aplicación (campo, invernáculo, etc.).
    - 28.3.5.2 Efectos sobre las plagas y en los vegetales
    - 28.3.5.3 Condiciones en que el producto puede, o no, ser utilizado
    - 28.3.5.4 Instrucciones de Uso
      - 28.3.5.4.1 Cultivo
      - 28.3.5.4.2 Plaga u organismo a controlar (indicando su nombre común y científico)
      - 28.3.5.4.3 Dosis.
      - 28.3.5.4.4 Número y momentos de aplicación.
      - 28.3.5.4.5 Métodos de aplicación.

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

- 28.3.5.4.6 Tiempo de reingreso al área tratada.
- 28.3.5.4.7 Períodos de carencia
- 28.3.5.4.8 Efectos sobre cultivos siguientes
- 28.3.5.4.9 Fitotoxicidad
- 28.3.5.5 Usos aprobados en otros países, especialmente en la región del COSAVE.
- 28.3.6 **Envases Propuestos**
- 28.3.6.1 Envases
- 28.3.6.1.1 Tipo(s)
- 28.3.6.1.2 Material(es)
- 28.3.6.1.3 Capacidad(es)
- 28.3.6.1.4 Resistencia
- 28.3.6.1.5 Sistema de cierre.
- 28.3.6.2 Acción del producto sobre el material de los envases.
- 28.3.6.3 Procedimientos para la descontaminación y destino final de los envases.
- 28.3.7 **Datos sobre el Manejo del Plaguicida**
- Respaldada con Hoja de Seguridad original emitida por el formulador, o bien una declaración en original de éste, donde se incluyan todas las recomendaciones para el plaguicida
- 28.3.7.1 Método de destrucción, eliminación o inutilización del plaguicida.
- 28.3.7.2 Identidad de los productos de combustión originados en caso de incendio.
- 28.3.7.3 Procedimientos de limpieza y descontaminación de los equipos de aplicación.
- 28.3.7.4 Métodos recomendados y precauciones de manejo durante su manipulación, almacenamiento, transporte y en caso de incendio o derrame.
- 28.3.7.5 Información sobre equipos de protección individual.
- 28.3.8. **Datos sobre Residualidad**
- Esta información deberá venir respaldada con determinaciones realizadas con el plaguicida en evaluación.
- 28.3.8.1 Datos de residuos obtenidos en base a ensayos protocolizados, según las normas internacionales.
- 28.3.9 **Datos Toxicológicos**
- Debe respaldarse a través de copias de los ensayos, generados por o para el formulador, del plaguicida que va a ser evaluado, identificando claramente la identidad del laboratorio, el protocolo del ensayo, y adjuntando las principales observaciones y el resultado de la determinación. Todos los estudios deben corresponder al plaguicida que va a ser evaluado.
- 28.3.9.1 Toxicidad aguda para mamíferos.
- 28.3.9.1.1 Oral (LD50 oral aguda, ratas, producto formulado)
- 28.3.9.1.2 Dérmica (LD50 dermal aguda, ratas, producto formulado)
- 28.3.9.1.3 Inhalatoria (CL50 inhalatoria, ratas, producto formulado)
- 28.3.9.2 Irritación cutánea y ocular (conejos, producto formulado)
- 28.3.9.3 Sensibilización cutánea. (Si no se indicó para el técnico)
- 28.3.9.4 Mutagenicidad (para productos hechos con mezclas)
- 28.3.9.5 Informaciones Médicas Obligatorias
- 28.3.9.5.1 Diagnóstico y síntomas de intoxicación
- 28.3.9.5.2 Tratamientos propuestos.
- 28.3.9.5.2.1 Primeros auxilios
- 28.3.9.5.2.2 Antídoto
- 28.3.9.5.2.3 Tratamiento Médico
- 28.3.9.6 Informaciones Médicas Complementarias (cuando estén disponibles).
- 28.3.9.6.1 Observación sobre efectos de la exposición de la población no laboralmente expuesta y estudios epidemiológicos.
- 28.3.9.6.2 Observación directa de casos clínicos, accidentales y deliberados.
- 28.3.10. **Datos de los efectos sobre el ambiente**
- 28.3.10.1 Toxicidad a organismos acuáticos.

- 28.8.10.1.1 Algas  
 28.8.10.1.2 Microcrustáceos  
 28.8.10.1.3 Peces  
 28.8.10.2 Toxicidad a organismos del suelo  
 28.8.10.3 Toxicidad a aves  
 28.8.10.4 Toxicidad a abejas  
 29. **Documentos**  
 Aquella documentación de respaldo y exigida en original por esta resolución y que ha sido emitida en un país extranjero, deberá presentarse legalizada ante el Cónsul de Chile en el país que corresponda y con el atestado del funcionario competente del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. Deberán adjuntarse en original y dos copias, los documentos que corroboren o complementen los antecedentes y requisitos mencionados en los numerales 28; entre otros, los siguientes:
- 29.1 Literatura con antecedentes técnicos de la sustancia activa y del plaguicida, cuya autorización se solicita, incluyendo su Hoja de Seguridad y Certificados de Composición cuali-cuantitativa.
- 29.2 Etiquetas y folletos originales con que el plaguicida, cuya autorización se solicita, se expende en el país de origen del fabricante o formulador.
- 29.3 Certificado de inscripción y de libre venta en su país de origen, o de fabricación cuando corresponda, en original.
- 29.4 Estudios experimentales extranjeros, efectuados mediante protocolos universalmente aceptados, en que se demuestre la eficacia del plaguicida para los fines a que se recomienda.
- 29.5 Estudios experimentales nacionales, efectuados mediante protocolos universalmente aceptados en que se demuestre la eficacia del plaguicida, cuya autorización se solicita, para los fines a que se recomienda.
- 29.6 Extracto de los estudios toxicológicos, ecotoxicológicos y ambientales, del plaguicida cuya autorización se solicita, hechos o contratados por su fabricante, y cuando corresponda, autorización del titular de dicha información para usarla para la autorización que se solicita.
- 29.7 Proyecto de la etiqueta con que se expenderá en el país el plaguicida cuya autorización se solicita. Deberán enviarse al Servicio dos ejemplares de la etiqueta definitiva, tan pronto como sea impresa, para su inclusión en los antecedentes de la evaluación del producto.
- 30.- El ingreso de estándares analíticos y muestras para experimentación, estará sujeto a las resoluciones que el Servicio dicte a ese respecto.
- 31.- Esta resolución entrará en vigencia 90 días después de su publicación en el Diario Oficial, excepto para lo que se indica a continuación. Toda solicitud de autorización presentada desde la publicación de esta resolución en el Diario Oficial, deberá ajustarse a ella.
32. Los plaguicidas que a la fecha de entrada en vigencia de esta resolución tengan su autorización vigente, la mantendrán hasta su vencimiento, pero ocurrido éste no corresponderá su renovación, debiendo solicitar una nueva autorización y sujetándose en todo a la presente resolución; mientras dure la evaluación, la autorización se mantendrá vigente.
- 33.- Los plaguicidas en proceso de autorización al momento de la entrada en vigencia de esta resolución, continuarán rigiéndose por la normativa anterior.
- 34.- Derógase la resolución N° 1.178 de 1984 del Servicio Agrícola y Ganadero y sus posteriores modificaciones.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Antonio Yaksic Soulé, Ingeniero Agrónomo Director Nacional.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

Servicio Agrícola y Ganadero - Dirección Nacional

**ESTABLECE MUESTREO Y ANALISIS DE TODOS LOS PLAGUICIDAS DE USO  
AGRICOLA QUE SE IMPORTEN AL PAIS Y DE AQUELLOS FORMULADOS  
EN CHILE, ANTES DE SU COMERCIALIZACION**

(D.O. N° 36.551, de 30 de Diciembre de 1999)

Santiago, 23 de diciembre de 1999.- Hoy se resolvió lo que sigue:

Núm. 3.671 exenta.- Vistos: La resolución N° 3670 del Servicio Agrícola y Ganadero que establece normas para la evaluación y autorización de plaguicidas de uso agrícola; el decreto ley N° 3557 de 1980 sobre Protección Agrícola; la ley N° 18755 Orgánica del Servicio modificada por la ley N° 19283; el decreto supremo N° 3, la Resolución N° 386 del 08.04.83, el decreto N° 156 de octubre de 1998, modificado por el decreto N° 92 de Julio de 1999, y

Considerando:

- Que todos los Plaguicidas de Uso Agrícola, que se importen y fabriquen en el país, deben estar autorizados para ello por este Servicio,
- Que la composición del producto, tanto de la sustancia activa como del producto formulado, a importar o comercializar, debe corresponder exactamente a lo declarado por el solicitante en el proceso de Solicitud de Autorización,
- Que es de suma importancia comprobar, antes de autorizar la importación o la comercialización de un plaguicida de uso agrícola, si la composición declarada es la misma del producto a importar o comercializar, como una manera de asegurar la calidad del mismo.

R e s u l v o:

1. Antes de proceder a la importación de un plaguicida autorizado, deberá realizarse un análisis de composición cuali-cuantitativo a cada lote, de cada envío de producto formulado o ingrediente activo que solicite importación al país, el que será de cargo del importador.
2. Los productos formulados en el país deberán ser analizados antes de su comercialización. El análisis será de cargo del formulador.
3. Sin perjuicio de lo anterior, se realizará el muestreo aleatorio establecido en cualquier etapa de la comercialización, que será de cargo de este Servicio.
4. Los muestreos y los análisis serán realizados por los laboratorios acreditados por el Servicio Agrícola y Ganadero y supervisados por éste, en el recinto primario portuario, o bien en el depósito particular autorizado. En cualquier caso deberá avisar al Servicio la fecha y características de estas acciones.
5. Las tareas de muestreo deberán realizarse de acuerdo con lo indicado por la NCh44 sobre técnicas de muestreo por variable.
6. Los resultados de los análisis serán enviados al Servicio. Una vez que el Servicio cuente con el resultado del análisis, de acuerdo con las tolerancias establecidas por FAO, y si éste corresponde con lo autorizado, se procederá a la importación del producto o su liberación al proceso de comercialización. Si el resultado no corresponde a lo indicado en la autorización respectiva, el producto no podrá importarse ni comercializarse, calificando el Servicio la medida a adoptar, que será de cargo del importador o del formulador, según corresponda.
7. Los laboratorios deberán mantener, para fines de supervisión y auditoría, copia de los boletines de análisis, por un período de dos años.
8. Las infracciones a esta resolución se sancionarán en la forma prevista en el decreto ley N° 3.557 citado.
9. Esta resolución entrará en vigencia 180 días después de su publicación en el Diario Oficial. Anótese, comuníquese y publíquese.- Antonio Yaksic Soulé, Director Nacional.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**SUSPENDE TRANSITORIAMENTE LA INSCRIPCION EN EL REGISTRO ARTESANAL  
DE LA XII REGION EN PESQUERIA QUE INDICA**

(D.O. N° 36.551, de 30 de Diciembre de 1999)

Núm. 2.569.- Valparaíso, 27 de diciembre de 1999.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en Memorándum Técnico (R.Pesq.) N° 75, de 26 de noviembre de 1999; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; en el D.F.L. N° 5 de 1983; el oficio N° 1.677 de 2 de diciembre de 1999, de la Subsecretaría de Pesca dirigido al Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena; lo informado por el Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena mediante oficio N° 133, de 22 de diciembre de 1999; la resolución N° 2.164, de 1996, de esta Subsecretaría.

Considerando:

Que la pesquería del recurso Centolla **Lithodes antarcticus** se mantiene en estado de plena explotación en todo el litoral de la XII Región.

Que la Ley General de Pesca y Acuicultura, cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, citado en Visto, establece en su artículo 50 la facultad y el procedimiento para suspender transitoriamente por categoría de pescador artesanal y por pesquería, la inscripción en el Registro Artesanal en una o más regiones.

Que el informe técnico del Consejo Zonal de Pesca señalado en Visto, aprueba la prórroga de la medida de suspensión transitoria de la inscripción en el Registro Artesanal en las categorías correspondientes, para operar sobre el recurso Centolla en el litoral de la XII Región, por un período de cinco años.

R e s u e l v o:

Suspéndase transitoriamente, a contar del 1 de enero del año 2000 y hasta el 31 de diciembre del año 2004, ambas fechas inclusive, la inscripción en el Registro Artesanal de la XII Región, en todas sus categorías, en la sección pesquería del recurso Centolla **Lithodes antarcticus**, por mantenerse esta pesquería en el estado de plena explotación en dicha región.

Asimismo, suspéndanse por igual período las inscripciones en el Registro Artesanal de la XII Región, de todas las especies que constituyan fauna acompañante del recurso Centolla, con trampas.

Anótese, notifíquese y publíquese por cuenta de esta Subsecretaría.- Juan Manuel Cruz Sánchez, Subsecretario de Pesca.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**SUSPENDE TRANSITORIAMENTE LA INSCRIPCION EN EL REGISTRO ARTESANAL  
EN LAS PESQUERIAS QUE INDICA**

(D.O. N° 36.552, de 3 de Enero de 2000)

Núm. 2.607.- Valparaíso, 27 de diciembre de 1999.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en Memorándum Técnico (R. Pesq.) N° 79 de 30 de noviembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de las Regiones X y XI, en Oficio N° 103, de 27 de diciembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena en Oficio N° 133 de 22 de diciembre de 1999; el D.S. N° 635, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.F.L. N° 5, de 1983; la ley N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 1.755 de 1997, de la Subsecretaría de Pesca.

Considerando:

Que las pesquerías de los recursos Merluza del sur (**Merluccius australis**) y Congrio dorado (**Genypterus blacodes**) han alcanzado el estado de plena explotación en el área marítima comprendida entre la X y XII Regiones.

Que el decreto supremo N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción establece en su artículo 50, la facultad y el procedimiento para suspender transitoriamente por categoría de pescador artesanal y por pesquería, la inscripción en el Registro Artesanal en una o más Regiones.

Que se encuentra vigente la resolución N° 1.755, citada en Visto, que suspende la inscripción en el Registro Artesanal, en todas sus categorías en las secciones de las pesquerías de Merluza del sur (**Merluccius australis**) y Congrio dorado (**Genypterus blacodes**) en las Regiones X, XI y XII, hasta el 31 de diciembre de 1999.

Que se han evacuado los informes técnicos de los Consejos Zonales de Pesca correspondientes.

Resuelvo:

- 1.- Suspéndase transitoriamente, a contar del 1 de enero del año 2000 y hasta el 31 de diciembre del año 2002, ambas fechas inclusive, la inscripción en el Registro Artesanal de la X, XI y XII Regiones, en todas sus categorías, en las secciones correspondientes a las pesquerías de los recursos Merluza del sur (**Merluccius australis**) y Congrio dorado (**Genypterus blacodes**).
- 2.- Asimismo suspéndase, por igual período, las inscripciones en el Registro Artesanal de la X, XI y XII Regiones, de todas las especies que constituyan fauna acompañante de los recursos Merluza del sur y Congrio dorado, con espinel y arrastre.

Anótese, notifíquese y publíquese por cuenta de esta Subsecretaría.- Juan Manuel Cruz Sánchez, Subsecretario de Pesca.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**SUSPENDE TRANSITORIAMENTE LA INSCRIPCION EN EL REGISTRO ARTESANAL  
DE LA I A LA XII REGIONES EN PESQUERIA DEL RECURSO ERIZO**

(D.O. N° 36.555, de 6 de Enero de 2000)

Núm. 2.615.- Valparaíso, 28 de diciembre de 1999.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 80, de 1 de diciembre de 1999; La Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; en el DFL N° 5, de 1983; los oficios N° 1.673, N° 1.674, N° 1.675, N° 1.676 y N° 1.677, de 2 de diciembre de 1999, todos de la Subsecretaría de Pesca; lo informado por el Consejo Zonal de Pesca de la I y II Regiones, mediante oficio N° 32, de 21 de diciembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de la III y IV Regiones, mediante oficio N° 120, de 28 de diciembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de la V, VI, VII, VIII, IX Regiones e Islas Oceánicas, mediante oficio N° 111, de 27 de diciembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones, mediante oficio N° 103, de 27 de diciembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena, mediante oficio N° 133, de 22 de diciembre de 1999; la resolución N° 2.162, de 1996 de esta Subsecretaría.

Considerando:

Que la pesquería del recurso Erizo **Loxechinus albus** se mantiene en estado de plena explotación en todo el litoral comprendido entre la I y la XII Regiones.

Que la Ley General de Pesca y Acuicultura, cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, citado en Visto, establece en su artículo 50 la facultad y el procedimiento para suspender transitoriamente por categoría de pescador artesanal y por pesquería, la inscripción en el Registro Artesanal en una o más regiones.

Que los informes técnicos de los Consejos Zonales de Pesca señalados en Visto, aprueban la prórroga de la medida de suspensión transitoria de la inscripción en el Registro Artesanal en las categorías correspondientes, para operar sobre el recurso Erizo en el litoral de la I a XII Regiones por un período de cinco años.

R e s u e l v o:

Suspéndase transitoriamente, a contar del 1 de enero del año 2000 y hasta el 31 de diciembre del año 2004, ambas fechas inclusive, la inscripción en el Registro Artesanal de la I a la XII Regiones, en todas sus categorías, en la sección pesquería del recurso Erizo **Loxechinus albus**, por mantenerse esta pesquería en el estado de plena explotación en dichas regiones.

Anótese, notifíquese y publíquese por cuenta de esta Subsecretaría.- Juan Manuel Cruz Sánchez, Subsecretario de Pesca.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**SUSPENDE INSCRIPCION EN REGISTRO ARTESANAL EN LA PESQUERIA  
DE PEZ ESPADA POR PERIODO QUE INDICA**

(D.O. N° 36.555, de 6 de Enero de 2000)

Núm. 2.616.- Valparaíso, 28 de diciembre de 1999.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de esta Subsecretaría por memorándum (R. Pesq.) N° 74 de 29 de noviembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de las Regiones I y II por oficio N° 32, de 21 de diciembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de las regiones III y IV por oficio N° 120 de 28 de diciembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de las Regiones V a IX e Islas Oceánicas, por oficio N° 111 de 27 de diciembre de 1999; y por el Consejo Zonal de Pesca de las Regiones X y XI en oficio N° 103 de 27 de diciembre de 1999; la resolución N° 2.167 de 1996 de esta Subsecretaría; lo dispuesto en el D.F.L. N° 5 de 1983 y en la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por D.S N° 430 de 1991 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Considerando:

Que en virtud de la resolución N° 2.167 de 1996 de esta Subsecretaría, y de acuerdo a lo previsto en el artículo 50 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, se suspendió transitoriamente la inscripción en el Registro Artesanal en la pesquería de Pez Espada, por haber alcanzado esta pesquería un estado de plena explotación en el litoral de la I a XI Regiones.

Que los informes técnicos de los Consejos Zonales de Pesca, en concordancia con el informe del Departamento de Pesquerías de esta Subsecretaría, todos citados en Visto, recomiendan la prolongación de la medida de suspensión de la inscripción en el Registro Artesanal de la pesquería de Pez Espada, por cuanto ella se mantiene en estado de plena explotación.

Que tratándose de una especie altamente migratoria explotada mayoritariamente por pescadores artesanales fuera del área de reserva señalada en el artículo 47 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, y de acuerdo a lo previsto en el artículo 50 de la misma ley, corresponde igualmente suspender el ingreso, a dicha área, de toda nueva nave perteneciente a armadores industriales.

Resuelt o:

- 1.- Suspéndese desde el 1° de enero del año 2000 hasta el 31 de diciembre del año 2004, ambas fechas inclusive, la inscripción en el Registro Artesanal de la I a la XI Regiones, en todas sus categorías, en la sección pesquería del recurso Pez Espada **Xiphias gladius**.
- 2.- Suspéndese, por el mismo período previsto en el numeral precedente, el ingreso de nuevas solicitudes y el otorgamiento de autorizaciones para naves industriales, en relación a dicha pesquería.  
  
Asimismo, suspéndese por igual lapso de tiempo las inscripciones en el Registro Artesanal de la I a la XI Regiones de todas las especies respecto de las cuales, con palangre o red de enmalle, el Pez Espada constituya fauna acompañante.
- 3.- Transcribese copia de la presente resolución al Servicio Nacional de Pesca y a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

Anótese, publíquese y archívese.- Juan Manuel Cruz Sánchez, Subsecretario de Pesca.



MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**SUSPENDE INSCRIPCION EN REGISTRO ARTESANAL EN PESQUERIA DE RECURSO  
MACHA POR PERIODO QUE INDICA**

(D.O. N° 36.555, de 6 de Enero de 2000)

Núm. 2.617.- Valparaíso, 28 de diciembre de 1999.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de esta Subsecretaría por memoranda (R. Pesq.) N° 69, N° 70, N° 71 y N° 72, todos de 16 de noviembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de las regiones I y II, por oficio N° 31, de 9 de diciembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de las regiones III y IV, por oficio N° 120, de 28 de diciembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de las regiones V a IX e Islas Oceánicas, por oficio N° 106, de 9 de diciembre de 1999; y por el Consejo Zonal de Pesca de las regiones X y XI, en oficio N° 101, de 20 de diciembre de 1999; la resolución N° 2.166, de 1996 de esta Subsecretaría; lo dispuesto en el D.F.L. N° 5, de 1983 y en la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por D.S. N° 430, de 1991 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Considerando:

Que en virtud de la resolución N° 2.166, de 1996 de esta Subsecretaría, y de acuerdo a lo previsto en el artículo 50 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, se suspendió transitoriamente la inscripción en el Registro Artesanal en la pesquería del recurso Macha **Mesodesma donacium**, por haber alcanzado esta pesquería un estado de plena explotación en el litoral de la I a XI Regiones.

Que los informes técnicos de los Consejos Zonales de Pesca, en concordancia con los informes técnicos del Departamento de Pesquería de esta Subsecretaría, todos citados en Visto, recomiendan la prolongación de la medida de suspensión de la inscripción en el Registro Artesanal de la pesquería del recurso Macha, por cuanto ella se mantiene en estado de plena explotación.

Resuelvo:

- 1.- Suspéndese desde el 1° de enero del año 2000 hasta el 31 de diciembre del año 2004, ambas fechas inclusive, la inscripción en el Registro Artesanal de la I a la XI Regiones, en todas sus categorías, en la sección pesquería del recurso Macha **Mesodesma donacium**.
- 2.- Transcribese copia de la presente resolución al Servicio Nacional de Pesca y a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

Anótese, publíquese y archívese.- Juan Manuel Cruz Sánchez, Subsecretario de Pesca.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**SUSPENDE INSCRIPCION EN REGISTRO ARTESANAL EN LA PESQUERIA DE PULPO  
I A III REGIONES POR PERIODO QUE INDICA**

(D.O. N° 36.555, de 6 de Enero de 2000)

Núm. 2.618.- Valparaíso, 28 de diciembre de 1999.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de esta Subsecretaría por memorándum técnico (R. Pesq.) N° 73 de 19 de noviembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de las regiones I y II por oficio N° 31, de 9 de diciembre de 1999 y por el Consejo Zonal de Pesca de las regiones III y IV por oficio N° 120 de 28 de diciembre de 1999; la resolución N° 2.163 de 1996 de esta Subsecretaría; lo dispuesto en el D.F.L. N° 5 de 1983 y en la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por D.S. N° 430 de 1991 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Considerando:

Que en virtud de la resolución N° 2.163 de 1996 de esta Subsecretaría, y de acuerdo a lo previsto en el artículo 50 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, se suspendió transitoriamente la inscripción en el Registro Artesanal en la pesquería del Pulpo, **Octopus vulgaris** de la **Familia Octopidae**, por haber alcanzado esta pesquería un estado de plena explotación en el litoral de la I a III Regiones.

Que los informes técnicos de los Consejos Zonales de Pesca, en concordancia con el informe del Departamento de Pesquerías de esta Subsecretaría, citados en Visto, recomiendan la prolongación de la medida de suspensión de la inscripción en el Registro Artesanal de la pesquería del Pulpo, por cuanto ella se mantiene en estado de plena explotación.

R e s u e l v o:

- 1.- Suspéndese desde el 1° de enero del año 2000 hasta el 31 de diciembre del año 2004, ambas fechas inclusive, la inscripción en el Registro Artesanal de la I a la III Regiones, en las categorías correspondientes, en la sección pesquería del Pulpo, **Familia Octopidae**.
- 2.- Transcribese copia de la presente resolución al Servicio Nacional de Pesca y a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

Anótese, publíquese y archívese.- Juan Manuel Cruz Sánchez, Subsecretario de Pesca.

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/64 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO  
EN CASO DE CONTAMINACION POR  
HIDROCARBUROS DEL LPG/C "SEA STONE".

VALPARAISO, 12 de Enero de 2000.

VISTOS: la Solicitud presentada por la EMPRESA NAVIERA "SEA SAFE" y el informe preparado por la DIRECCION DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARITIMAS respecto al cumplimiento de la Regla 26 de MARPOL 73/78, y teniendo presente las facultades que me confiere la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978 y el articulo 12 del D.S. (M) N° 1 de 6 de Enero de 1992;

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE el "Plan de Emergencia de abordó en caso de contaminación por hidrocarburos del LPG/C "SEA STONE", el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL y la DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame.
- 2.- El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria, deberá encontrarse a bordo, y un número suficiente de copias deberá ser entregada para su distribución a los Oficiales de Cargo, los que deberán mantenerlo ordenado y actualizado.
- 3.- El presente plan sólo puede ser cambiado y/o actualizado con aprobación de la Administración.
- 4.- ANOTESE Y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)  
SERGIO WALL MUÑOZ  
CAPITAN DE NAVIO LT  
DIRECTOR DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARITIMAS

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca

**ESTABLECE PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE LA PESQUERIA DEL  
RECURSO MERLUZA DEL SUR, DE AGUAS EXTERIORES**

(D.O. N° 36.562, de 14 de Enero de 2000)

Núm. 2.301 exenta.- Valparaíso, 30 de diciembre de 1999.- Visto: Lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.982 y sus modificaciones; el D.F.L. N°5, de 1983 y sus modificaciones; el decreto exento N° 499 de 1999, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Considerando:

Que, es deber del Estado velar por la protección, conservación y aprovechamiento de los recursos hidrobiológicos.

Que, el decreto exento N° 499 de 1999, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, estableció para el año 2000, una cuota global anual de captura de Merluza del Sur, **Merluccius australis**, de 8.784 toneladas para la unidad de pesquería Norte y de 5.616 toneladas para la unidad de pesquería Sur.

R e s u e l v o:

1.- Los armadores de naves, las plantas procesadoras, los comercializadores y transportistas, que participan en la pesquería del recurso Merluza del Sur, correspondiente a las áreas Norte Exterior y Sur Exterior del litoral de la X, XI y XII Regiones, deberán dar cumplimiento a los procedimientos que se señalan en la presente resolución.

2.- Los armadores de naves que realizan actividades extractivas, previo a cada zarpe, deberán informar por escrito, a través de fax, a la oficina del Servicio Nacional de Pesca más cercana a su puerto de zarpe, los siguientes antecedentes:

- a.- Fecha, hora y puerto de zarpe.
- b.- Area en que realizará la actividad extractiva del recurso.
- c.- Fecha y puerto estimado de recalada.

3.- Los armadores industriales que realicen actividades pesqueras extractivas sobre la Merluza del Sur deberán entregar vía fax al Departamento de Sistema de Información y Estadística Pesquera y con copia a la Dirección Regional de Pesca de su puerto base, informe los días 1, 6, 11, 16, 21 y 26 de cada mes calendario, los cuales deberán contener las estadísticas de capturas y áreas de pesca, de los 5 días anteriores al informe.

Los armadores de buques fábrica, además deberán informar en los mismos períodos y vía de comunicación, información de producción especificando por tipo de producto, la materia prima utilizada, el producto obtenido, expresado en Kg., número y tipo de envase.

4.- El Servicio, a través del Departamento de Fiscalización e Inspección Pesquera, informará el cierre de la pesquería del recurso Merluza del Sur en el área de pesca denominada Aguas Exteriores de la X, XI y XII Regiones, a los agentes extractivos por las vías más adecuadas y expeditas, para tal efecto.

En la comunicación del cierre de la pesquería, se fijará también el día y hora de entrega de la información de captura correspondiente al último período extractivo y el de existencia a bordo. En los casos de recurso deberá expresarse en Kg., y en los casos de productos se deberá especificar para cada tipo de producto, la cantidad de materia prima utilizada, producto obtenido, expresada en Kg., número y tipo de envases.

5.- Informado el cierre de la pesquería, los armadores de las naves que dispongan continuar realizando actividades extractivas por fuera del área en que se completó la cuota de la pesquería, deberán recalcar al puerto de su preferencia para acreditar la cantidad de recurso o producto a bordo.

6.- Previo a cada recalada y con cuatro horas de anticipación al arribo a puerto, los armadores de las naves deberán comunicar al Servicio, lo siguiente:

- Fecha y hora de recalada.
- Cantidad de recurso o producto especificado por tipo de producto, expresada en kilogramos, número y tipo de envase.
- Destino de la captura.

7.- La posesión, tenencia, la comercialización y transporte del recurso Merluza del Sur y de sus productos derivados de ésta, deberán acreditar su origen, lo que se puede efectuar a través del Servicio Nacional de Pesca, mediante la visación de documento tributario.

8.- Los titulares de plantas de transformación o quienes actúan en su nombre, deberán presentar antes de las 12:00 horas de cada día lunes, en la oficina del Servicio Nacional de Pesca correspondiente a su domicilio, la declaración de existencia de productos provenientes de Merluza del Sur, desglosado por día de producción y por tipo de producto, indicando la materia prima utilizada y el origen del recurso.

9.- Para efectos de exportación, la Orden de Embarque deberá ser visada por el Servicio Nacional de Pesca.

Esta visación sólo autorizará las cantidades señaladas en el anverso de la Orden de Embarque, previa presentación de la (s) guía (s) de despacho o factura (s) de exportación, visada por Sernapesca y siempre que el exportador tenga stock declarado suficiente para cubrir la exportación.

10.- La contravención a lo establecido en la norma de la presente resolución será sancionada conforme a lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 8.892 y sus modificaciones.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Juan Rusque Alcaíno, Director Nacional de Pesca.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca- Servicio Nacional de Pesca

**ESTABLECE PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE LA PESQUERIA DEL  
RECURSO MERLUZA DEL SUR, DE AGUAS INTERIORES**

(D.O. N° 36.564, de 17 de Enero de 2000)

Núm. 2 exenta.- Valparaíso, 7 de enero de 2000.-Visto: Lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.982 y sus modificaciones; el DFL N° 5, de 1983 y sus modificaciones; el decreto exento N° 515, de 1999, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Considerando:

Que, es deber del Estado velar por la protección, conservación y aprovechamiento de los recursos hidrobiológicos.

Que, el decreto exento N° 515 de 1999 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción estableció, para el 2000, una cuota global anual de captura de Merluza del sur, **Merluccius australis**, de 9.600 toneladas para el área de pesca denominada Aguas Interiores.

R e s u e l v o:

1.- Los pescadores artesanales y sus naves, como las plantas procesadoras, comercializadores y los transportistas que participan en la pesquería del recurso Merluza del sur, en la X, XI y XII regiones, deberán dar cumplimiento a los procedimientos que se señalan en la presente resolución.

Los procedimientos de la presente resolución serán válidos durante los períodos de apertura mensual de la pesquería del recurso Merluza del sur.

2.- El Servicio a través de la Dirección Regional de Pesca de las regiones X, XI y XII, según corresponda, cada vez que se complete la cuota del período respectivo, informará el cierre de la pesquería del recurso Merluza del sur en el área de pesca denominada Aguas Interiores de la X, XI y XII regiones, a los agentes extractivos, plantas de proceso por las vías más adecuadas y expeditas, para tal efecto.

En la comunicación del cierre de la pesquería, la Dirección Regional de Pesca respectiva, fijará también el día y hora máxima en que las embarcaciones que participan en la pesquería podrán desembarcar el recurso Merluza del sur en puertos de desembarques autorizados.

3.- De igual modo, cuando la Dirección Regional de Pesca que corresponda cierre la pesquería, comunicará a las plantas de proceso autorizadas el día y hora máxima en que el recurso puede ingresar a las respectivas plantas, por las vías más adecuadas y expeditas.

En esta comunicación, se fijará el día y hora máxima en que las empresas procesadoras autorizadas, comercializadoras y transportistas deberán declarar al Servicio la existencia del recurso Merluza del sur y los productos derivados de éste, al cierre de la pesquería.

4.- Fijase como puertos autorizados para el desembarque del recurso Merluza del sur, **Merluccius australis**, para las regiones que corresponda, los que se señalan a continuación, los que tendrán carácter de obligatorios:

<b>X REGION</b>	<b>XI REGION</b>	<b>XII REGION</b>
Quellón	Aguas Muertas	Muelle Fiscal Punta Arenas
Dalcahue	Puerto Chacabuco	Terminal Pesquero de P. Natales
Calbuco		Muelle Emporchi de Puerto Natales
Terminal Pesquero Chinquihue Caleta El Manzano		

Sólo en caso de fuerza mayor, debidamente acreditado, el Director Regional correspondiente podrá autorizar el uso de un puerto alternativo, por un período transitorio.

5.- Establécese por razones de buen servicio, como horario de desembarque el comprendido entre las 08:00 y 18:00 horas. Los desembarques que se requieran efectuar fuera del horario antes mencionado, deberán ser solicitados y aprobados por el Director Regional de Pesca correspondiente.

La solicitud y aprobación deberá formalizarse por escrito y con copia a la autoridad marítima de la jurisdicción.

6.- Los armadores artesanales o la persona que éstos designen por escrito, y para cada nave, deberán, previo a la apertura de cada período de cuota mensual correspondiente, retirar los formularios para la entrega de la estadística de pesca Form. Embarcación DA-01 y DA-02 "Formulario de Desembarque Artesanal", de la oficina del Servicio donde realizó su inscripción en el Registro Nacional de Pescadores Artesanales.

Asimismo, al momento de retirar los formularios indicados, éste deberá entregar al Servicio la nómina de pescadores que participarán en la faena de su nave, indicando al menos: nombre, N° de cédula de identidad, N° de inscripción en el Registro de Pesca Artesanal, N° y fecha de la vigencia de la matrícula del patrón y de la nave.

Además, deberá acompañar fotocopia simple de cada Tarjeta de Inscripción en el Registro Pesquero Artesanal, de la matrícula del patrón y de la nave, o en su defecto, exhibir los originales de estos documentos.

7.- La no entrega de los formularios de la información estadística de pesca Form DA - 01 y DA - 02, por el armador artesanal será sancionado de conformidad a lo dispuesto en el artículo N° 113 de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

8.- Las embarcaciones que transporten y comercialicen el recurso Merluza del sur durante la temporada 1999, deberán cumplir con las siguientes exigencias.

- a) En cada período de captura mensual, previo al inicio de sus actividades de comercialización, el armador de la nave deberá acreditar la embarcación en la oficina del Servicio más cercana a los puertos habilitados de cada región donde realizará el desembarque, debiendo para ello acompañar copia autorizada ante notario de su cédula de identidad y matrícula del armador, del patrón y el de la nave, al día, otorgada por la autoridad marítima correspondiente. Además deberá retirar los formularios estadísticos de desembarque artesanal DA-01 y DA-02.
- b) Estos armadores, al inicio de cada período de cuotas mensuales, deberán comunicar su día y hora de zarpe a faena de compra, a la oficina del Servicio donde acreditó la nave; el zarpe se deberá efectuar con no más de 4 horas de anticipación al inicio de dichos períodos.

- c) Los armadores de las naves comercializadoras que se encuentren en faenas de acopio en zona de pesca, deberán informar diariamente al Servicio, a través de su planta procesadora o por otra vía, el volumen acumulado de captura que mantienen a bordo.
- d) Al momento del desembarque del recurso, el patrón de la nave comercializadora deberá acreditar el origen de las capturas, mediante la presentación en las oficinas más cercanas del Servicio, la documentación que a continuación se señala, sin perjuicio de exhibirla ante requerimientos de los fiscalizadores.
- Guías de despacho del vendedor del recurso o factura de compra del comprador del recurso y firmada por el armador de la embarcación que realiza la actividad extractiva, que acredita la adquisición de la captura, en las cuales se deberá indicar al menos, el nombre y número de matrícula de la embarcación artesanal, lugar de origen, cantidad de pesca (en kilos y unidades), destino del recurso y el N° de inscripción del patrón o armador de la nave extractora.
  - Formulario de información estadística, de acuerdo con el “Formulario de Desembarque Artesanal”, (DA-01, DA-02), de cada una de las embarcaciones que entregaron captura, en cuya hoja se deberá consignar además el N° de la guía de despacho o factura y la razón social de quien adquiere la captura.
- e) Al comercializador del recurso Merluza del sur que no acredite el origen de las capturas en la forma antes indicada, el Servicio le cursará la infracción respectiva e incautará de conformidad a la Ley General de Pesca y Acuicultura.
- f) El patrón, armador o la empresa administradora de la nave comercializadora deberá informar al Servicio, con al menos 2 horas de anticipación, su arribo a puerto, señalando la hora de recalada, puerto de desembarque y captura total estimada.
- g) En los casos de fuerza mayor que impidan la recalada para el desembarque del recurso dentro de los plazos que el Servicio disponga al cierre de la pesquería, el armador de la nave deberá, acreditar ante la autoridad marítima e informar oportunamente a través de ella de esta situación al Servicio, quien resolverá y autorizará el desembarque, en mérito a los antecedentes presentados y validado por la autoridad marítima. No obstante lo anterior, el armador deberá dar aviso al menos con 6 horas antes del plazo establecido para el desembarque.
- h) Durante los períodos de paralización parcial de la pesquería, las embarcaciones transportadoras, deberán comunicar a la oficina del Servicio de la jurisdicción del puerto de desembarque, el lugar en que permanecerán durante el período de cierre.

Igual obligación tendrán la embarcación que opte por operar en otra pesquería, debiendo comunicar además, el área de operación y los recursos a comercializar. Reiniciado el período extractivo de la pesquería del recurso Merluza del sur, el armador de la nave previo al inicio de sus actividades de comercialización, deberá acreditar ante el Servicio la actividad realizada durante el período de paralización parcial, mediante los siguientes documentos:

- Información estadística de desembarque o de comercialización.
- Documentos tributarios respectivos.
- Zarpe y recalada certificada por la autoridad marítima.

9.- Las embarcaciones de la XI Región que concurren a comprar Merluza del sur a la X Región, o viceversa, previo al inicio de las faenas de comercialización, deberán, con no más de 4 horas de anticipación, presentarse en la Capitanía de Puerto que determine la Dirección Regional en la X Región o en la de Chacabuco en la XI Región, según corresponda.



10.- Las embarcaciones, de la X Región, que compren recurso Merluza del sur en la XI Región, deberán visar el producto en Puerto Chacabuco, previo a su traslado a la X Región. El incumplimiento de lo anterior, hará que la captura adquirida sea adicionada a la cuota de la X Región, o sea declarada ilegal en caso de que en ese momento esté cerrado la cuota en la X Región.

Las embarcaciones de la XI Región, que compren recurso Merluza del sur en la X Región, deberán visar el producto en Quellón, previo a su traslado a la XI Región.

El incumplimiento de lo anterior hará que la captura adquirida sea adicionada a la cuota de la XI Región, o sea declarada ilegal en caso de que en ese momento esté cerrada la cuota en la XI Región.

11.- Las personas naturales o jurídicas autorizadas a procesar Merluza del sur deberán informar diariamente, por escrito, vía fax antes de las 12:00 horas A.M. al Servicio Regional de Pesca más cercano a su lugar de procesamiento, la siguiente información:

- Abastecimiento de materia prima expresado en Kg., nombre del proveedor y de la nave comercializadora.
- Materia prima utilizada y producto obtenido expresado en Kg., por tipo de producto y línea de elaboración.

Asimismo, y hasta las 17:00 horas de cada día, deberán presentar la documentación tributaria que respalde su abastecimiento diario.

12.- La posesión, tenencia, la comercialización y transporte del recurso Merluza del sur y de sus productos derivados de ésta, deberán acreditar su origen lo que se puede efectuar a través del Servicio Nacional de Pesca, mediante la visación de documento tributario.

13.- Para efectos de exportación, la orden de embarque deberá ser visada por el Servicio Nacional de Pesca.

Esta visación sólo autorizará las cantidades señaladas en el anverso de la orden de embarque, previa presentación de la (s) guía (s) de despacho o factura (s) de exportación visada por Sernapesca y siempre que el exportador tenga stock declarado suficiente para cubrir la exportación.

14.- Déjase sin efecto la resolución N° 059 de 1999 y su modificación de este Servicio en virtud de lo dispuesto en la presente resolución.

15.- La contravención a lo establecido en la norma de la presente resolución, será sancionado conforme a lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Juan Rusque Alcaíno, Director Nacional de Pesca.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca

**ESTABLECE PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE LA PESQUERIA  
DEL RECURSO CONGRIO DORADO, DE AGUAS INTERIORES**

(D.O. N° 36.564, de 17 de Enero de 2000)

Núm. 3 exenta.- Valparaíso, 7 de enero de 2000.-Visto: Lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura; el D.F.L. N° 5, de 1983; el decreto supremo exento N° 514 de 1999, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que, es deber del Estado velar por la protección, conservación y aprovechamiento de los recursos hidrobiológicos.

Que, el decreto supremo N° 514 de 1999 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, estableció para el 2000 una cuota global anual de captura de Congrio Dorado (*Genypterus blacodes*), de 900 toneladas para el área de pesca denominada Aguas Interiores.

Resuelt o:

1.- Los pescadores artesanales y sus naves, como las plantas procesadoras, comercializadores y los transportistas que participan en la pesquería del recurso Congrio Dorado, en la X, XI y XII regiones, deberán dar cumplimiento a los procedimientos que se señalan en la presente resolución.

2.- El Servicio a través de la Dirección Regional de Pesca de las regiones X, XI y XII, según corresponda, cada vez que se complete la cuota mensual, informará, por las vías más adecuadas y expeditas, a los agentes extractivos y procesadores, la suspensión de la actividad extractiva de la pesquería del recurso Congrio Dorado, en el área de pesca denominada Aguas Interiores de las regiones X, XI y XII.

Además, fijará también el día y hora máxima en que las embarcaciones que participan en la pesquería podrán desembarcar el recurso Congrio Dorado, como también, el día y hora máxima en que el recurso podrá ingresar a las respectivas plantas autorizadas.

En esta comunicación, se deberá establecer, además, el día y hora máxima en que las empresas procesadoras autorizadas, comercializadoras y transportistas deberán declarar al Servicio la existencia del recurso Congrio Dorado y los productos derivados de éste.

3.- Los armadores artesanales o la persona que éstos designen por escrito, y para cada nave, deberán, previo a la apertura de cada período de cuota mensual, retirar los formularios para la entrega de la estadística de pesca, Form. Embarcación DA-01 "Desembarque Artesanal Botes" y Form. Embarcación DA-02 "Desembarque Artesanal Lanchas", de la Oficina del Servicio donde realizó su inscripción en el Registro Nacional de Pescadores Artesanales.

Asimismo, al momento de retirar los formularios indicados, aquél deberá entregar al Servicio la nómina de pescadores que participarán en la faena de su nave, indicando al menos: nombre, N° de cédula de identidad, N° de inscripción en el Registro de Pesca Artesanal, N° y fecha de la vigencia de la matrícula del patrón y de la nave.

Además, deberá acompañar fotocopia simple de cada Tarjeta de Inscripción en el Registro Pesquero Artesanal, de la matrícula del patrón y de la nave, o en su defecto, exhibir los originales de estos documentos.

4.- La no entrega de los formularios de la información estadística de pesca Form. DA 01 - DA 02 por el armador artesanal será sancionado de conformidad a lo dispuesto en el artículo N° 113 de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

5.- Las embarcaciones y medios de transporte terrestres, que compren el recurso Congrio Dorado durante la temporada extracción de 1999, deberán cumplir con las siguientes exigencias:

- a) Previo al inicio de sus actividades de comercialización, el armador o el conductor del medio de transporte terrestre deberá acreditar la embarcación o vehículo, en la oficina del Servicio más cercana a su puerto base o de operación, según corresponda.

Para el cumplimiento de lo señalado en el inciso precedente, deberá acompañar copia de su cédula de identidad y de la matrícula al día del armador, del patrón y el de la nave, otorgada por la autoridad marítima correspondiente o el certificado de inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, según corresponda. Además, deberá retirar los formularios estadísticos de desembarque artesanal DA-01 y DA-02.

- b) Estos armadores, al inicio de cada período de cuotas mensuales, deberán comunicar su día y hora de zarpe a la oficina del Servicio donde acreditó la nave, con no más de 4 horas de anticipación al inicio de las operaciones de pesca.

- c) Tanto el patrón de la nave comercializadora como el conductor del medio de transporte terrestre deberán acreditar el origen de las capturas. La acreditación se formalizará mediante la presentación, en las oficinas más cercanas del Servicio, de la documentación que a continuación se señala, sin perjuicio de exhibirla ante el requerimiento de los fiscalizadores.

- Guías de despacho o facturas, que acrediten la adquisición de la captura, en las cuales se deberá indicar, al menos, el nombre y número de matrícula de la embarcación artesanal, lugar de origen, cantidad de pesca (en kilos), destino del recurso y el N° de inscripción del patrón o armador de la nave extractora.

- Formulario de información estadística, de acuerdo con el "Formulario de Desembarque Artesanal" (DA-01M DA-02), de cada una de las embarcaciones que entregaron captura, en cuya hoja se deberá consignar, además, el N° de la guía de despacho o factura y la razón social de quien adquiere la captura.

- d) El Servicio cursará la infracción respectiva e incautará, según corresponda, de conformidad a la Ley General de Pesca y Acuicultura, en los casos en que los comercializadores o transportistas del recurso Congrio Dorado no acrediten el origen de las capturas en la forma antes indicada.

- e) En los casos de fuerza mayor que impidan la recalada antes de la hora de cierre del desembarque, el armador de la nave deberá, a través de la autoridad marítima, informar oportunamente de esta situación al Servicio, quien resolverá en mérito a los antecedentes aportados. No obstante lo anterior, tal aviso debe ser dado al menos 6 horas antes del plazo del cierre del desembarque.

6.- Las embarcaciones de la X Región, que concurran a comprar recurso Congrio Dorado en la XI Región, deberán visar el producto en Puerto Chacabuco, previo a su traslado a la X Región. El incumplimiento de lo anterior, hará presumir que la captura adquirida fue extraída en la X Región, imputándose a la cuota de esa región, cuando en ella la actividad extractiva no se encuentre suspendida; si ello no fuere posible, se cursará la notificación por la infracción respectiva.

Las embarcaciones de la XI Región, que concurran a comprar recurso Congrio Dorado en la X Región, deberán visar el producto en Quellón, previo a su traslado a la XI Región. El incumplimiento de lo anterior hará presumir que la captura adquirida fue extraída en la XI Región, imputándose a la cuota de esa región, cuando en ella la actividad extractiva no se encuentre suspendida; si ello no fuere posible, se cursará la notificación por la infracción respectiva.

7.- Las personas naturales y jurídicas autorizadas a procesar Congrio Dorado deberán entregar diariamente por escrito, vía fax, antes de la 12:00 hrs. AM, a la Oficina del Servicio Nacional de Pesca más cercana a su lugar de procesamiento, la siguiente información:

- Abastecimiento de materia prima expresado en Kg., nombre del proveedor, de la nave comercializadora o placa única del vehículo, según corresponda.
- Materia prima utilizada y producto obtenido expresado en Kg., por tipo de producto y línea de elaboración.

Asimismo, y hasta las 17:00 horas de los días 1, 6, 11, 16, 21 y 26 de cada mes calendario, deberán presentar la documentación tributaria que respalde su abastecimiento diario de los 5 días anteriores al informe.

Las plantas procesadoras deberán, para la comercialización y transporte del recurso Congrio Dorado y los productos derivados de éste, contar con la visación del Servicio Regional de Pesca que corresponda.

8.- Déjase sin efecto la resolución N° 265 de 1999 de este Servicio en virtud a lo dispuesto en la presente resolución.

9.- La infracción a lo dispuesto en la presente resolución será sancionada en conformidad con el procedimiento y las penas contempladas en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Juan Rusque Alcaíno, Director Nacional de Pesca.

-----ooo00ooo-----

DGTM. Y MM. ORDINARIO N°12.600/165 VRS.

DESIGNA A LOS OFICIALES QUE SE INDICAN  
COMO MIEMBROS DE LAS COMISIONES DE  
INSPECCION DE NAVES, DURANTE EL AÑO  
2000.

VALPARAISO, 25 de Enero de 2000.

VISTOS: lo dispuesto en el Reglamento de la Comisión de Inspección de Naves de la Marina Mercante Nacional aprobado por D.S. (M) N° 70 del 16 de Enero de 1985; lo establecido en la Ley de Navegación aprobado por D.L. N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978, y las atribuciones que me confiere el artículo N° 3 de la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante aprobado por el D.F.L. N° 292 del 25 de Julio de 1953;

**RESUELVO:**

- 1.- DESIGNASE a los siguientes Oficiales e Inspectores Ad-Hoc como miembros titulares o Ad-Hoc según sea el caso, de las Comisiones de Inspección de Naves durante el año 2000:

**1.1 COMISION NACIONAL DE INSPECCION DE NAVES**

PRESIDENTE	: CN LT	SR. Sergio WALL Muñoz
JEFE DE LA COMISION	: CF LT	SR. José BENOIT Kralemann
INSPECNAV	: CF LT	SR. Daniel SARZOSA Bustos
INSPECNAV AD-HOC	: CN LT	SR. Ramón VELASQUEZ Díaz
INSPECTEL AD-HOC	: CF IL (R)	SR. Germán VALDIVIA Ibarra

**1.2 COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE ARICA**

PRESIDENTE	: CN	SR. Michael MANLEY Pavissich
INSPECNAV	: CC LT	SR. Erwin MIRANDA Leyton
INSPECNAV	: CC PR	SR. Juan VENEGAS Kruger
INSPECMAQ (Jefe CLIN)	: CC LT	SR. Manuel BERRIOS Rojas

**1.3 COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE IQUIQUE**

PRESIDENTE	: CF LT	SR. William MIRANDA Leyton
INSPECNAV AD-HOC (Jefe CLIN)	: CC LT (R)	SR. Guillermo ROJAS Figueroa
INSPECMAQ AD-HOC	: CF (R)	SR. Mario RAMIREZ Cortés

**1.4 COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE ANTOFAGASTA**

PRESIDENTE	: CN	SR. Iván VERGARA Masferrer
INSPECNAV (Jefe CLIN)	: CC LT (R)	SR. Arsenio AGUILERA Escudero
INSPECTEL	: T1 LT	SR. Cristián GALVEZ Vergara

**1.5 COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE VALPARAISO**

PRESIDENTE	: CF LT	SR. José SAZO Fernández
INSPECNAV AD-HOC (Jefe CLIN)	: CF IL (R)	SR. Luis GARCIA Mayorga
INSPECNAV AD-HOC (S.Antonio)	: CN	SR. Luis CONEJEROS Abienzo
INSPECNAV AD-HOC (S.Antonio)	:	SR. Juan AGUIRRE Céspedes
INSPECMAQ AD-HOC	: CF IL (R)	SR. Guillermo ESTAY Varela
INSPECMAQ AD-HOC	:	SR. Marcelo VERA Vergara

**1.6 COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE TALCAHUANO**

PRESIDENTE	: CF LT	SR. Juan HEUSSER Risopatrón
INSPECNAV AD-HOC	:	SR. Gonzalo VERBAL Hewstone
INSPECNAV AD-HOC	:	SR. Benjamin REBOLLEDO Fuentes
INSPECNAV AD-HOC	:	SR. Hans MIETHE Dienethal
INSPECNAV (Lirquén)	: CC LT	SR. Otto MRUGALSKI Meiser
INSPECMAQ (Jefe CLIN)	: CF LT	SR. Luis MUÑOZ Vidangossy
INSPECMAQ AD-HOC	:	SR. Roberto GAETE Apablaza
INSPECMAQ AD-HOC	:	SR. Jorge SALUDES Masola
INSPECMAQ AD-HOC	: CN IN	SR. Jorge ACUÑA Arias
INSPECTEL AD-HOC	:	SR. Eduardo CASTILLO Valencia

**1.7 COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE PUERTO MONTT**

PRESIDENTE	: CF LT	SR. Claudio SEPULVEDA Jorquera
INSPECNAV	: CC LT	SR. René MARTICORENA Manríquez
INSPECNAV AD-HOC	: CC LT (R)	SR. Luis ABARCA Faune
INSPECMAQ (Jefe CLIN)	: CC LT	SR. Jorge OLIVARES Jara

INSPECMAQ (Aysén)	: T1 LT	SR. Renald BRAVO Redroban
INSPECMAQ (Valdivia)	: T1 LT	SR. Jesús GRANDON Cancino
INSPECMAQ AD-HOC	:	SR. Henry HIDALGO Astudillo
INSPECTEL	: T1 LT	SR. Rodolfo VALDENEGRO D'alencón

#### **1.9 COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE PUNTA ARENAS**

PRESIDENTE	: CN LT	SR. Niltton DURAN Salas
INSPECNAV	: CF LT	SR. Miguel DE LA JARA
INSPECNAV	: T1 LT	SR. Christian CID Monroy
INSPECMAQ (Jefe CLIN)	: T1 LT	SR. Gonzalo ARAYA Gajardo
INSPECMAQ AD-HOC	:	SR. José AMPUERO Lavado
INSPECTEL	: T1 LT	SR. Juan GAJARDO Romero

- 2.- El Inspector de Maq. y C.N. de Arica y el Inspector de Telecomunicaciones de Antofagasta, actuará en forma concurrente en las Comisiones Locales de Inspección de Naves de Iquique y Antofagasta y de Arica e Iquique respectivamente, por lo que los mandos involucrados deberán coordinar los requerimientos de inspección directamente entre ellos cuando lo necesiten.
- 3.- El Inspector de Telecomunicaciones de la Comisión Nacional de Inspección de Naves, actuará en forma concurrente en la Comisión Local de Inspección de Naves de Valparaíso.
- 4.- La CLIN de Puerto Montt incluirá en su jurisdicción la G.M. de Valdivia, por lo que los mandos involucrados deberán coordinar los requerimientos de inspección directamente entre ellos cuando lo necesiten.
- 5.- Los Inspectores designados como Jefes de CLIN, serán los responsables de su buen funcionamiento y del cumplimiento de las normas y tareas que le corresponda a cada CLIN.
- 6.- Derógase la Resolución DGTM. y MM. ORDINARIO N°12.600/2496 VRS., de fecha 15 de Enero de 1999 y cualquier otra disposición contraria a la presente Resolución.
- 7.- ANOTESE Y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(Fdo)  
JORGE ARANCIBIA CLAVEL  
VICEALMIRANTE  
DIRECTOR GENERAL

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/139 VRS.

APRUEBA DIRECTIVA DE LA DIRECCION  
GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE  
MARINA MERCANTE QUE INDICA.

VALPARAISO, 28 de Enero de 2000.

VISTO; lo dispuesto en los artículos 5°, 36° y 97° del D.L. N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación; lo señalado en el artículo 3° del D.F.L. N° 292, de 1953; y la facultad que me confiere el artículo 345° del D.S. (M.) N° 1.340 bis de 1941,

**RESUELVO:**

1.- APRUEBASE la siguiente Directiva:

<u>DIRECTIVA</u>	<u>FECHA</u>	<u>CONTENIDO</u>
O-71/012	17.ENE.2000	Imparte instrucciones para el otorgamiento de Certificados de Seguridad a naves pesqueras de eslora igual o mayor de 24 metros que enarbolan Pabellón Nacional bajo el Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación de PAM's. (SARC-P).

2.- Comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento y publíquese en el Boletín Informativo Marítimo de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

(Fdo.)  
JORGE ARANCIBIA CLAVEL  
VICEALMIRANTE  
DIRECTOR GENERAL

ARMADA DE CHILE  
DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO  
Y DE MARINA MERCANTE

**OBJETO :** IMPARTE INSTRUCCIONES PARA EL OTORGAMIENTO DE CERTIFICADOS DE SEGURIDAD A NAVES PESQUERAS DE ESLORA IGUAL O MAYOR DE 24 MTS. QUE ENARBOLAN PABELLON NACIONAL BAJO EL SISTEMA ARMONIZADO DE RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACION DE PAM'S (SARC-P)

**REFERENCIA :**

- a) Código Int. de TORREMOLINOS para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, aprobado por D.S. (M.RR.EE.) N° 543 del 2 de Septiembre de 1985. (Torremolinos 77)
- b) D.S.(M) N° 70 de 1985 (Reglamento de las Comisiones de Inspección de Naves)
- c) D.S.(M) N° 146 de 1987 (Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las Naves Mercantes y Especiales)
- d) D.S. (M) N° 102 de 1991 (Reglamento para el equipo en los cargos de Navegación y Maniobras de las Naves de la M.M.N. y Especiales).
- e) D.S. (M) N° 734 de 1987 (Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo)
- f) Artículo 4°, DL. N° 2.222 del 21 de Mayo de 1978 (Ley de Navegación)
- g) Artículo 7, Convenio de Arqueo,1969
- h) Anexo I/5 y 20, Convenio MARPOL 73/78
- i) Artículo 41, D.S.(M) N° 1 de 1992 (Reglamento para el control de la contaminación acuática)
- j) Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966
- k) Res. OMI A.746 (18) de 1993 (Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación)

**I.- INFORMACIONES:****A.- Generalidades.**

- 1.- El Convenio TORREMOLINOS-1977, vigente en el país, establece las principales normas de seguridad aplicables a los buques pesqueros, relativas a su construcción y equipo, las que actualmente se están exigiendo a esos buques.
- 2.- Asimismo, el Reglamento citado en c) de la referencia, para “la Construcción, Reparación y Conservación de las Naves Mercantes y Especiales”, vigente desde el 27 de Abril de 1987, fecha de su publicación en el Diario Oficial, establece en su Artículo 1 que la construcción, reparación y conservación de las naves especiales, sus inspecciones y reconocimiento, se regirán, en el caso de los buques pesqueros, por las normas que establece el Convenio “TORREMOLINOS-77”. En base a estas disposiciones, los buques pesqueros construidos a contar del 2 de Septiembre de 1985, han dado cumplimiento a las exigencias del citado Convenio.



- 3.- Por otra parte, los Reglamentos citados en d) y e) de la referencia, establecen normas de seguridad adicionales, respecto al equipamiento y a los reconocimientos (inspecciones) que deben exigirse a los buques en general.
- 4.- Considerando lo expuesto, el certificado general de seguridad que se entrega actualmente a los buques pesqueros, es necesario reemplazarlo, dado que su formato corresponde a un "certificado general de seguridad", que se entrega actualmente a todo tipo de buques que efectúan servicio de cabotaje, el cual no contiene toda la información y exigencias necesarias, acordes con el equipamiento y los reconocimientos que se les debe efectuar a estos buques, para garantizar su seguridad.
- 5.- Es necesario además, regularizar y readecuar la entrega de otros certificados y documentos, que se exigen en cumplimiento de otros Convenios o Códigos vigentes en el país.
- 6.- Debe considerarse también, que con fecha 1 de julio de 1997, se puso en vigor en Chile el "**Sistema armonizado de reconocimientos y certificación**" (SARC), citado en k) de la referencia, aplicable a las naves mercantes, el que considera intervalos uniformes de un año entre los reconocimientos (inspecciones), otorga la flexibilidad necesaria para efectuarlos y, al mismo tiempo, establece un período máximo de validez de 5 años para todos los certificados, con lo cual se regulariza y simplifica administrativamente el sistema de inspección de los buques.
- 7.- Por otra parte, aún cuando el Sistema Armonizado no es obligatorio para los buques pesqueros, se estima conveniente aplicarles un sistema similar de reconocimiento y certificación, ya que con ello, junto con regularizar y estandarizar el sistema de inspección, se facilita el sistema de gestión a los Armadores pesqueros, al establecerse normas claras y precisas, con una mayor flexibilidad para efectuar las inspecciones, en base a directrices similares a las establecidas en el SARC.
- 8.- Por lo expuesto, a contar de la vigencia de la presente Directiva, los certificados de seguridad e inventario adjunto que se otorguen a los buques pesqueros de eslora igual o mayor de 24 mts. y/o de arqueo bruto igual o mayor que 50, deberán corresponder al nuevo formato establecido en anexo "G".
- 9.- Los certificados de seguridad para las naves pesqueras, se otorgarán, renovarán, y refrendarán conforme al nuevo "**Sistema Armonizado de reconocimiento y certificación para buques pesqueros**" (SARC-P), que se establece en la presente Directiva.
- 10.- Los reconocimientos a efectuar a las naves pesqueras construidas a contar del 2 de Septiembre de 1985, se basan en las normas que establece el **Convenio "TORREMOLINOS"**.
- 11.- Los reconocimientos para las naves pesqueras construidas antes del 2 de Septiembre de 1985, se continuarán efectuando con el sistema de inspección actualmente vigente (inspecciones anuales), basado en las disposiciones de los Reglamentos citados en b), c) d) y e) de la referencia.

## II.- INSTRUCCIONES

### A.- Certificados a otorgar y su validez.

A los buques pesqueros, cuando soliciten por primera vez o renueven sus certificados de seguridad, se les debe otorgar los siguientes certificados o documentos, según corresponda, los que tendrán la validez que se indica:

- *Internacional de Arqueo:*  
**indefinido, siempre que la nave no sufra modificaciones.**
- *Certificado Internacional de Francobordo (solo naves factorías).*  
**5 años**
- *Calado máximo de operación:*  
**indefinido, siempre que la nave no sufra modificaciones.**
- *General de Seguridad para buque pesquero*, con su respectivo inventario del equipo adjunto (Modelo "Q")  
**5 años**
- *De Dotación mínima de seguridad:*  
**indefinido, mientras no sufra modificaciones.**
- *Internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (IOPP)*, y cuadernillo adjunto (sólo para pesqueros de arqueo bruto igual o superior que 400) (MARPOL anexo I)  
**5 años**
- *De Exención, cuando corresponda:*  
**no debe sobrepasar el período de validez del certificado al que acompaña.**

Asimismo, cuando corresponda, los buques deberán tener el *Libro Registro de Hidrocarburos*. (naves pesqueras de arqueo bruto igual o superior que 400), el que deberá tener un formato igual al modelo establecido en la Parte I, del Apéndice III, del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 y el Plan de Emergencia para el caso de contaminación, debidamente aprobado (Capítulo IV, regla 26, Anexo I del MARPOL 73/78).

El formato del nuevo certificado general de seguridad y del certificado de exención, se adjuntan en los Anexos "G" y "H" de la presente Directiva.

### B.- Modificación del período de validez de los certificados

#### 1.- Prórroga del período de validez de los certificados

El período de validez del certificado de general de seguridad de los buques pesqueros será de 5 años, manteniéndose inalterable la fecha de expedición y de renovación

De conformidad con las disposiciones que establece la regla I / 11 del convenio TORREMOLINOS 1977, el período de validez del certificado General de Seguridad para buques pesqueros, podrá prorrogarse, de acuerdo con las pautas que se establecen en el Anexo A, sin que ello modifique la fecha de renovación del certificado.

#### 2.- Intervalo o "período de gestión"

El nuevo sistema de reconocimientos, permite la flexibilidad necesaria para efectuar las inspecciones de los buques, estableciendo plazos o un "**período de gestión**" para efectuarlas, dependiendo del tipo de inspección y del certificado que se trate. Para aplicar los plazos se deben considerar las pautas que se establecen en el Anexo A antes señalado.

Debe considerarse que el nuevo sistema de reconocimientos y certificación, da pautas generales y completas para efectuar las inspecciones, basado en las disposiciones del Convenio "TORREMOLINOS-77" o en la reglamentación nacional según corresponda, pero que sus disposiciones pueden variar según sea el tipo de buque, el año de construcción y su estado de conservación, lo que deberá tener presente y determinar el respectivo Inspector al efectuarlas.

#### C.- Expedición de los certificados

- 1.- El *Certificado Internacional de Arqueo* para buques pesqueros, será expedido por la **Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DGTM Y MM)**.
- 2.- El *Certificado de "Calado máximo de operación"* y el de *"Dotación mínima de seguridad"*, serán expedidos por la **DGTM Y MM**, a través del **Director de Seguridad y Operaciones Marítimas (DSOM)**.
- 3.- El *Certificado General de Seguridad para buques pesqueros*, con su respectivo inventario, el *Certificado "IOPP"*, el de *"Francobordo"* según corresponda y el de *Exención* cuando se otorgue, serán expedidos por el respectivo **Gobernador Marítimo**, que esté nominado por resolución como Presidente de alguna de las **Comisiones Locales de Inspección de Naves (CLIN)**.

#### D.- Tipos de reconocimiento (inspecciones) a efectuar para expedir o renovar los certificados.

En el Anexo B se establecen los diferentes tipos de reconocimientos a efectuar para expedir o renovar los certificados.

Los reconocimientos (inspecciones) para expedir por primera vez un certificado o renovarlo al término del período por el cual fue otorgado, deben efectuarse mediante las **"Guías de Inspección"**, basadas en la reglamentación nacional o en el Convenio "TORREMOLINOS-77", según corresponda, que se adjuntan en Anexos "C" y "D".

#### E.- Procedimiento para la expedición y renovación de los certificados.

La CLIN correspondiente, efectuará los reconocimientos correspondientes, a petición del Armador involucrado, cuyo resultado será el Certificado General de Seguridad para Buque Pesquero, el que acredita que se cumplen las condiciones mínimas de seguridad de la nave, y será emitido de acuerdo al nuevo formato, por el respectivo **Gobernador Marítimo**, como Presidente de la CLIN.

Asimismo, efectuados los reconocimientos correspondientes, se otorgarán o renovarán los respectivos certificados de "IOPP" y de "FRANCOBORDO".

El Certificado General de Seguridad con su respectivo inventario del equipo, Certificado "IOPP", el Certificado de "FRANCOBORDO" y el de exención cuando corresponda, serán expedidos o renovados en 4 ejemplares; dos originales, uno para el Armador y el otro para el buque, una copia para el archivo de la CLIN y la otra copia deberá ser enviada a la **DGTM Y MM (DSOM)** para control del **Servicio de Inspección de Naves (SINAV)**.

#### F.- Tipos de reconocimientos a efectuar para refrendar los certificados de seguridad.

De acuerdo con las **Directrices** del nuevo sistema de reconocimientos y certificación, con posterioridad al otorgamiento o renovación del **certificado general de seguridad para buque pesquero**, el buque deberá ser sometido anualmente a los reconocimientos (inspecciones) que corresponda para **refrendarlo**. Estos reconocimientos deberán realizarse durante el período de validez del certificado, para verificar y certificar que el buque continúa en condiciones seguras para el servicio a que está destinado.

Los reconocimientos a realizar para renovar los certificados, pueden ser anuales, intermedios, periódicos, adicionales y de inspección de la obra viva, según sea el certificado a refrendar y la fecha de construcción de la nave pesquera. En el Anexo B se establecen las pautas de los diferentes reconocimientos y su aplicación.

#### G.- Procedimiento para el refrendo de los certificados.

Para otorgar el refrendo anual a un certificado de seguridad vigente, a petición del Armador, se debe efectuar una inspección al buque, mediante alguno de los reconocimientos antes señalados.

El reconocimiento a realizar, dependerá del certificado y/o cargo a refrendar, ya sea el "General de Seguridad", el "IOPP" o el de "FRANCOBORDO", efectuando alguno de los reconocimientos que se indican en el párrafo II, letra "F", precedente.

Adicionalmente, cuando corresponda, deberá efectuarse una "Inspección del exterior de la obra viva".

Si el buque aprueba la o las inspecciones, el respectivo **Gobernador Marítimo** como Presidente de la **CLIN**, o el Inspector en quien delegue, deberá refrendar el o los certificados, registrando el tipo de inspección efectuada.

Una vez que sea refrendado el certificado y se haya efectuado el cobro de derechos correspondiente, se deberá informar a la DGTM y MM. (**DSOM**), con el objeto de registrar dicha información en la base de datos de la nave respectiva.

Cuando el inventario adjunto al certificado "General de Seguridad para Buque Pesquero", deba ser modificado y sea necesario confeccionar uno nuevo, el Gobernador Marítimo como Presidente de la CLIN, lo expedirá de acuerdo con el mismo procedimiento para expedir el certificado, indicado en el párrafo II, letra "E", precedente. Asimismo, si se modifica el cuadernillo adjunto al certificado "IOPP", se deberá seguir el mismo procedimiento que se indica anteriormente.

#### H.- Inspección semestral de los buques con observaciones en alguna área.

De conformidad con lo dispuesto en el reglamento citado en b) de la referencia, "de las Comisiones de Inspección de Naves", aquellos pesqueros que tengan observaciones sobre la eficiencia del estado de su casco, estructuras, maquinarias, equipos o sus cargos, que ameriten un control más frecuente de las mismas, **deberán ser inspeccionados cada seis meses**, o en otro plazo que se determine, por ejemplo, que la inspección de la obra viva (carena) deba efectuarse anualmente.

Para tal efecto, cuando corresponda, a proposición del o los respectivos Inspectores, el Presidente de la Comisión Local de Inspección de Naves (**CLIN**) involucrada, **determinará**

**por Resolución fundada**, las áreas afectadas que deberán ser inspeccionados a los seis meses o en otro plazo determinado, entre los periodos de vigencia anual, intermedio o periódico según corresponda, sin que ello signifique la invalidación del o los certificados involucrados, levantándose dicha limitación sólo cuando el problema en cuestión haya sido definitivamente corregido, lo que deberá quedar registrado al reverso de la misma resolución.

El control, en todo caso, deberá consistir sólo en inspeccionar los elementos que afecten a la eficiencia del casco, estructuras, maquinarias o equipos que estén señalados en la Resolución en comento. La copia, tanto de la Resolución que determina dicho control como la que levanta la limitación, deberán ser remitidas al Servicio de Inspección de Naves (**SINAV**).

### III.- ARCHIVO

La presente Directiva, deja sin efecto cualquier disposición emanada de la DGTM y MM o Dirección Técnica subordinada, cuyo contenido se contraponga con lo dispuesto en la presente Directiva, y deberá ser archivada en la Carpeta de Directivas de la DGTM y MM.

### IV.- DIFUSION

La presente Directiva deberá ser difundida para conocimiento de las Autoridades Marítimas, y publicada en el Boletín Informativo Marítimo, para conocimiento de los usuarios en general

### V.- ANEXOS

- “A” Período de validez e intervalo de gestión de los certificados.
- “B” Reconocimientos para renovar o refrendar los certificados de seguridad.
- “C” Guías de inspección para efectuar reconocimientos a buques pesqueros en base a la reglamentación nacional.
- “D” Guías de inspección para efectuar reconocimientos a buques pesqueros en base al Convenio “TORREMOLINOS”.
- “E” Guía de inspección de carena.
- “F” Informe de inspección de carena.
- “G” Modelo de certificado general de seguridad para buque pesquero e inventario adjunto.
- “H” Modelo de certificado de exención.
- “I” Diagrama de reconocimientos.
- “J” Diagrama de flujo para efectuar reconocimientos de los buques pesqueros.

## ANEXO A

**PERIODO DE VALIDEZ E INTERVALO DE GESTION DE LOS CERTIFICADOS****1.- Período de validez**

El período de validez del Certificado de General de Seguridad de los buques pesqueros será de 5 años, manteniéndose inalterable la fecha de expedición y de renovación.

De conformidad con las disposiciones que establece la regla I / 11 del convenio TORREMOLINOS 1977, el período de validez del certificado General de Seguridad para buques pesqueros, podrá prorrogarse, de acuerdo con las siguientes pautas, sin que ello modifique la fecha de renovación del certificado:

- a.- Si a la fecha de expiración del certificado, el buque está en un puerto nacional o en el extranjero, **donde no es factible efectuar la inspección de renovación**, el **Gobernador Marítimo o Cónsul respectivo**, podrá prorrogar la validez del certificado por un período máximo de 5 meses. La prórroga sólo permitirá al buque proseguir viaje hasta el puerto donde será inspeccionado. Efectuada la inspección, la fecha de expiración del nuevo certificado, será establecida a partir de la fecha de expiración del certificado reemplazado, por un período de 4 ó 5 años según corresponda.

*Ejemplo: Fecha expiración del certificado, 1 de Abril de 1996. Prórroga por 4 meses hasta el 1 de Agosto de 1996. Fecha de expiración del nuevo certificado, 1 de Abril de 2000.*

- b.- Todo certificado otorgado a un buque, **que no haya sido prorrogado en virtud de la disposición precedente**, podrá ser prorrogado por un período de gracia máximo de 1 mes. Una vez realizada la inspección de renovación, la fecha de expiración del nuevo certificado, será establecida a partir de la fecha de expiración del certificado reemplazado, por un período de 4 ó 5 años según corresponda.

*Ejemplo: Fecha expiración del certificado, 1 de Abril de 1996. Prórroga por 1 mes hasta el 1 de Mayo de 1996. Fecha de expiración del nuevo certificado, 1 de Abril de 2000.*

Además, si se efectúa una inspección de renovación, **y no es posible otorgar o entregar un nuevo certificado** al buque, se podrá refrendar el certificado existente, por un período de validez adicional máximo de 5 meses, a contar de la fecha de expiración del certificado.

**2.- Intervalo o “período de gestión”**

El nuevo sistema de reconocimientos, permite la flexibilidad necesaria para efectuar las inspecciones de los buques, estableciendo plazos o un **“período de gestión”** para efectuarlas, dependiendo del tipo de inspección y del certificado que se trate, debiendo considerarse las siguientes pautas:

- a.- Para efectuar la inspección de renovación cada 5 años de un buque pesquero, se considera un **período de gestión de 3 meses** para realizarla, es decir, la inspección puede hacerse en los tres meses anteriores a la fecha de vencimiento del certificado.

- b.- Para efectuar la inspección anual, intermedia o periódica, según corresponda al cargo que se inspeccione, se considera **un período de gestión de 6 meses** para realizarla, es decir, la inspección puede hacerse desde tres meses antes, hasta tres meses después de la fecha de vencimiento del reconocimiento del certificado.
- c.- La inspección intermedia, para refrendar el certificado "IOPP", debe efectuarse durante la segunda o tercera fecha de reconocimiento anual del certificado.
- d.- Se consideran reconocimientos cada dos años de la obra viva del **buque pesquero no clasificado**, durante el período de validez del certificado correspondiente, pudiendo modificarse este plazo cuando sean aplicables los párrafos 1, (a) o (b) precedentes, de modo que coincida con la prórroga del certificado y por ende del reconocimiento. A los **pesqueros clasificados**, se les deben efectuar dos inspecciones de la obra viva, durante el período de 5 años de validez del Certificado General de Seguridad, con un intervalo máximo de 3 años entre éstas inspecciones, salvo cuando sean aplicables los párrafos 1, (a) o (b) precedentes, de modo que coincida con la prórroga del certificado y por ende del reconocimiento.
- e.- De conformidad con lo establecido en la Regla I / 11 del TORREMOLINOS 77, y lo dispuesto en el artículo 405 del reglamento "de las Comisiones de Inspección de Naves", citado en b) de la referencia, todo certificado perderá su validez en forma total o parcial, en cualquiera de los siguientes casos:
  - 1.- Si los reconocimientos pertinentes no se han efectuado dentro de los intervalos estipulados.
  - 2.- Si el certificado no es refrendado de conformidad con lo prescrito en las reglas correspondientes.
  - 3.- Cuando el buque cambie de pabellón por el de otro Estado.
  - 4.- En caso de accidente o siniestro marítimo que afecte a la propia nave.
- f.- Debe considerarse que el nuevo sistema de reconocimientos y certificación, da pautas generales y completas para efectuar las inspecciones, basado en las disposiciones del Convenio "TORREMOLINOS-77" o en la reglamentación nacional según corresponda, pero que sus disposiciones pueden variar según sea el tipo de buque, el año de construcción y su estado de conservación, lo que deberá tener presente y determinar el respectivo Inspector al efectuarlas.

## ANEXO B

### RECONOCIMIENTOS PARA RENOVAR O REFRENDAR LOS CERTIFICADOS DE SEGURIDAD

Los reconocimientos para renovar o refrendar los certificados de seguridad de las naves pesqueras construidas antes del 2 de Septiembre de 1985, no afectas al "TORREMOLINOS", se efectuarán mediante reconocimientos (inspecciones) anuales, mediante las "Guías de Inspección", que se adjuntan en el Anexo "C", basadas en la reglamentación nacional.

Los reconocimientos para renovar o refrendar los certificados de seguridad de las naves pesqueras construidas a contar del 2 de Septiembre de 1985, afectas al "TORREMOLINOS", se efectuarán mediante reconocimientos (inspecciones) anuales, intermedios, periódicos o de renovación, según corresponda, mediante las "Guías de Inspección", que se adjuntan en el Anexo "D", basadas en el Convenio "TORREMOLINOS-77".

No obstante lo anterior, los pesqueros existentes (construidos antes del 2 de Septiembre de 1985), que hayan sufrido posteriormente a esa fecha, alguna modificación importante en su estructura y equipamiento, estarán igualmente sujetos a los reconocimientos basados en el Convenio "TORREMOLINOS-77".

### RECONOCIMIENTO (INSPECCIONES) A EFECTUAR PARA EXPEDIR O RENOVAR LOS CERTIFICADOS

Para las naves pesqueras afectas al Convenio "TORREMOLINOS", los tipos de reconocimientos (inspección), serán los siguientes, según sea el tipo de certificado a otorgar o renovar:

- *reconocimiento inicial*: es una inspección completa, que debe efectuarse antes que el buque entre en servicio y se le expida por primera vez un certificado.
- *reconocimiento de renovación*: es una inspección equivalente a un reconocimiento periódico (el que se explica mas adelante).

Debe consistir en una inspección del buque, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado que se trate y que el estado del buque es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado. Asimismo, debe comprobarse que estén a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones del certificado que se trate.

Debe realizarse antes del término del período de validez del certificado y requiere de la expedición de un nuevo certificado.

Para las naves pesqueras no afectas al "TORREMOLINOS-77", el reconocimiento para renovar los certificados, será un reconocimiento anual.

### RECONOCIMIENTOS A EFECTUAR PARA REFRENDAR LOS CERTIFICADOS DE SEGURIDAD

Los reconocimientos a realizarse durante el período de validez del certificado, para verificar y certificar que el buque continúa en condiciones seguras para el servicio a que está destinado, son los siguientes:



**1.- Reconocimientos para naves pesqueras construidas a contar del 2 de septiembre de 1985 (afectas al “TORREMOLINOS”).**

Los reconocimientos a realizar mediante las Directrices o guías de inspección, basadas en el Convenio “TORREMOLINOS” que se adjuntan en anexo “D”, son los siguientes:

- *Reconocimiento anual:* son inspecciones anuales que se deben realizar durante el período de validez del correspondiente certificado, para verificar que la nave, sus máquinas y su equipo se mantienen de conformidad con las prescripciones pertinentes. Deben efectuarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado.
- *Reconocimiento intermedio:* son inspecciones realizadas en sustitución de uno de los reconocimientos anuales y consisten en una inspección minuciosa de los elementos pertinentes al certificado a refrendar, a fin de garantizar que el buque es idóneo para el servicio que efectúa. Deben efectuarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual si se trata del cargo de **“seguridad de construcción” o del certificado “IOPP”**.
- *Reconocimiento periódico:* son inspecciones efectuadas durante el período de validez del certificado, y consisten en una inspección del equipo, acompañada de pruebas cuando sea necesario, para verificar que el buque y su equipo continúan siendo satisfactorios para el servicio a que está destinado. Si se trata del cargo de **“seguridad del equipo”**, este reconocimiento se debe realizar dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual del certificado. Si se trata del cargo de **“seguridad radioeléctrica” el reconocimiento se debe realizar** dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha del vencimiento anual del certificado .
- *Reconocimiento adicional:* son inspecciones que deben realizarse cuando el buque sufra un accidente, o se descubra un defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo. El reconocimiento adicional, según corresponda puede ser general o parcial.

Los reconocimientos para refrendar el certificado “IOPP” y el de FRANCOBORDO, cuando corresponda, se efectuarán con las mismas guías de inspección basadas en el Convenio MARPOL, anexo I y en el de LINEAS DE CARGA, 1966, respectivamente, que se aplican a las naves mercantes.

**2.- Reconocimientos para naves pesqueras construidas antes del 2 de Septiembre de 1985 (no afectas al “TORREMOLINOS”).**

Los reconocimientos a realizar para refrendar los Certificados de seguridad a estas naves, serán todos anuales y se efectuarán con las “Directrices o guías de inspección”, que se adjuntan en Anexo “C”, basadas en el sistema de inspección acorde con las disposiciones de los Reglamentos citados en b), c) d) y e) de la referencia.

Se exceptúa de lo anterior, los reconocimientos “Adicionales” y el “Intermedio o Anual” correspondientes al certificado “IOPP” y el “Anual” correspondiente al certificado de FRANCOBORDO, que se efectuarán con las mismas guías de inspección aplicadas a las naves mercantes, según se indica en el acápite 1, precedente.

**3.- Reconocimiento de la obra viva (carena)**

Los reconocimientos (inspecciones) de la obra viva de las naves pesqueras. deben realizarse de acuerdo a las siguientes pautas:

- *Inspección del exterior de la obra viva:* Esta inspección es adicional y específica, debiendo considerarse que la inspección general del casco tanto exterior como interiormente, está incluida en las inspecciones relativas al cargo de seguridad de construcción para buque pesquero. Debe consistir en un examen que permita garantizar, que el estado exterior de la obra viva del buque y el reconocimiento de los elementos correspondientes, es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado. Las inspecciones deben realizarse normalmente estando el buque en dique seco.

No obstante, se podrá prever la posibilidad de efectuar otras inspecciones estando el buque a flote. Las inspecciones a flote deben efectuarse únicamente si las condiciones son satisfactorias y si se dispone de equipo y de personal con la formación adecuada, y acorde con lo establecido en el artículo 133 del reglamento señalado en c) de la referencia.

Los buques con más de 15 años de antigüedad, serán objeto de especial consideración antes de permitir que sean sometidos a las inspecciones a flote.

Si se trata de un pesquero clasificado, que acredite mantener su clasificación vigente, se deben efectuar como **mínimo dos inspecciones de la obra viva durante el período de 5 años de validez del Certificado General de Seguridad para Buque Pesquero.**

Se considerará que una nave pesquera es clasificada, cuando cuente con un certificado de clasificación vigente, emitido por una Sociedad de Clasificación reconocida por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Si el pesquero no está clasificado, las inspecciones de la obra viva deben efectuarse **cada 24 meses, durante el período de 5 años de validez del Certificado General de Seguridad para Buque Pesquero.**

Cuando el Certificado General de Seguridad haya sido prorrogado, podrá ampliarse el plazo de la inspección de la obra viva, de modo que coincida con la prórroga de validez del certificado. En todos los casos, el intervalo entre cualquiera de estas inspecciones no debe exceder de 24 meses, salvo que sea un buque pesquero clasificado, con su clasificación vigente, en cuyo caso el intervalo no debe exceder de 36 meses. Las fechas de éstas inspecciones, quedarán registradas en los refrendos correspondientes del Certificado General de Seguridad.

Sin perjuicio de lo señalado anteriormente, las entradas a dique o varadero, según la condición y edad de la nave, podrán reducirse en frecuencia y tiempo cuando la situación así lo amerite, tal como lo establece el art. 129, letra a), párrafo 1, del “Reglamento citado en c) de la referencia, según procedimiento establecido en el párrafo II, letra “H” de la Directiva.

Adicionalmente a esta inspección, deberá darse cumplimiento a las inspecciones establecidas en los artículos 129, 130, 131 y 133 del mismo reglamento antes citado, en lo que se relaciona con la inspección del interior del casco y de sus estructuras interiores.

La inspección de la obra viva, deberá efectuarse en base a la “**GUIA DE INSPECCION PARA CARENA**”, que se adjunta en Anexo “E” de la Directiva.

Al término de la inspección, el Astillero reparador deberá emitir un “**INFORME DE INSPECCION DE CARENA**”, documento que deberá confeccionarse en dos ejemplares; uno para el propio buque y otro para el archivo de la respectiva CLIN. En el anexo “F” se adjunta modelo del informe señalado.

## A N E X O “C”

### **GUIAS PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS A BUQUES PESQUEROS** **EN BASE A LA REGLAMENTACION NACIONAL**

Las naves pesqueras construidas antes del 2 de Septiembre de 1985, serán inspeccionados mediante las Guías de Inspección, elaboradas sobre la base de la Reglamentación nacional pertinente.

Las guías a utilizar son las siguientes:

Apéndice C-1 : Guía de Seguridad de Construcción.

Apéndice C-2 : Guía de Seguridad del Equipo

Apéndice C-3 : Guía de Seguridad Radioeléctrica

Las naves pesqueras de arqueo igual o superior a 400 TRG, deben ser inspeccionadas para otorgarles el Certificado IOPP, para lo cual se deberá utilizar las mismas directrices para efectuar reconocimientos basadas en el Convenio MARPOL, establecidas para las naves Mercantes (Directiva DGTM y MM. Ord. N° A-30/009 del 24 de Julio de 1997).

Las naves FACTORIAS, para el otorgamiento, la renovación y los reconocimientos anuales del Certificado Internacional de Arqueo, deben ser inspeccionadas mediante las mismas directrices basadas en el Convenio de LINEAS DE CARGA, 1996, aplicadas a las naves mercantes. (Directiva DGTM y MM. Ord. N° A-30/009 del 24 de Julio de 1997).

## APENDICE C-1

**ARMADA DE CHILE**  
**DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO**  
**Y DE MARINA MERCANTE**  
**DIRECCION DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARITIMAS**  
**SERVICIO DE INSPECCION DE NAVES**

**INSPECCION – ANUAL - DE RENOVACION**

**GUIA DE INSPECCION DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCION PARA BUQUE**  
**PESQUERO**  
**CONSTRUIDO ANTES DEL 2 DE SEPTIEMBRE DE 1985**

Nombre del buque:	Distintivo de llamada:
Puerto de Matricula:	Arqueo bruto:
Número OMI:	Eslora (TORREMOLINOS):
Tipo de buque:	Fecha colocación de quilla:
Armador:	Sociedad de Clasificación:
Inspección solicitada por:	Fecha de la inspección:

**INFORMACIONES GENERALES**

**RECONOCIMIENTO ANUAL:** inspección general de los elementos relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que han sido objeto de mantenimiento y continúan siendo satisfactorios para el servicio a que esté destinado el buque.

D.S. (M) N° 70 DE 1985,  
D.S. (M) N° 146 DE 1987, y  
DIRECTIVA DGTM. Y MM. Ordinario O-71/012

***Periodicidad***

El reconocimiento anual, según se estipula en las reglas arriba señaladas, debe efectuarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado.

***Cuestiones generales***

El reconocimiento *anual* debe permitir a la CLIN comprobar que el estado del buque, sus máquinas y equipo se mantiene de conformidad con las prescripciones pertinentes.

En general, la extensión del reconocimiento anual será la siguiente:

- debe consistir en un examen del certificado, un examen visual suficientemente amplio del buque y de su equipo y ciertas pruebas que confirmen que su estado se mantiene adecuadamente;
- debe comprender también un examen visual para confirmar que ni el buque ni su equipo han sido objeto de modificaciones no autorizadas;
- el contenido de cada reconocimiento anual figura en las directrices respectivas. El reconocimiento debe ser tan minucioso o riguroso como exija el estado del buque y de su equipo;
- si surge duda alguna en cuanto al mantenimiento del estado del buque o de su equipo, se deben efectuar los exámenes y las pruebas adicionales que se estimen necesarias.

Cuando el reconocimiento anual, no se ha efectuado dentro de los plazos estipulados el certificado pierde su validez. Para devolver la validez al certificado debe realizarse el reconocimiento correspondiente, que, en tales circunstancias, debe reunir todos los requisitos del reconocimiento que no se llevó a cabo y ser tan completo y estricto como lo exija el tiempo transcurrido desde el momento en que hubiera debido realizarse. La CLIN respectiva, por su parte, debe determinar las razones por las cuales no se realizó el reconocimiento en el momento oportuno y estudiar las medidas que sean aplicables.

**RECONOCIMIENTO DE RENOVACION:** equivale a un reconocimiento anual, pero lleva también a la expedición de un nuevo certificado. Debe efectuarse durante los tres meses anteriores a la fecha de vencimiento del Certificado

D.S. (M) N° 70 DE 1985,  
D.S. (M) N° 146 DE 1987, y  
DIRECTIVA DGTM Y MM Ordinario O-71/012.

***Periodicidad***

El reconocimiento de renovación, según se estipula en las reglas arriba señaladas, se debe realizar antes de proceder a la renovación del certificado.

***Cuestiones generales***

El reconocimiento de renovación debe consistir en una inspección, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

El reconocimiento de renovación debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

**INSPECCION DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA DEL BUQUE PESQUERO**

D.S. (M) N° 70 DE 1985,  
D.S. (M) N° 146 DE 1987, y  
DIRECTIVA DGTM Y MM Ordinario O-71/012.

***Periodicidad***

Si el buque pesquero es clasificado, con su clasificación al día, se deben efectuar como mínimo dos inspecciones del exterior de la obra viva del buque, durante el periodo de cinco años de validez del Certificado General de Seguridad para Buque Pesquero. El intervalo entre dos cualquiera de estas inspecciones no debe exceder de 36 meses.

Si el buque pesquero no es clasificado, la inspección debe realizarse cada 24 meses, independientemente del período de validez del Certificado General de Seguridad para Buque Pesquero.

#### *Cuestiones generales*

La inspección del exterior de la obra viva del buque y el reconocimiento de los elementos correspondientes, debe consistir en un examen que permita garantizar que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que está destinado el buque .

Las inspecciones del exterior de la obra viva del buque deben realizarse normalmente estando el buque en dique seco. No obstante, se podrá prever la posibilidad de efectuar otras inspecciones estando el buque a flote. Los buques de 15 o más años de antigüedad serán objeto de especial consideración antes de permitir que sean sometidos a tales inspecciones a flote. Las inspecciones con el buque a flote deben efectuarse únicamente si las condiciones son satisfactorias y si se dispone de equipo apropiado y de personal con la formación adecuada.

Cuando la inspección de la obra viva del buque no se haya efectuado en las fechas previstas, podrá ampliarse dichos plazos, siempre que se hayan asimismo prorrogado el período de validez del certificado pertinente, haciendo coincidir ambas fechas de inspección.

**RECONOCIMIENTO ADICIONAL:** inspección, general o parcial según dicten las circunstancias, que habrá de efectuarse después de toda reparación a que den lugar las investigaciones, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes.

D.S. (M) N° 70 DE 1985,  
D.S. (M) N° 146 DE 1987, y  
DIRECTIVA DGTM Y MM Ordinario O-71/012.

#### *Cuestiones generales*

Siempre que el buque sufra un accidente o se descubra un defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo, el Capitán o el Armador debe remitir a la primera oportunidad un informe a la A.M. respectiva, quién debe iniciar a continuación una investigación con el objeto de determinar si es necesario efectuar el reconocimiento que estipulen las reglas aplicables al certificado, informando de ello al DIRSOMAR (SINAV). Ese reconocimiento adicional, que podrá ser general o parcial según las circunstancias, debe realizarse de manera que garantice que las reparaciones o renovaciones se han llevado a cabo adecuadamente y que el buque y su equipo continúan siendo idóneos para el servicio a que está destinado el buque.

**NOTA:** Las letras **A** (*Reconocimiento Anual*), **R** (*Reconocimiento de Renovación*) o **V** (*Reconocimiento de la Obra Viva*) establecidas en el margen izquierdo del documento, señalan que el acápite es aplicable al reconocimiento que la letra indique.

En el cuadrado que existe en el margen derecho del documento (  ) marcar con una cruz (  ) **sólo** cuando el acápite que se está inspeccionando tiene alguna observación, la que deberá señalarse resumidamente en el sector **Nota del Inspector**, bajo el ítem afectado.

Una vez que se haya completado el formulario, traspasar al acápite observaciones, al final del formulario todas las **Notas del Inspector**, con sus correspondientes números de acápite, con el propósito de tener una hoja resumen de las observaciones que se deberán corregir, en los plazos que se hayan otorgado.

La CLIN que desarrolló el reconocimiento deberá hacer llegar a la brevedad posible, a través de la Red DATAMAR al directorio "Pública" correspondiente, la información al SINAV y a la (s) CLIN (es) que deberán levantar dichas observaciones.

**CODIGOS PARA PLAZOS**

<b>00</b>	No se otorgó plazo
<b>10</b>	<b>OBSERVACION SUBSANADA</b>
<b>12</b>	<b>TODAS LAS OBSERVACIONES SUBSANADAS</b>
<b>15</b>	Observaciones a ser subsanadas <b>EN EL PROXIMO PUERTO</b>
<b>16</b>	Observaciones a ser subsanadas <b>EN UN PLAZO DE 30 DIAS</b>
<b>17</b>	Observaciones a ser subsanadas <b>ANTES DEL ZARPE</b>
<b>20</b>	Buque demorado para corregir observaciones
<b>30</b>	<b>BUQUE RETENIDO</b>
<b>40</b>	Observaciones a ser subsanadas en el <b>PROXIMO DIQUE</b>
<b>50</b>	Observaciones a ser subsanadas en el <b>PROXIMO RECONOCIMIENTO</b>
<b>99</b>	Otras

## RECONOCIMIENTO ANUAL – DE RENOVACION

## 1. POR LO QUE RESPECTA AL CASCO, LAS MAQUINAS Y DEMAS EQUIPOS DE LOS BUQUES PESQUEROS, EL EXAMEN DE LOS CERTIFICADOS ACTUALES Y DEMAS REGISTROS DEBERA CONSISTIR EN:

- (A) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado general de seguridad para buque pesquero;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .2 comprobar la validez del Certificado de calado máximo de operación;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, según corresponda;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .4 comprobar que la dotación del buque se ajusta a lo estipulado en la Resolución sobre dotación mínima de seguridad (D.S (M) N° 482 de 29.May.73.);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .5 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros poseen la titulación prescrita en Resoluciones DGTM y MM. Ord. N° 12.600/106, 12.600/109, 12.600/218 de 1994;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .6 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado por la DGTM y MM. antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .7 confirmar que se dispone a bordo de información sobre estabilidad y de los planos de lucha contra averías (D.S. (M) N° 146 DE 1987);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .8 comprobar que se han hecho en el diario de navegación las anotaciones correspondientes a las pruebas del aparato de gobierno y las prácticas de gobierno del buque en situaciones de emergencia ;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_



- (A,R) .9 comprobar que se han efectuado los reconocimientos normales de las calderas y otros recipientes a presión, según lo prescrito por la Administración, y que se han sometido a prueba los dispositivos de seguridad, tales como las válvulas de seguridad de las calderas;

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .10 comprobar, según proceda, que el casco, las máquinas y el equipo se han presentado a reconocimiento con arreglo a un plan de reconocimientos continuos aprobado por una sociedad de clasificación o la Administración;

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

**2. POR LO QUE RESPECTA AL CASCO, LAS MAQUINAS Y DEMAS EQUIPOS DE LOS BUQUES PESQUEROS, EL RECONOCIMIENTO DEBERA CONSISTIR EN:**

- (A,R) .1 examinar, en sentido general y en la medida en que se puedan ver, el casco y sus dispositivos de cierre;

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .2 examinar el equipo de fondeo y amarre en la medida en que se pueda ver;

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .3 examinar el mamparo de colisión y demás mamparos estancos en la medida en que se puedan ver, incluyendo las tapas y protecciones de las aberturas del espacio de máquinas y otras aberturas de la cubierta esenciales para las faenas de pesca y las compuertas de pesca de los buques arrastreros (D.S. (M) N° 146 de 1987);

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .4 examinar y probar (directamente y por telemando cuando corresponda) todas las puertas estancas que haya en los mamparos estancos (D.S. (M) N° 146 de 1987);

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .5 examinar cada bomba de sentina y confirmar que el sistema de bombeo de sentina de cada compartimiento estanco es satisfactorio (D.S. (M) N° 146 de 1987)

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .6 confirmar que el drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo es satisfactorio;

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .7 confirmar que las máquinas, las calderas y demás recipientes a presión, así como los correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, están instalados y protegidos de modo se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniendo debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .8 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (D.S. (M) N° 146 DE 1987);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .9 confirmar que se dispone de medios que permitan poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .10 realizar un examen general de las máquinas, las calderas, todos los sistemas de vapor, hidráulicos, neumáticos o de cualquier otra índole, así como de los accesorios correspondientes, para comprobar que han sido objeto de un mantenimiento adecuado y prestando especial atención a los riesgos de incendio y explosión (D.S. (M) N° 146 de 1987);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .11 examinar y probar el funcionamiento de los aparatos de gobierno principal y auxiliar, incluidos sus correspondientes equipos y sistemas de mando (D.S. (M) N° 146 de 1987);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .12 confirmar que todos los medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimiento del aparato de gobierno y los medios que indican la posición angular del timón funcionan satisfactoriamente (D.S. (M) N° de 1987);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .13 confirmar que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se dispone de medios para transmitir información de arrumbamiento y repetir las lecturas del compás en dichos puestos;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .14 confirmar que las diversas alarmas prescritas para los aparatos de gobierno hidráulicos, eléctricos y electrohidráulicos funcionan satisfactoriamente y que se realiza el mantenimiento pertinente de los medios para recargar los aparatos de gobierno hidráulicos (D.S. (M) N° 146 de 1987);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .15 probar, simulando inundación, las alarmas de nivel de sentina de los raseles de popa, cofferdams y departamentos de máquina y sus respectivos circuitos de achique y la hermeticidad de las válvulas de retención de éstos circuitos (D.S. (M) N° 146 de 1987);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .16 examinar los medios de funcionamiento de las máquinas principales y auxiliares que son esenciales para la propulsión y la seguridad del buque, incluidos, cuando proceda, los medios de telemando de las máquinas propulsoras desde el puente de navegación y los medios para accionar las máquinas principales y de otra índole desde una cámara de mando de máquinas (TORREMOLINOS, regla IV-41 y 46);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .17 confirmar el funcionamiento de la ventilación de los espacios de máquinas (TORREMOLINOS, regla V-70);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .18 confirmar que las medidas para reducir el ruido en los espacios de máquinas son eficaces (TORREMOLINOS, regla IV-50);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .19 confirmar que el telégrafo de máquinas, el medio secundario de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas y el medio de comunicación con cualquier otro puesto desde el cual se puedan gobernar las máquinas funcionan satisfactoriamente (TORREMOLINOS, regla IV-45);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .20 confirmar que la alarma para los maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (TORREMOLINOS, regla IV-52);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .21 examinar visualmente y en funcionamiento, en la medida de lo posible, las instalaciones eléctricas, incluida la fuente principal de energía eléctrica y los sistemas de alumbrado (TORREMOLINOS, regla IV-41 y 54);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .22 confirmar, en la medida de lo posible, el buen funcionamiento de la fuente o fuentes de energía eléctrica de emergencia, incluidos sus medios de arranque, los sistemas que alimentan y, cuando proceda, su funcionamiento automático (TORREMOLINOS, regla IV-41 y 55);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .23 examinar en general que se mantienen las precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico (TORREMOLINOS, regla IV-56);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .24 examinar las disposiciones relativas a los espacios de máquinas sin dotación permanente (TORREMOLINOS, regla IV-57 a 62); y, en particular, las funciones de ensayo aleatorio de la alarma, automática y de parada;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .25 confirmar, en la medida de lo posible, que la prevención de incendios con medios estructurales no ha sufrido cambios, examinar y comprobar el funcionamiento de las puertas contraincendios manuales y automáticas, probar los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y probar los medios de parada de los sistemas de ventilación mecánica desde el exterior de los espacios a que den servicio (TORREMOLINOS, regla V-63 a 69 y 89);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .26 confirmar que los medios de evacuación de los espacios de alojamiento, de máquinas y de otra índole son satisfactorios (TORREMOLINOS, regla IV-74 y 94);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .27 examinar las medidas relativas a la utilización de combustible gaseoso para fines domésticos (TORREMOLINOS, regla V-73 y 93);
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .28 examinar visualmente el estado de las juntas de expansión de los sistemas de agua de mar.
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (R) .29 respecto de los buques de más de cinco años, un examen interno de los espacios representativos utilizados para el agua de lastre;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (R) .30 respecto de los buques de más de 10 años, un examen interno de los espacios de carga seleccionados;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (R) .31 examinar los grifos de toma de mar y su acoplamiento al casco;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (R) .32 examinar el equipo de fondeo y amarre, para lo cual se deberán arriar e izar las anclas utilizando el molinete.

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

**3. POR LO QUE RESPECTA A LAS PANGAS DE LOS BUQUES PESQUEROS QUE EFECTUAN PESCA DE CERCO, EL RECONOCIMIENTO DEBERA CONSISTIR EN:**

- (A,R) .1 examinar y verificar el buen estado general de la panga y del elemento propulsor de la misma;

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .2 confirmar el buen funcionamiento del partidador automático o motor de partida de la panga;

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .3 examinar y verificar el buen estado general de los alambres para ejecutar la maniobra de pesca y de las cadenas cáncamos y grilletes que forman parte del aparejo de proa de la panga;

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .4 verificar el buen estado del pintado (color naranja antideslizante) de la cubierta y casco de la panga y el buen estado de las defensas de goma del verduete;

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

**4. POR LO QUE RESPECTA AL CASCO, LAS MAQUINAS Y DEMAS EQUIPOS DE LOS BUQUES PESQUEROS, LA CONCLUSION DEL RECONOCIMIENTO DEBERA CONSISTIR EN:**

- (A) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento anual, aprobar la inspección, mediante el refrendo correspondiente al cargo de Seguridad de Construcción, en el respectivo Certificado General de Seguridad del buque pesquero;

**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

- (A) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, la Autoridad Marítima notificará al armador o su representante, mediante la boleta de observaciones, para que se tomen medidas correctivas correspondientes en los plazos determinados. En el caso que las deficiencias sean tales, que pongan en peligro al buque y su dotación y/o no se hayan corregido las deficiencias en los plazos fijados, se retirará el certificado pertinente y se informará inmediatamente al DIRSOMAR (SINAV);
- Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (R) .3 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento de renovación, se deberá aprobar el cargo de Seguridad de Construcción, para la renovación, por el respectivo Gobernador Marítimo, del nuevo Certificado General de Seguridad para Buque pesquero y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo Q) entregado al buque.
- Nota del Inspector*

**DIRECTRICES PARA LA INSPECCION DEL EXTERIOR  
DE LA OBRA VIVA DEL BUQUE PESQUERO**

**1. LA INSPECCION DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA DE LOS BUQUES PESQUEROS, MEDIANTE LA "GUIA DE INSPECCION DE CARENA", DEBERA CONSISTIR EN GENERAL EN:**

- (V) .1 examinar el forro exterior, incluidas las planchas del fondo y de proa, la quilla, las quillas de balance, la roda, el codaste y el timón;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (V) .2 tomar nota del huelgo de los cojinetes de apoyo del timón;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (V) .3 examinar, en la medida de lo posible, los prensaestopas de la hélice y del eje de cola;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (V) .4 tomar nota, en la medida de lo posible, del huelgo medido en el eje de la hélice;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (V) .5 examinar los cajones de toma de mar y coladores;
- Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_
- (V) .6 efectuar el reconocimiento de los elementos conexos inspeccionados al mismo tiempo;
- Nota del Inspector**

(V) .7 efectuar un sondeo de los espesores del casco cada 4 años (D.S.(M) N° 146);   
**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

(V) .8 efectuar una revisión de los estanques cada 4 años (D.S.(M) N° 146);   
**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

**1. LA CONCLUSION DE LA INSPECCION DE LA OBRA VIVA DE LOS BUQUES PESQUEROS, DEBERA CONSISTIR EN:**

(V) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el “**INFORME DE INSPECCION DE CARENA**”, aprobar la inspección y refrendar el Certificado de seguridad de construcción para buque pesquero;   
**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

(V) .2 si el reconocimiento revela que el estado de la obra viva del buque no es satisfactorio, la Autoridad Marítima notificará al armador o su representante, mediante la boleta de observaciones para que se tomen medidas correctivas inmediatamente. En los casos en que no se hayan tomado dichas medidas correctivas, se retirará el certificado pertinente y se notificará inmediatamente al DIRSOMAR (SINAV);   
**Nota del Inspector**  
\_\_\_\_\_

**4. OBSERVACIONES**

Ver observaciones, si las hay, en boleta(s) adjunta(s) N° .....

Item	OBSERVACIONES	Plazos (Códigos)	Fecha de Levantamiento

.....  
Nombre del Inspector que efectuó el reconocimiento

.....  
Lugar y fecha del reconocimiento

Nombre(s) Inspector(es) que levantan observaciones  
1. \_\_\_\_\_  
2. \_\_\_\_\_  
3. \_\_\_\_\_

Lugar y fecha del levantamiento de las observaciones  
1. \_\_\_\_\_  
2. \_\_\_\_\_  
3. \_\_\_\_\_

## APENDICE C-2

**ARMADA DE CHILE**  
**DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO**  
**Y DE MARINA MERCANTE**  
**DIRECCION DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARITIMAS**  
**SERVICIO DE INSPECCION DE NAVES**

INSPECCION - ANUAL - PERIODICA - DE RENOVACION

**GUIA DE INSPECCION DE SEGURIDAD DEL EQUIPO**  
**PARA BUQUE PESQUERO**  
**CONSTRUIDO ANTES DEL 2 DE SEPTIEMBRE DE 1985**

Nombre del buque:	<input type="text"/>	Distintivo de llamada:	<input type="text"/>
Puerto de Matrícula:	<input type="text"/>	Arqueo bruto:	<input type="text"/>
Número OMI:	<input type="text"/>	Eslora (TORREMOLINOS):	<input type="text"/>
Tipo de buque:	<input type="text"/>	Fecha colocación de quilla:	<input type="text"/>
Armador:	<input type="text"/>	Sociedad de Clasificación:	<input type="text"/>
Inspección solicitada por:	<input type="text"/>	Fecha de la inspección:	<input type="text"/>

**INFORMACIONES GENERALES**

**RECONOCIMIENTO ANUAL:** inspección de todos los elementos relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

D.S. (M) N° 70 DE 1985,  
D.S.(M) N° 146 DE 1987,  
D.S. (M) N° 102 DE 1991,  
y DIRECTIVA DGTM Y MM Ordinario O-71/012.

***Periodicidad***

El reconocimiento ANUAL, según se estipula en las reglas arriba señaladas, debe efectuarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del certificado.

***Cuestiones generales***

El reconocimiento anual debe consistir en una inspección del equipo, acompañada de pruebas cuando sea necesario, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque .



El reconocimiento anual debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

Si surge duda alguna en cuanto al mantenimiento del estado del buque o de su equipo, se deben efectuar los exámenes y las pruebas adicionales que se estimen necesarias.

Cuando el reconocimiento anual no se ha efectuado dentro de los plazos estipulados, el certificado pierde su validez. Para devolver la validez al certificado debe realizarse el reconocimiento correspondiente, que, en tales circunstancias, debe reunir todos los requisitos del reconocimiento que no se llevó a cabo y ser tan completo y estricto como lo exija el tiempo transcurrido desde el momento en que hubiera debido realizarse. La CLIN respectiva, por su parte, debe determinar las razones por las cuales no se realizó el reconocimiento en el momento oportuno y estudiar las medidas que sean aplicables.

**RECONOCIMIENTO DE RENOVACION:** equivale a un reconocimiento anual, pero lleva también a la expedición de un nuevo certificado.

D.S. (M) N° 70 DE 1985,  
 D.S.(M) N° 146 DE 1987,  
 D.S. (M) N° 102 DE 1991,  
 y DIRECTIVA DGTM Y MM Ordinario O-71/012.

#### ***Periodicidad***

El reconocimiento de renovación, según se estipula en las reglas arriba señaladas, se debe realizar antes de proceder a la renovación del certificado.

#### ***Cuestiones generales***

El reconocimiento de renovación debe consistir en una inspección, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

El reconocimiento de renovación debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

**RECONOCIMIENTO ADICIONAL:** inspección, general o parcial según dicten las circunstancias, que habrá de efectuarse después de toda reparación a que den lugar las investigaciones, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes.

D.S. (M) N° 70 DE 1985,  
 D.S.(M) N° 146 DE 198,  
 D.S. (M) N° 102 DE 1991,  
 y DIRECTIVA DGTM Y MM Ordinario O-71/012.

#### ***Cuestiones generales***

Siempre que el buque sufra un accidente o se descubra un defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo, el Capitán o el Armador debe remitir a la primera oportunidad un informe a la A.M. respectiva, quién debe iniciar a continuación una investigación con el objeto de determinar si es necesario efectuar el reconocimiento que estipulen las reglas aplicables al certificado, informando de ello al DIRSOMAR (SINAV). Ese reconocimiento adicional, que podrá ser general o parcial según las circunstancias, debe realizarse de manera que garantice que las reparaciones o renovaciones se han llevado a cabo adecuadamente y que el buque y su equipo continúan siendo idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

**NOTA:** Las letras **A** (*Reconocimiento Anual*) o **R** (*Reconocimiento de Renovación*) establecidas en el margen izquierdo del documento, señalan que el acápite es aplicable al reconocimiento que la letra indique.

En el cuadrado que existe en el margen derecho del documento (  ) marcar con una cruz (  ) **solo** cuando el acápite que se está inspeccionando tiene alguna observación, la que deberá señalarse resumidamente en el sector **Nota del Inspector**, bajo el ítem afectado.

Una vez que se haya completado el formulario, traspasar al acápite observaciones, al final del formulario todas las **Notas del Inspector**, con sus correspondientes números de acápite, con el propósito de tener una hoja resumen de las observaciones que se deberán corregir, en los plazos que se hayan otorgado.

La CLIN que desarrolló el reconocimiento deberá hacer llegar a la brevedad posible, a través de la Red DATAMAR al directorio "Pública" correspondiente, la información al SINAV y a la(s) CLIN(es) que deberán levantar dichas observaciones.

#### **CODIGOS PARA PLAZOS**

- 00** No se otorgó plazo
- 10** **OBSERVACION SUBSANADA**
- 12** **TODAS LAS OBSERVACIONES SUBSANADAS**
- 15** Observaciones a ser subsanadas **EN EL PROXIMO PUERTO**
- 16** Observaciones a ser subsanadas **EN UN PLAZO DE 30 DIAS**
- 17** Observaciones a ser subsanadas **ANTES DEL ZARPE**
- 20** Buque demorado para corregir observaciones
- 30** **BUQUE RETENIDO**
- 40** Observaciones a ser subsanadas en el **PROXIMO DIQUE**
- 50** Observaciones a ser subsanadas en el **PROXIMO RECONOCIMIENTO**
- 99** Otras

**RECONOCIMIENTO ANUAL - PERIODICO - DE RENOVACION****1. POR LO QUE RESPECTA A LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y DEMAS EQUIPO DE LOS BUQUES PESQUEROS, EL EXAMEN DE LOS CERTIFICADOS ACTUALES Y DEMAS REGISTROS DEBERA CONSISTIR EN:**

- (A) .1 comprobar la validez del Certificado general de seguridad para naves pesqueras;   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A) .2 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, según corresponda;   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .3 comprobar existencia del Certificado de Calado Máximo de Operación y que el buque tenga marcado el calado máximo de operación (Res. DGTM y MM Ord. N° 12.600/2172 vrs. del 30.OCT.97.);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A) .4 si se ha otorgado una exención al buque, comprobar vigencia del correspondiente certificado;   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .5 comprobar que la dotación del buque se ajusta a lo estipulado en la Resolución sobre dotación mínima de seguridad (D.S (M) N° 482 de 29.May.73.);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .6 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros poseen la titulación y cursos prescrita en el Reglamento de Títulos de Oficiales y de Matrícula de Tripulantes y en las Resoluciones DGTM y MM. Ord. N° 12.600/106, 12.600/109, 12.600/218 de 1994;   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .7 verificar mediante el examen de los certificados de aprobación correspondientes que los dispositivos y equipos de salvamento son de tipo aprobado y comprobar si se ha instalado algún dispositivo o medio de salvamento nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado por la DGTM y MM. antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente (cuadernillo). (D.S.(M) N° 102 de 1991);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .8 comprobar la vigencia de los certificados de inspección anual de las balsas salvavidas y zafas hidrostáticas (D.S.(M) N° 102 de 1991)   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .9 comprobar que las instrucciones para casos de emergencia (cuadros de obligaciones y consignas), están permanentemente expuestos y vigentes. (D.S.(M) N° 102 de 1991, arts. 327 al 332);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .10 comprobar que se vienen haciendo anotaciones en el diario de navegación D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 201); y en particular:   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .10.1 la fecha en que tuvo lugar la última reunión completa de la tripulación para realizar ejercicios con los botes y de lucha contra incendios;   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .10.2 los registros que indiquen que el equipo de los botes salvavidas fue inspeccionado en aquel momento, comprobándose que estaba completo;   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .10.3 la última vez que los botes salvavidas fueron zallados y cuándo se arrió cada uno al agua;   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .10.4 los registros que indiquen que los miembros de la tripulación han recibido la debida formación a bordo;   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .11 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético, vigente (D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 201);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .12 comprobar que el cuadernillo de desvíos del compás contiene las anotaciones correctas (D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 201);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .13 comprobar que se llevan a bordo y que están actualizadas las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto (D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 201);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .14 comprobar el Libro registro correspondiente al control del estado y cambios o reparaciones que se hayan efectuado al equipo de fondeo y amarra. (D.S. (M) N° 102 de 1991, artículo 409)   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .15 comprobar el Libro registro correspondiente al control de las inspecciones, estado y cambios o reparaciones que se hayan efectuado a los elementos de maniobra, verificando además la vigencia de los respectivos certificados de inspección y revisión. (D.S. (M) N° 1.115 de 1977, artículos 303 y 401 y (D.S. (M) N° 102 de 1991, artículo 409)
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

<b>2. POR LO QUE RESPECTA A LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y DEMAS EQUIPO DE LOS BUQUES PESQUEROS, EL RECONOCIMIENTO DEBERA CONSISTIR EN:</b>
---

- (A,R) .1 examinar las bombas, colectores, bocas, mangueras y lanzas contra incendios y comprobar que se encuentren en buenas condiciones de funcionamiento y listos para su uso (D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 301);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .2 comprobar la disponibilidad de los extintores portátiles y examinar al azar su estado ((D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 301);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .3 confirmar que los equipos de bombero están completos y en buen estado y que las botellas de todo aparato de respiración autónomo prescrito, incluidas las de respeto, están debidamente cargadas (sólo naves mayores de 300 TRG.) (D.S. (M) N° 102 de 1991, art. 305);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .4 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de los espacios de máquinas, alojamiento y servicio, según proceda, y confirmar que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 301 y D.S. (M) N° 146 de 1987, artículo 129);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .5 examinar el sistema fijo de extinción de incendios de los espacios de carga, según proceda, y confirmar que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 301 y D.S. (M) N° 146 de 1987, artículo 129);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .6 comprobar según proceda, los sistemas fijos de extinción de incendios o los extintores portátiles, si después del último reconocimiento ha habido algún incendio a bordo que hiciera necesario utilizarlos;   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .7 examinar en la medida de lo posible, y someter a prueba cuando sea factible, todos los sistemas de detección de incendios y alarma indicados (D.S.(M) N° 102 de 1991, artículos 301 y 332 y D.S. (M) N° 146 de 1987, artículo 129);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .8 comprobar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo, que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y en un idioma que comprendan todas las personas que haya a bordo y confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los lugares de puesta a flote (D.S.(M) N° 102 de 1991, arts. 327 al 332);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .9 examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo, y, cuando esté instalado, el aparejo de suelta con carga, y en las balsas salvavidas inflables, la unidad de destrinca automática y los medios de zafada (D.S.(M) N° 102 de 1991, arts. 313 al 324);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .10 examinar los medios de embarco y los dispositivos de puesta a flote para cada embarcación de supervivencia. Cada uno de los botes salvavidas se arriará al puesto de embarco o, si la posición de estiba coincide con el puesto de embarco, a una corta distancia, y si es factible, se arriará al agua una de las embarcaciones de supervivencia. Se debe demostrar el funcionamiento de los dispositivos de puesta a flote de las balsas salvavidas de pescante (D.S.(M) N° 102 de 1991, arts. 323 y 325);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .11 examinar cada bote de rescate, incluido su equipo (D.S.(M) N° 102 de 1991, art. 318);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .12 examinar los medios de embarco y de recuperación de cada bote de rescate. Si es factible, los botes de rescate se deben arriar al agua y comprobar que pueden recuperarse (D.S.(M) N° 102 de 1991, arts. 318 y 321);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .13 comprobar que el motor de los botes de rescate y de cada uno de los botes salvavidas, si está instalado, arranca satisfactoriamente y funciona tanto avante como atrás;   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .14 comprobar que las señales ópticas de socorro (cohetes lanza bengalas, bengalas y señales fumígenas) del buque, no han pasado de fecha y examinar y comprobar el funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo y el sistema de alarma general (D.S.(M) N° 102 de 1991, art. 203);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .15 verificar que el buque cuenta con los artículos, equipos e instrumentos del cargo de navegación exigidos y comprobar su buen estado (D.S.(M) N° 102 de 1991, art. 203);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .16 examinar la estiba de los chalecos salvavidas, comprobando al azar su estado, así como los silbatos, el material retrorreflectante y las luces (D.S.(M) N° 102 de 1991, arts. 302 y 309);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .17 examinar los aros salvavidas, incluidos los de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, el material retrorreflectante, comprobando su disposición y que las señales fumígenas no han pasado de fecha (D.S.(M) N° 102 de 1991, arts. 306, 307 y 308);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .18 comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluso cuando el suministro proceda de la fuente de energía eléctrica de emergencia (D.S.(M) N° 102 de 1991, arts. 325);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .19 comprobar que las luces de navegación, marcas y el equipo para señales acústicas prescritos están en orden (Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .20 verificar que el equipo de fondeo y amarre está en buenas condiciones de uso y conservación (D.S. (M) N° 102 de 1991, artículo 402);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .21 verificar que los elementos de maniobra están en buenas condiciones de uso y conservación. (D.S. (M) N° 1.115 de 1977, artículo 303);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .22 comprobar que la lámpara de señales diurnas y, según proceda, los aparatos náuticos tales como el compás magnético, el girocompás, la instalación de radar, navegador por satélite, el ecosonda, el indicador de velocidad y distancia, el radiogoniómetro, etc., funcionan correctamente. Los elementos que no puedan comprobarse estando el buque en puerto se deben verificar basándose en los registros (D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 201);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .23 comprobar, el estado y funcionamiento de los instrumentos y de las publicaciones náuticas y de los instrumentos meteorológicos (D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 201);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .24 comprobar, según proceda, el estado y funcionamiento de la escala de Práctico (SOLAS, Cap. V , regla 17)  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

- (A,R) .25 comprobar, el estado de limpieza e higiene de las cámaras, cocinas, baños, despensas, camarotes, departamentos, cubiertas y dependencias de la tripulación, según proceda (D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 301).   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (R) .26 confirmar durante el examen del sistema fijo de extinción de incendios de los espacios de máquinas y de carga que se han comprobado, según proceda, los concentrados de espuma y la capacidad de CO2 u otros líquidos extintores y que las tuberías de distribución están (D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 301);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (R) .27 comprobar el funcionamiento de los telemandos de control u otros medios previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, el cierre de las chimeneas y las aberturas de ventilación, el cierre de las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, la parada de los ventiladores tanto de ventilación como de los de tiro forzado e inducido para la caldera, así como la parada de las bombas de combustible líquido y de otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (R) .28 comprobar todos los sistemas de detección de incendios y de alarma (D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 301);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (R) .29 comprobar el funcionamiento de los medios de control para el cierre de las diversas puertas y aberturas   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

**3. POR LO QUE RESPECTA A LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y DEMAS EQUIPO DE LOS BUQUES PESQUEROS, LA CONCLUSION DEL RECONOCIMIENTO DEBERA CONSISTIR EN:**

- (A) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, aprobar el equipamiento de navegación y maniobras, mediante el refrendo correspondiente al cargo de Seguridad del Equipo, en el respectivo Certificado General de Seguridad para Buque Pesquero e inventario adjunto;   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A) .2 si el reconocimiento revela que el estado del cargo o de su equipo no es satisfactorio, la Autoridad marítima debe notificar al Armador o su representante, para que se tomen las medidas correctivas en los plazos determinados. En el caso que las deficiencias sean tales que pongan en peligro el buque y su dotación y no se tomen las medidas correctivas en los plazos fijados, se retirará el Certificado correspondiente y se informará al DIRSOMAR (Sinav);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_



D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

- (R) .3 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, aprobar el cargo de seguridad del equipo, para la renovación, por el respectivo Gobernador Marítimo, del Certificado General de Seguridad para Buque Pesquero;
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

<b>5.</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
-----------	----------------------

Ver observaciones, si las hay, en boleta(s) adjunta(s)  
N° .....

Item	OBSERVACIONES	Plazos (Códigos)	Fecha de Levantamiento

.....  
Nombre del Inspector que efectuó el reconocimiento

.....  
Lugar y fecha del reconocimiento

Nombre(s) Inspector(es) que levantan observaciones

1. \_\_\_\_\_  
2. \_\_\_\_\_  
3. \_\_\_\_\_  
4. \_\_\_\_\_  
5. \_\_\_\_\_

Lugar y fecha del levantamiento de las observaciones

1. \_\_\_\_\_  
2. \_\_\_\_\_  
3. \_\_\_\_\_  
4. \_\_\_\_\_  
5. \_\_\_\_\_

## APENDICE C-3

**ARMADA DE CHILE**  
**DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO**  
**Y DE MARINA MERCANTE**  
**DIRECCION DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARITIMAS**  
**SERVICIO DE INSPECCION DE NAVES**

**INSPECCION – ANUAL – DE RENOVACION**

**GUIA DE INSPECCION DE SEGURIDAD RADIOELECTRICA PARA BUQUE PESQUERO  
 CONSTRUIDO ANTES DEL 2 DE SEPTIEMBRE DE 1985**

Nombre del buque:	Distintivo de llamada:
Puerto de Matrícula:	Arqueo bruto:
Número OMI:	Eslora (TORREMOLINOS):
Tipo de buque:	Fecha colocación de quilla:
Armador:	Sociedad de Clasificación:
Inspección solicitada por:	Fecha: de la inspección

**INFORMACIONES GENERALES**

**RECONOCIMIENTO ANUAL:** inspección de todos los elementos relacionad

os con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo (D.S. (M) N° 734 de 1987) y DIRECTIVA DGTM Y MM Ordinaria N° O-71/012.

***Periodicidad***

El reconocimiento anual, según se estipula en Directiva arriba señalada, se debe realizar dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual si se trata del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque pesquero.

***Cuestiones generales***

El reconocimiento anual debe consistir en una inspección del equipo, acompañada de pruebas cuando sea necesario, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque .

El reconocimiento anual debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

Cuando el reconocimiento anual no se haya efectuado en las fechas previstas, el certificado pierde su validez.

Para devolver la validez al certificado debe realizarse el reconocimiento correspondiente, que, en tales circunstancias, debe reunir todos los requisitos del reconocimiento que no se llevó a cabo y ser tan completo y estricto como lo exija el tiempo transcurrido desde el momento en que hubiera debido realizarse. La CLIN respectiva deberá determinar las razones por las cuales no se realizó el reconocimiento en el momento oportuno y estudiar las medidas que sean aplicables, informando a DIRSOMAR (SINAV) para su aprobación.

**RECONOCIMIENTO DE RENOVACION:** equivale a un reconocimiento anual, pero lleva también a la expedición de un nuevo certificado

Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo (D.S. (M) N° 734 de 1987),  
y DIRECTIVA DGTM Y MM Ordinario N° O-71/012.

#### ***Periodicidad***

El reconocimiento de renovación, según se estipula en las reglas arriba señaladas, se debe realizar antes de proceder a la renovación del respectivo certificado.

#### ***Cuestiones generales***

El reconocimiento de renovación debe consistir en una inspección, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que está destinado el buque .

El reconocimiento de renovación debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

**RECONOCIMIENTO ADICIONAL:** inspección, general o parcial según dicten las circunstancias, que habrá de efectuarse después de toda reparación a que den lugar las investigaciones, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes.

Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo (D.S. (M) N° 734 de 1987),  
y DIRECTIVA DGTM Y MM Ordinario N° O-71/012.

#### ***Cuestiones generales***

Siempre que el buque sufra un accidente o se descubra un defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo, el capitán o el armador debe remitir a la primera oportunidad un informe a la A.M. respectiva, quién debe iniciar a continuación una investigación con el objeto de determinar si es necesario efectuar el reconocimiento que estipulen las reglas aplicables al certificado, informando de ello al DIRSOMAR (SINAV). Ese reconocimiento adicional, que podrá ser general o parcial según las circunstancias, debe realizarse de manera que garantice que las reparaciones o renovaciones se han llevado a cabo adecuadamente y que el buque y su equipo continúan siendo idóneos para el servicio a que está destinado el buque.

**NOTA:** Las letras **A** (*Reconocimiento Anual*) o **R** (*Reconocimiento de Renovación*) señaladas en el margen izquierdo del documento señalan que el acápite es aplicable al reconocimiento que la letra indique.

En el cuadrado que existe en el margen derecho del documento (  ) marcar con una cruz (  ) **solo** cuando el acápite que se está inspeccionando tiene alguna observación, la que deberá señalarse resumidamente en el sector **Nota del Inspector**, bajo el ítem afectado.

Una vez que se haya completado el formulario, traspasar al acápite observaciones, al final del formulario todas las **Notas del Inspector**, con sus correspondientes números de acápite, con el propósito de tener una hoja resumen de las observaciones que se deberán corregir, en los plazos que se hayan otorgado.

La CLIN que desarrolló el reconocimiento deberá hacer llegar a la brevedad posible, a través de la Red DATAMAR al directorio "Pública" correspondiente, la información al SINAV y a la(s) CLIN(es) que deberán levantar dichas observaciones.

### CODIGOS PARA PLAZOS

- 00 No se otorgó plazo
- 10 **OBSERVACION SUBSANADA**
- 12 **TODAS LAS OBSERVACIONES SUBSANADAS**
- 15 Observaciones a ser subsanadas **EN EL PROXIMO PUERTO**
- 16 Observaciones a ser subsanadas **EN UN PLAZO DE 30 DIAS**
- 17 Observaciones a ser subsanadas **ANTES DEL ZARPE**
- 20 Buque demorado para corregir observaciones
- 30 **BUQUE RETENIDO**
- 40 Observaciones a ser subsanadas en el **PROXIMO DIQUE**
- 50 Observaciones a ser subsanadas en el **PROXIMO RECONOCIMIENTO**
- 99 Otras

### RECONOCIMIENTO PERIODICO - DE RENOVACION

- |        |    |  |                          |
|--------|----|--|--------------------------|
| (A, R) | .1 | comprobar la validez del Certificado general de seguridad para buque pesquero;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |
| (A, R) | .2 | comprobar la validez del Certificado de Calado Máximo de Operación;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| (A, R) | .3 | comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (solo para buques mayores de 400 TRG);<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____            | <input type="checkbox"/> |
| (A, R) | .4 | comprobar que la tripulación del buque se ajusta a lo dispuesto en el documento sobre la dotación mínima de seguridad (D.S. (M) N° 482 de 29-Mayo-1973);<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____ | <input type="checkbox"/> |

- (A, R) .5 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación (DGTM Y MM Resolución ORD N° 12.600/106, 12.600/109 y 12.600/218 de 1994);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .6 confirmar que todo nuevo equipo ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que no se han hecho cambios que afecten a la validez de los certificados (Directiva DGTM y MM C-34/004 de 1988 y Resolución DGTM y MM ORD. N° 12.600/4 de 1994, según corresponda);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .7 confirmar que se ha mantenido un registro durante el plazo transcurrido desde el último reconocimiento de manera satisfactoria a juicio de la Administración y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .8 comprobar que existe una licencia radioeléctrica válida expedida por la administración de abanderamiento (D.S. (M) N° 734 de 1987, art. 75 y 78).   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .9 comprobar el número y títulos de los radiooperadores (D.S.(M) N° 734 de 1987, art.18 y 19).   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .10. comprobar el registro radioeléctrico (D.S. (M) N° 734 de 1987, art.25m) y 26°).   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .11 comprobar que se llevan ediciones actualizadas de la Publicación SHOA 3008 Radio ayudas las Navegación en las costas de Chile, Lista de radioestaciones marítimas y sus horarios, Cartilla radiotelefónica (D.S. (M) N° 734 de 1987, art. 25 y 80), según corresponda);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .12. comprobar que se llevan manuales de operación para todo el equipo radioeléctrico   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

<b>2.</b> POR LO QUE RESPECTA A LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS DE LOS BUQUES PESQUEROS, INCLUIDAS LAS UTILIZADAS EN LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO, EL RECONOCIMIENTO , DEBE CONSISTIR EN:
---

- |               |             |   |                          |
|---------------|-------------|---|--------------------------|
| <b>(A, R)</b> | <b>.1</b>   | comprobar que la provisión, posición y protección de la instalación radioeléctrica son satisfactorias y confirmar que el distintivo de llamada del buque están expuestos con claridad cerca de la instalación radioeléctrica y pintados en ambos costados del puente y en el púlpito(D.S.(M) N° 734, art. 25j);<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____ | <input type="checkbox"/> |
| <b>(A, R)</b> | <b>.2</b>   | examinar todas las antenas, incluido:<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |
| <b>(A, R)</b> | <b>.2.1</b> | realizar una inspección visual de todas las antenas, los alimentadores y los medios de protección contra los latigazos;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |
| <b>(A, R)</b> | <b>.2.2</b> | comprobar el aislamiento y la seguridad;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
|               | <b>.2.3</b> | comprobar la existencia de una antena de repuesto lista para izar (D.S.(M) N° 734, art.25g);<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| <b>(A, R)</b> | <b>.3</b>   | examinar la fuente de energía de reserva (baterías de acumuladores), (D.S.(M) N° 734, art. 25h), incluido:<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| <b>(A, R)</b> | <b>.3.1</b> | comprobar que la capacidad de la batería de reserva es suficiente para suministrar energía durante seis horas<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |
| <b>(A, R)</b> | <b>.3.2</b> | realizar una comprobación visual de las baterías, el cargador o los cargadores, los fusibles y los cables;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| <b>(A, R)</b> | <b>.3.3</b> | comprobar el estado de la batería mediante una prueba del peso específico o del voltaje, según proceda;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |
| <b>(A, R)</b> | <b>.3.4</b> | con la batería desconectada y la carga máxima prescrita conectada a la fuente de energía de reserva, comprobar el voltaje y la corriente de la batería;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |

- .3.5** comprobar que las baterías estén ubicadas en la parte más alta posible del buque que sea practicable y bien ventiladas.   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .4** comprobar la existencia de un reloj de 12.5 cm de diámetro como mínimo, con los periodos de silencio radiotelefónico marcado (D.S. (M) N° 734, art. 25 i)   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .5** comprobar la existencia de un cuadro con instrucciones claras de uso de las frecuencias reglamentarias   
*Nota del Inspector*
- (A, R) .6** comprobar la existencia del cuadro con instrucciones resumidas del procedimiento radiotelefónico de Socorro, Urgencia y Seguridad   
*Nota del Inspector*
- (A, R) .7** examinar el transmisor radiotelefónico de MF/HF (D.S.(M) N° 734, art.25 letras a) a la d)), incluido:   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .7.1** comprobar que el transmisor sintoniza a 2.182 kHz y una frecuencia de trabajo como mínimo con la potencia de salida adecuada;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .7.2** comprobar que el equipo se halla dentro de la tolerancia de frecuencias;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .7.3** comprobar la modulación mediante una prueba, si es posible, con una estación costera;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .7.4** comprobar el funcionamiento del dispositivo generador de la señal de alarma radiotelefónica, usando una antena artificial adecuada;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .8** si procede, examinar los receptores principal y de reserva, incluido:   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .8.1** comprobar que el receptor de reserva funciona con la fuente de energía de reserva;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

- |        |              |  |   |
|--------|--------------|--|---|
| (A, R) | <b>.8.2</b>  | comprobar la sensibilidad de los receptores con estaciones costeras conocidas;<br><i>Nota del Inspector</i>  | □ |
| <hr/>  |              |  |   |
| (A, R) | <b>.8.3</b>  | comprobar el funcionamiento correcto de todos los mandos;<br><i>Nota del Inspector</i>   | □ |
| <hr/>  |              |  |   |
| (A, R) | <b>.9</b>    | si procede, examinar el receptor de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía (2182 KHz), incluido:<br><i>Nota del Inspector</i>                                     | □ |
| <hr/>  |              |  |   |
| (A, R) | <b>9.1</b>   | comprobar el funcionamiento del silenciador;<br><i>Nota del Inspector</i>  | □ |
| <hr/>  |              |  |   |
| (A, R) | <b>9.2</b>   | comprobar la sensibilidad del receptor mediante estaciones costeras conocidas;<br><i>Nota del Inspector</i>  | □ |
| <hr/>  |              |  |   |
| (A, R) | <b>9.3</b>   | comprobar la audibilidad del altavoz;<br><i>Nota del Inspector</i>   | □ |
| <hr/>  |              |  |   |
| (A, R) | <b>.10</b>   | examinar la instalación radiotelefónica de VHF (D.S.(M) N° 734, art. 25 e) o 26ª, según corresponda), incluido:<br><i>Nota del Inspector</i>   | □ |
| <hr/>  |              |  |   |
| (A, R) | <b>.10.1</b> | comprobar la tolerancia de frecuencia, la calidad de la línea de transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia;<br><i>Nota del Inspector</i>                                      | □ |
| <hr/>  |              |  |   |
| (A, R) | <b>.10.2</b> | comprobar el funcionamiento con una fuente de energía de reserva, con capacidad para hacerla funcionar durante 6 hrs.;   | □ |
| <hr/>  |              |  |   |
| (A, R) | <b>.10.3</b> | comprobar el funcionamiento correcto de todos los mandos, incluido el sistema de doble escucha<br><i>Nota del Inspector</i>  | □ |
| <hr/>  |              |  |   |
| (A, R) | <b>.10.4</b> | comprobar el funcionamiento correcto en el canal 16 mediante una prueba con una estación costera, otro buque u otra instalación de ondas métricas de a bordo;<br><i>Nota del Inspector</i> | □ |
| <hr/>  |              |  |   |
| (A, R) | <b>.10.5</b> | comprobar que una instalación de ondas métricas se puede controlar desde el puente de navegación;<br><i>Nota del Inspector</i>   | □ |
| <hr/>  |              |  |   |



- (A, R) .11 si procede, examinar el equipo para el servicio NAVTEX (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/6d, 11.2 y 13), ( sólo si la nave tiene este equipo no obligatorio); incluido:   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .11.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciben o inspeccionando una copia impresa reciente;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .11.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .12. si procede, examinar la RLS por satélite de 406 MHz ( Directiva DGTM y MM O-73/001), ( sólo si la nave tiene este equipo no obligatorio); incluido:   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .12.1 comprobar la posición e instalación para que pueda zafarse y flotar;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .12.2 efectuar una inspección para ver si hay defectos;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .12.3 efectuar las operaciones de autoverificación;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .12.4 comprobar que la identificación de la RLS está claramente marcada en el exterior del equipo y, cuando sea posible, descodificar el número de identidad de la RLS para confirmar que es correcto;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .12.5 comprobar la fecha de expiración de la batería;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .12.6 si la hubiere, comprobar la suelta hidrostática y su fecha de expiración;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .12.7 comprobar la fecha de expiración del Certificado de Inspección de la RLS;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

- (A, R) .13 si procede, examinar la RLS de 1,6 GHz por satélite de INMARSAT (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/6); (Se elaborará en su debido momento cuando se haya obtenido experiencia operacional con este nuevo equipo.), ( sólo si la nave tiene este equipo no obligatorio);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .14 si procede, examinar la RLS de LLS D en ondas métricas, solo para naves que naveguen exclusivamente dentro de las zonas marítimas A1 (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/7.3 y 13); (Se elaborará en su debido momento cuando se haya obtenido experiencia operacional con este nuevo equipo.)   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .15 si procede, examinar el equipo radiotelefónico bidireccional de ondas métricas para embarcaciones de salvamento (Protocolo de Torremolinos/1993, regla VII/13 y Resolución OMI. A.809(19)), ( sólo si la nave tiene este equipo no obligatorio) incluido:   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .15.1 comprobar el funcionamiento correcto del canal 16 y de otro canal mediante una prueba con otra instalación fija o portátil de ondas métricas (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .15.2 comprobar los medios de carga de la batería cuando se utilicen baterías recargables (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .15.3 comprobar la fecha de expiración de las baterías primarias, cuando se utilicen (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .15.4 cuando proceda, comprobar cualquier instalación fija provista en una embarcación de supervivencia (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .16 si procede, examinar el respondedor o respondedores de radar (Protocolo de Torremolinos/1993, regla VII/14; IX/6 y 13 y Resolución OMI A.802(19)), (sólo si la nave tiene este equipo no obligatorio) incluido:   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .16.1 comprobar la posición y el montaje;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A, R) .16.2 supervisar la respuesta en el radar de 9 GHz del buque;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

- (A, R) .16.3 comprobar la fecha de expiración de la batería;   
*Nota del Inspector*
- 

3. POR LO QUE RESPECTA A LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS DE LOS BUQUES PESQUEROS, INCLUIDAS LAS DE LOS DISPOSITIVOS RADIOELECTRICOS DE SALVAMENTO, LA **CONCLUSION DEL RECONOCIMIENTO**, DEBE CONSISTIR EN:

- (A) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento anual, aprobar la inspección, mediante el refrendo correspondiente al cargo de Seguridad Radioeléctrica, en el respectivo Certificado General de Seguridad para buque pesquero;   
*Nota del Inspector*
- 
- (A) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, la Autoridad Marítima notificará al armador o su representante, mediante la boleta de observaciones, para que se tomen medidas correctivas correspondientes en los plazos determinados. En el caso que las deficiencias sean tales, que pongan en peligro al buque y su dotación y/o no se hayan corregido las deficiencias en los plazos fijados, se retirará el certificado pertinente y se informará inmediatamente al DIRSOMAR (SINAV);   
*Nota del Inspector*
- 
- (R) .3 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento de renovación, se deberá aprobar el cargo de Seguridad Radioeléctrica, para la renovación, por el respectivo Gobernador Marítimo, del nuevo Certificado General de Seguridad para Buque pesquero y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo Q) entregado al buque.   
*Nota del Inspector*
-

**4(a-b).OBSERVACIONES**

Ver observaciones, si las hay, en boleta(s) adjunta(s) N° .....

N° Item	OBSERVACIONES	Plazos (Códigos)		Fecha de Levanta.

Nombre del Inspector que efectuó el reconocimiento

Lugar y fecha del reconocimiento

Nombre(s) Inspector(es) que levantan observaciones

Lugar y fecha del levantamiento de las observaciones

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

**A N E X O “D”****GUIAS PARA EFECTUAR RECONOCIMIENTOS A BUQUES PESQUEROS  
EN BASE AL CONVENIO “TORREMOLINOS-77”**

Las naves pesqueras construidas a contar del 2 de Septiembre de 1985 y las construidas antes de esa fecha, que hayan sufrido transformaciones o modificaciones importantes en su estructura, serán inspeccionados mediante las Guías de Inspección, elaboradas sobre la base del Convenio “TORREMOLINOS-77”.

Las guías a utilizar son las siguientes:

Apéndice D-1 : Guía de Seguridad de Construcción.

Apéndice D-2 : Guía de Seguridad del Equipo

Apéndice D-3 : Guía de Seguridad Radioeléctrica

Las naves pesqueras de arqueo igual o superior a 400 TRG, deben ser inspeccionadas para otorgarles el Certificado IOPP, para lo cual se deberá utilizar las mismas directrices para efectuar reconocimientos basadas en el Convenio MARPOL, establecidas para las naves Mercantes (Directiva DGTM y MM. Ord. N° A-30/009 del 24 de Julio de 1997).

Las naves FACTORIAS, para el otorgamiento, la renovación y los reconocimientos anuales del Certificado Internacional de Arqueo, deben ser inspeccionadas mediante las mismas directrices basadas en el Convenio de LINEAS DE CARGA, 1996, aplicadas a las naves mercantes. (Directiva DGTM y MM. Ord. N° A-30/009 del 24 de Julio de 1997).

## APENDICE D-1

**ARMADA DE CHILE**  
**DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO**  
**Y DE MARINA MERCANTE**  
**DIRECCION DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARITIMAS**  
**SERVICIO DE INSPECCION DE NAVES**

**INSPECCION – ANUAL - INTERMEDIA - DE RENOVACION**

**GUIA DE INSPECCION DE SEGURIDAD DE CONSTRUCCION PARA BUQUE**  
**PESQUERO**  
**CONSTRUIDO A CONTAR DEL 2 DE SEPTIEMBRE DE 1985**

Nombre del buque:	Distintivo de llamada:
Puerto de Matrícula:	Arqueo bruto:
Número OMI:	Eslora (TORREMOLINOS):
Tipo de buque:	Fecha colocación de quilla:
Armador:	Sociedad de Clasificación:
Inspección solicitada por:	Fecha de la inspección:

**INFORMACIONES GENERALES**

**RECONOCIMIENTO ANUAL:** inspección general de los elementos relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que han sido objeto de mantenimiento y continúan siendo satisfactorios para el servicio a que está destinado el buque.

TORREMOLINOS, 77, Capítulo I, regla 6, y  
DIRECTIVA DGTM. Y MM. Ordinario O-71/012.

***Periodicidad***

El reconocimiento anual, según se estipula en las reglas arriba señaladas, debe efectuarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado.

***Cuestiones generales***

El reconocimiento *anual* debe permitir a la CLIN comprobar que el estado del buque, sus máquinas y equipo se mantiene de conformidad con las prescripciones pertinentes.

En general, la extensión del reconocimiento anual será la siguiente:

- debe consistir en un examen del certificado, un examen visual suficientemente amplio del buque y de su equipo y ciertas pruebas que confirmen que su estado se mantiene adecuadamente;

- debe comprender también un examen visual para confirmar que ni el buque ni su equipo han sido objeto de modificaciones no autorizadas;
- el contenido de cada reconocimiento anual figura en las directrices respectivas. El reconocimiento debe ser tan minucioso o riguroso como exija el estado del buque y de su equipo;
- si surge duda alguna en cuanto al mantenimiento del estado del buque o de su equipo, se deben efectuar los exámenes y las pruebas adicionales que se estimen necesarias.

Cuando el reconocimiento anual no se ha efectuado dentro de los plazos estipulados, el certificado pierde su validez. Para devolver la validez al certificado debe realizarse el reconocimiento correspondiente, que, en tales circunstancias, debe reunir todos los requisitos del reconocimiento que no se llevó a cabo y ser tan completo y estricto como lo exija el tiempo transcurrido desde el momento en que hubiera debido realizarse. La CLIN respectiva, por su parte, debe determinar las razones por las cuales no se realizó el reconocimiento en el momento oportuno y estudiar las medidas que sean aplicables.

#### **RECONOCIMIENTO INTERMEDIO**

TORREMOLINOS, 77, Capítulo I, regla 6, y  
DIRECTIVA DGTM. Y MM. Ordinario O-71/012.

#### **Periodicidad**

El reconocimiento intermedio, según se estipula en las reglas antes señaladas, se debe realizar dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda fecha de vencimiento anual del certificado y cargo de que se trate y debe sustituir a uno de los reconocimientos anuales.

#### ***Cuestiones generales***

El reconocimiento intermedio debe consistir en una inspección minuciosa de los elementos pertinentes relativas al certificado de que se trate, a fin de garantizar que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque .

Al especificar los elementos del casco y las máquinas que vayan a ser objeto de examen detallado, se deben tener en cuenta los planes de reconocimientos regulares que puedan aplicar las sociedades de clasificación.

Cuando el reconocimiento intermedio no se ha efectuado dentro de los plazos estipulados, el certificado pierde su validez. Para devolver la validez al certificado debe realizarse el reconocimiento correspondiente, que, en tales circunstancias, debe reunir todos los requisitos del reconocimiento que no se llevó a cabo y ser tan completo y estricto como lo exija el tiempo transcurrido desde el momento en que hubiera debido realizarse. La CLIN correspondiente, por su parte, debe determinar las razones por las cuales no se realizó el reconocimiento en el momento oportuno y estudiar las medidas que sean aplicables.

**RECONOCIMIENTO DE RENOVACION:** equivale a un reconocimiento periódico, pero lleva también a la expedición de un nuevo certificado.

TORREMOLINOS, 77, Capítulo I, regla 6, y  
DIRECTIVA DGTM. Y MM. Ordinario O-71/012.

#### ***Periodicidad***

El reconocimiento de renovación, según se estipula en las reglas arriba señaladas, se debe realizar antes de proceder a la renovación del certificado.

#### ***Cuestiones generales***

El reconocimiento de renovación debe consistir en una inspección, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo, a fin de garantizar que se

cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

El reconocimiento de renovación debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

#### **INSPECCION DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA DEL BUQUE PESQUERO**

TORREMOLINOS, 77, Capítulo I, regla 6,  
D.S. (M) N° 146, Cap. 8,  
y DIRECTIVA DGTM. Y MM. Ordinario O-71/012.

##### ***Periodicidad***

Si el buque pesquero es clasificado, con su clasificación al día, se deben efectuar como mínimo dos inspecciones del exterior de la obra viva del buque, durante el período de cinco años de validez del Certificado General de Seguridad para Buque Pesquero. El intervalo entre dos cualquiera de estas inspecciones no debe exceder de 36 meses.

Si el buque pesquero no es clasificado, la inspección debe realizarse cada 24 meses, independientemente del período de validez del Certificado General de Seguridad para Buque Pesquero.

##### ***Cuestiones generales***

La inspección del exterior de la obra viva del buque y el reconocimiento de los elementos correspondientes, debe consistir en un examen que permita garantizar que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque .

Las inspecciones del exterior de la obra viva del buque deben realizarse normalmente estando el buque en dique seco. No obstante, se podrá prever la posibilidad de efectuar otras inspecciones estando el buque a flote. Los buques de 15 o más años de antigüedad serán objeto de especial consideración antes de permitir que sean sometidos a tales inspecciones a flote. Las inspecciones con el buque a flote deben efectuarse únicamente si las condiciones son satisfactorias y si se dispone de equipo apropiado y de personal con la formación adecuada.

Cuando la inspección de la obra viva del buque no se haya efectuado en las fechas previstas, podrá ampliarse dichos plazos, siempre que se hayan asimismo prorrogado el período de validez del certificado pertinente, haciendo coincidir ambas fechas de inspección.

**RECONOCIMIENTO ADICIONAL:** inspección, general o parcial según dicten las circunstancias, que habrá de efectuarse después de toda reparación a que den lugar las investigaciones, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes.

TORREMOLINOS, 77, Capítulo I, regla 6, y  
DIRECTIVA DGTM. Y MM. Ordinario O-71/012.

##### ***Cuestiones generales***

Siempre que el buque sufra un accidente o se descubra un defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo, el Capitán o el Armador debe remitir a la primera oportunidad un informe a la A.M. respectiva, quién debe iniciar a continuación una investigación con el objeto de determinar si es necesario efectuar el reconocimiento que estipulen las reglas aplicables al certificado, informando de ello al DIRSOMAR (SINAV). Ese reconocimiento adicional, que podrá ser general o parcial según las circunstancias, debe realizarse de manera que garantice que las reparaciones o renovaciones se han llevado a cabo adecuadamente y que el buque y su equipo continúan siendo idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.



**NOTA:** Las letras **A** (*Reconocimiento Anual*), **I** (*Reconocimiento Intermedio*), **R** (*Reconocimiento de Renovación*) o de **V** (*Reconocimiento de la Obra Viva*) establecidas en el margen izquierdo del documento, señalan que el acápite es aplicable al reconocimiento que la letra indique.

En el cuadrado que existe en el margen derecho del documento (  ) marcar con una cruz (  ) **solo** cuando el acápite que se está inspeccionando tiene alguna observación, la que deberá señalarse resumidamente en el sector **Nota del Inspector**, bajo el ítem afectado

Una vez que se haya completado el formulario, traspasar al acápite observaciones, al final del formulario todas las **Notas del Inspector**, con sus correspondientes números de acápite, con el propósito de tener una hoja resumen de las observaciones que se deberán corregir, en los plazos que se hayan otorgado.

La CLIN que desarrolló el reconocimiento deberá hacer llegar a la brevedad posible, a través de la Red DATAMAR al directorio “Pública” correspondiente, la información al SINAV y a la(s) CLIN(es) que deberán levantar dichas observaciones.

#### **CODIGOS PARA PLAZOS**

- 00 No se otorgó plazo
- 10 **OBSERVACION SUBSANADA**
- 12 **TODAS LAS OBSERVACIONES SUBSANADAS**
- 15 Observaciones a ser subsanadas **EN EL PROXIMO PUERTO**
- 16 Observaciones a ser subsanadas **EN UN PLAZO DE 30 DIAS**
- 17 Observaciones a ser subsanadas **ANTES DEL ZARPE**
- 20 Buque demorado para corregir observaciones
- 30 **BUQUE RETENIDO**
- 40 Observaciones a ser subsanadas en el **PROXIMO DIQUE**
- 50 Observaciones a ser subsanadas en el **PROXIMO RECONOCIMIENTO**
- 99 Otras

**RECONOCIMIENTO ANUAL – INTERMEDIO – DE RENOVACION****1. POR LO QUE RESPECTA AL CASCO, LAS MAQUINAS Y DEMAS EQUIPOS DE LOS BUQUES PESQUEROS, EL EXAMEN DE LOS CERTIFICADOS ACTUALES Y DEMAS REGISTROS DEBERA CONSISTIR EN:**

- (A,I) .1 comprobar la validez, según proceda, del Certificado general de seguridad para buque pesquero;   
Nota del Inspector  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .2 comprobar la validez del Certificado de calado máximo de operación;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, según corresponda;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .4 comprobar que la dotación del buque se ajusta a lo estipulado en la Resolución sobre dotación mínima de seguridad (D.S (M) N° 482 de 29.May.73.);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .5 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros poseen la titulación prescrita en Resoluciones DGTM y MM. Ord. N° 12.600/106, 12.600/109, 12.600/218 de 1994;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .6 comprobar si se ha instalado algún equipo nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado por la DGTM y MM. antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .7 confirmar que se dispone a bordo de información sobre estabilidad y de los planos de lucha contra averías (TORREMOLINOS-77, regla III-36);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .8 comprobar que se han hecho en el diario de navegación las anotaciones correspondientes a las pruebas del aparato de gobierno y las prácticas de gobierno del buque en situaciones de emergencia ;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .10 comprobar que se han efectuado los reconocimientos normales de las calderas y otros recipientes a presión, según lo prescrito por la Administración, y que se han sometido a prueba los dispositivos de seguridad, tales como las válvulas de seguridad de las calderas;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

- (A,I,R) .11 comprobar, según proceda, que el casco, las máquinas y el equipo se han presentado a reconocimiento con arreglo a un plan de reconocimientos continuos aprobado por una sociedad de clasificación o la Administración;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

<b>2. POR LO QUE RESPECTA AL CASCO, LAS MAQUINAS Y DEMAS EQUIPOS DE LOS BUQUES PESQUEROS, EL RECONOCIMIENTO DEBERA CONSISTIR EN:</b>
--

- (A,I,R) .1 examinar, en sentido general y en la medida en que se puedan ver, el casco y sus dispositivos de cierre;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .2 examinar el equipo de fondeo y amarre en la medida en que se pueda ver;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .3 examinar el mamparo de colisión y demás mamparos estancos en la medida en que se puedan ver, incluyendo las tapas y protecciones de las aberturas del espacio de máquinas y otras aberturas de la cubierta esenciales para las faenas de pesca y las compuertas de pesca de los buques arrastreros (TORREMOLINOS-74, reglas II-12, 14, 18 y 19);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .4 examinar y probar (directamente y por telemando cuando corresponda) todas las puertas estancas que haya en los mamparos estancos (TORREMOLINOS-74, reglas II-13 y 15);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .5 examinar cada bomba de sentina y confirmar que el sistema de bombeo de sentina de cada compartimiento estanco es satisfactorio (TORREMOLINOS-74, regla IV-49);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .6 confirmar que el drenaje de los espacios de carga cerrados situados en la cubierta de francobordo es satisfactorio;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .7 confirmar que las máquinas, las calderas y demás recipientes a presión, así como correspondientes sistemas de tuberías y accesorios, están instalados y protegidos de modo se reduzca al mínimo todo peligro para las personas a bordo, teniendo debidamente en cuenta las piezas móviles, las superficies calientes y otros riesgos (TORREMOLINOS, regla IV-42);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I,R) .8 confirmar que se puede mantener o restablecer el funcionamiento normal de las máquinas propulsoras aun cuando se inutilice una de las máquinas auxiliares esenciales (TORREMOLINOS, regla IV-41);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

- (A,I,R) .9** confirmar que se dispone de medios que permitan poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de buque apagado (TORREMOLINOS, regla IV-41);  
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .10** realizar un examen general de las máquinas, las calderas, todos los sistemas de vapor, hidráulicos, neumáticos o de cualquier otra índole, así como de los accesorios correspondientes, para comprobar que han sido objeto de un mantenimiento adecuado y prestando especial atención a los riesgos de incendio y explosión (TORREMOLINOS, regla IV-41);  
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .11** examinar y probar el funcionamiento de los aparatos de gobierno principal y auxiliar, incluidos sus correspondientes equipos y sistemas de mando (TORREMOLINOS, regla IV-51);  
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .12** confirmar que todos los medios de comunicación entre el puente de navegación y el compartimento del aparato de gobierno y los medios que indican la posición angular del timón funcionan satisfactoriamente (TORREMOLINOS, regla IV-51);  
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .13** confirmar que en los buques en que haya puestos de gobierno de emergencia se dispone de medios para transmitir información de arribamiento y repetir las lecturas del compás en dichos puestos;  
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .14** confirmar que las diversas alarmas prescritas para los aparatos de gobierno hidráulicos, eléctricos y electrohidráulicos funcionan satisfactoriamente y que se realiza el mantenimiento pertinente de los medios para recargar los aparatos de gobierno hidráulicos (TORREMOLINOS, regla IV-51);  
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .15** examinar los medios de funcionamiento de las máquinas principales y auxiliares que son esenciales para la propulsión y la seguridad del buque, incluidos, cuando proceda, los medios de telemando de las máquinas propulsoras desde el puente de navegación y los medios para accionar las máquinas principales y de otra índole desde una cámara de mando de máquinas (TORREMOLINOS, regla IV-41 y 46);  
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .16** confirmar el funcionamiento de la ventilación de los espacios de máquinas (TORREMOLINOS, regla V-70);  
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .17** confirmar que las medidas para reducir el ruido en los espacios de máquinas son eficaces (TORREMOLINOS, regla IV-50);  
*Nota del Inspector*
-

- (A,I,R) .18** confirmar que el telégrafo de máquinas, el medio secundario de comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas y el medio de comunicación con cualquier otro puesto desde el cual se puedan gobernar las máquinas funcionan satisfactoriamente (TORREMOLINOS, regla IV-45);
- 
- (A,I,R) .19** confirmar que la alarma para los maquinistas se oye claramente en los alojamientos de los maquinistas (TORREMOLINOS, regla IV-52);   
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .20** examinar visualmente y en funcionamiento, en la medida de lo posible, las instalaciones eléctricas, incluida la fuente principal de energía eléctrica y los sistemas de alumbrado (TORREMOLINOS, regla IV-41 y 54);   
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .21** confirmar, en la medida de lo posible, el buen funcionamiento de la fuente o fuentes de energía eléctrica de emergencia, incluidos sus medios de arranque, los sistemas que alimentan y, cuando proceda, su funcionamiento automático (TORREMOLINOS, regla IV-41 y 55);   
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .22** examinar en general que se mantienen las precauciones contra descargas, incendios y otros riesgos de origen eléctrico (TORREMOLINOS, regla IV-56);   
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .23** examinar las disposiciones relativas a los espacios de máquinas sin dotación permanente (TORREMOLINOS, regla IV-57 a 62); y, en particular, las funciones de ensayo aleatorio de la alarma, automática y de parada;   
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .24** confirmar, en la medida de lo posible, que la prevención de incendios con medios estructurales no ha sufrido cambios, examinar y comprobar el funcionamiento de las puertas contraincendios manuales y automáticas, probar los medios de cierre de las entradas y salidas principales de todos los sistemas de ventilación y probar los medios de parada de los sistemas de ventilación mecánica desde el exterior de los espacios a que den servicio (TORREMOLINOS, regla V-63 a 69 y 89);   
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .25** confirmar que los medios de evacuación de los espacios de alojamiento, de máquinas y de otra índole son satisfactorios (TORREMOLINOS, regla IV-74 y 94);   
*Nota del Inspector*
- 
- (A,I,R) .26** examinar las medidas relativas a la utilización de combustible gaseoso para fines domésticos (TORREMOLINOS, regla V-73 y 93);   
*Nota del Inspector*
-

- (A,I,R) .27 examinar visualmente el estado de las juntas de expansión de los sistemas de agua de mar.   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (I,R) .28 respecto de los buques de más de cinco años, un examen interno de los espacios representativos utilizados para el agua de lastre;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (I,R) .29 respecto de los buques de más de 10 años, un examen interno de los espacios de carga seleccionados;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (R) .30 examinar los grifos de toma de mar y su acoplamiento al casco;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (R) .31 examinar el equipo de fondeo y amarre, para lo cual se deberán arriar e izar las anclas utilizando el molinete.   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

<p><b>3. POR LO QUE RESPECTA A LAS PANGAS DE LOS BUQUES PESQUEROS QUE EFECTUAN PESCA DE CERCO, EL RECONOCIMIENTO DEBERA CONSISTIR EN:</b></p>
---

- (A,R) .1 examinar y verificar el buen estado general de la panga y del elemento propulsor de la misma;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .2 confirmar el buen funcionamiento del partidador automático o motor de partida de la panga;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .3 examinar y verificar el buen estado general de los alambres para ejecutar la maniobra de pesca y de las cadenas cáncamos y grilletes que forman parte del aparejo de proa de la panga;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,R) .4 verificar el buen estado del pintado (color naranja antideslizante) de la cubierta y casco de la panga y el buen estado de las defensas de goma del verduquete;   
*Nota del Inspector*

**3. POR LO QUE RESPECTA AL CASCO, LAS MAQUINAS Y DEMAS EQUIPOS DE LOS BUQUES PESQUEROS, LA CONCLUSION DEL RECONOCIMIENTO DEBERA CONSISTIR EN:**

- (A,I) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, aprobar el Cargo de seguridad de construcción del Certificado General de seguridad para buque pesquero, mediante el refrendo correspondiente;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (A,I) .2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, la Autoridad Marítima notificará al armador o su representante, mediante la boleta de observaciones para que se tomen medidas correctivas en los plazos determinados. En los casos en que las deficiencias sean tales que pongan en peligro el buque y su tripulación o no se hayan efectuado las medidas correctivas en los plazos fijados, se retirará el certificado pertinente y se informará inmediatamente al DIRSOMAR (SINAV);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (R) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, aprobar el Cargo de seguridad de construcción para la renovación del Certificado General de Seguridad para buque pesquero.   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

**DIRECTRICES PARA LA INSPECCION DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA DEL BUQUE PESQUERO**

**1. LA INSPECCION DEL EXTERIOR DE LA OBRA VIVA DE LOS BUQUES PESQUEROS, MEDIANTE LA "GUIA DE INSPECCION DE CARENA", DEBERA CONSISTIR EN GENERAL EN:**

- (V) .1 examinar el forro exterior, incluidas las planchas del fondo y de proa, la quilla, las quillas de balance, la roda, el codaste y el timón;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (V) .2 tomar nota del huelgo de los cojinetes de apoyo del timón;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (V) .3 examinar, en lo posible, los prensaestopas de la hélice y del eje de cola;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (V) .4 tomar nota, en la medida de lo posible, del huelgo medido en el eje de la hélice;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

- (V) .5 examinar los cajones de toma de mar y coladores;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (V) .6 efectuar el reconocimiento de los elementos conexos inspeccionados al mismo tiempo;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (V) .7 efectuar un sondeo de los espesores del casco cada 4 años (D.S.(M) N° 146);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (V) .8 efectuar una revisión de los estanques cada 4 años (D.S.(M) N° 146);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

<p><b>1. LA CONCLUSION DE LA INSPECCION DE LA OBRA VIVA DE LOS BUQUES PESQUEROS, DEBERA CONSISTIR EN:</b></p>
---

- (V) .1 una vez realizado satisfactoriamente el reconocimiento, expedir el “**INFORME DE INSPECCION DE CARENA**”, aprobar la inspección y refrendar el Certificado de seguridad de construcción para buque pesquero;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (V) .2 si el reconocimiento revela que el estado de la obra viva del buque no es satisfactorio, la Autoridad marítima notificará al armador o su representante, mediante la boleta de observaciones para que se tomen medidas correctivas en los plazos determinados. En los casos en que las deficiencias sean tales que pongan en peligro al buque y su tripulación, o que no se hayan efectuado las medidas correctivas en los plazos fijados, se retirará el certificado pertinente y se informará inmediatamente al DIRSOMAR (SINAV);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_



<b>6. OBSERVACIONES</b>
-------------------------

Ver observaciones, si las hay, en boleta(s) adjunta(s) N°.....

Item	OBSERVACIONES	Plazos (Códigos)	Fecha de Levantamiento

Nombre del Inspector que efectuó el reconocimiento	Lugar y fecha del reconocimiento
<u>Nombre(s) Inspector(es) que levantan observaciones</u> 1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____ 5. _____	<u>Lugar y fecha del levantamiento de las observaciones</u> 1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____ 5. _____

## APENDICE D-2

**ARMADA DE CHILE**  
**DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO**  
**Y DE MARINA MERCANTE**  
**DIRECCION DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARITIMAS**  
**SERVICIO DE INSPECCION DE NAVES**

**INSPECCION - ANUAL - PERIODICA - DE RENOVACION**

**GUIA DE INSPECCION DE SEGURIDAD DEL EQUIPO PARA BUQUE PESQUERO**  
**CONSTRUIDO A CONTAR DEL 2 DE SEPTIEMBRE DE 1985**

Nombre del buque: <input style="width: 80%;" type="text"/>	Distintivo de llamada: _____
Puerto de Matrícula: _____	Arqueo bruto: _____
Número OMI: _____	Eslora (TORREMOLINOS): _____
Tipo de buque: _____	Fecha colocación de quilla: _____
Armador: _____	Sociedad de Clasificación: _____
Inspección solicitada por: <input style="width: 80%;" type="text"/>	Fecha de la inspección: _____

**INFORMACIONES GENERALES**

**RECONOCIMIENTO ANUAL:** inspección general de los elementos relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que han sido objeto de mantenimiento y continúan siendo satisfactorios para el servicio a que esté destinado el buque.

TORREMOLINOS, 77, Capítulo I, regla 6  
y DIRECTIVA DGTM Y MM Ordinaria O-71/012

***Periodicidad***

El reconocimiento anual, según se estipula en las reglas arriba señaladas, debe efectuarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual del certificado.

***Cuestiones generales***

El reconocimiento *anual* debe permitir a la CLIN comprobar que el estado del buque, sus máquinas y equipo se mantiene de conformidad con las prescripciones pertinentes.

En general, la extensión del reconocimiento anual será la siguiente:

- debe consistir en un examen del certificado, un examen visual suficientemente amplio del buque y de su equipo y ciertas pruebas que confirmen que su estado se mantiene adecuadamente;

- debe comprender también un examen visual para confirmar que ni el buque ni su equipo han sido objeto de modificaciones no autorizadas;
- el contenido de cada reconocimiento anual figura en las directrices respectivas. El reconocimiento debe ser tan minucioso o riguroso como exija el estado del buque y de su equipo;
- si surge duda alguna en cuanto al mantenimiento del estado del buque o de su equipo, se deben efectuar los exámenes y las pruebas adicionales que se estimen necesarias.

Cuando el reconocimiento anual no se ha efectuado dentro de los plazos estipulados, el certificado pierde su validez. Para devolver la validez al certificado debe realizarse el reconocimiento correspondiente, que, en tales circunstancias, debe reunir todos los requisitos del reconocimiento que no se llevó a cabo y ser tan completo y estricto como lo exija el tiempo transcurrido desde el momento en que hubiera debido realizarse. La CLIN respectiva, por su parte, debe determinar las razones por las cuales no se realizó el reconocimiento en el momento oportuno y estudiar las medidas que sean aplicables.

**RECONOCIMIENTO PERIODICO:** inspección de todos los elementos relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que está destinado el buque.

TORREMOLINOS, 77, Capítulo I, regla 6, y  
DIRECTIVA DGTM. Y MM. Ordinario O-71/012.

#### ***Periodicidad***

El reconocimiento periódico, según se estipula en las reglas arriba señaladas, debe efectuarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o tercera fecha de vencimiento anual y sustituir a uno de los reconocimientos anuales.

#### ***Cuestiones generales***

El reconocimiento periódico debe consistir en una inspección del equipo, acompañada de pruebas cuando sea necesario, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que está destinado el buque .

El reconocimiento periódico debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

Cuando el reconocimiento periódico no se ha efectuado dentro de los plazos estipulados, el certificado pierde su validez. Para devolver la validez al certificado debe realizarse el reconocimiento correspondiente, que, en tales circunstancias, debe reunir todos los requisitos del reconocimiento que no se llevó a cabo y ser tan completo y estricto como lo exija el tiempo transcurrido desde el momento en que hubiera debido realizarse. La CLIN respectiva, por su parte, debe determinar las razones por las cuales no se realizó el reconocimiento en el momento oportuno y estudiar las medidas que sean aplicables.

**RECONOCIMIENTO DE RENOVACION:** equivale a un reconocimiento periódico, pero lleva también a la expedición de un nuevo certificado.

TORREMOLINOS, 77, Capítulo I, regla 6, y  
DIRECTIVA DGTM. Y MM. Ordinario O-71/012.

#### ***Periodicidad***

El reconocimiento de renovación, según se estipula en las reglas arriba señaladas, se debe realizar antes de proceder a la renovación del certificado.

### **Cuestiones generales**

El reconocimiento de renovación debe consistir en una inspección, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque.

El reconocimiento de renovación debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

**RECONOCIMIENTO ADICIONAL:** inspección, general o parcial según dicten las circunstancias, que habrá de efectuarse después de toda reparación a que den lugar las investigaciones, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes.

TORREMOLINOS, 77, Capítulo I, regla 6  
y DIRECTIVA DGTM Y MM Ordinaria O-71/012

### **Cuestiones generales**

Siempre que el buque sufra un accidente o se descubra un defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo, el Capitán o el Armador debe remitir a la primera oportunidad un informe a la A.M. respectiva, quién debe iniciar a continuación una investigación con el objeto de determinar si es necesario efectuar el reconocimiento que estipulen las reglas aplicables al certificado, informando de ello al DIRSOMAR (SINAV). Ese reconocimiento adicional, que podrá ser general o parcial según las circunstancias, debe realizarse de manera que garantice que las reparaciones o renovaciones se han llevado a cabo adecuadamente y que el buque y su equipo continúan siendo idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

**NOTA:** Las letras **A** (*Reconocimiento Anual*), **P** (*Reconocimiento Periódico*) o **R** (*Reconocimiento de Renovación*) establecidas en el margen izquierdo del documento, señalan que el acápite es aplicable al reconocimiento que la letra indique.

En el cuadrado que existe en el margen derecho del documento (  ) marcar con una cruz (  ) **solo** cuando el acápite que se está inspeccionando tiene alguna observación, la que deberá señalarse resumidamente en el sector **Nota del Inspector**, bajo el ítem afectado

Una vez que se haya completado el formulario, traspasar al acápite observaciones, al final del formulario todas las **Notas del Inspector**, con sus correspondientes números de acápite, con el propósito de tener una hoja resumen de las observaciones que se deberán corregir, en los plazos que se hayan otorgado.

La CLIN que desarrolló el reconocimiento deberá hacer llegar a la brevedad posible, a través de la Red DATAMAR al directorio "Pública" correspondiente, la información al SINAV y a la(s) CLIN(es) que deberán levantar dichas observaciones.

**CODIGOS PARA PLAZOS**

- 00 No se otorgó plazo
- 10 **OBSERVACION SUBSANADA**
- 12 **TODAS LAS OBSERVACIONES SUBSANADAS**
- 15 Observaciones a ser subsanadas **EN EL PROXIMO PUERTO**
- 16 Observaciones a ser subsanadas **EN UN PLAZO DE 30 DIAS**
- 17 Observaciones a ser subsanadas **ANTES DEL ZARPE**
- 20 Buque demorado para corregir observaciones
- 30 **BUQUE RETENIDO**
- 40 Observaciones a ser subsanadas en el **PROXIMO DIQUE**
- 50 Observaciones a ser subsanadas en el **PROXIMO RECONOCIMIENTO**
- 99 Otras

**RECONOCIMIENTO ANUAL - PERIODICO - DE RENOVACION**

**1. POR LO QUE RESPECTA A LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y DEMAS EQUIPO DE LOS BUQUES PESQUEROS, EL EXAMEN DE LOS CERTIFICADOS ACTUALES Y DEMAS REGISTROS DEBERÁ CONSISTIR EN:**

- (A,P) .1 comprobar la validez del Certificado general de seguridad para naves pesqueras;  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P) .2 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, según corresponda;  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .3 comprobar existencia del Certificado de Calado Máximo de Operación y que el buque tenga marcado el calado máximo de operación (Res. DGTM y MM Ord. N° 12.600/2172 vrs. del 30.OCT.97.);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P) .4 si se ha otorgado una exención al buque, comprobar vigencia del correspondiente certificado;  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

- (A,P,R).5 comprobar que la dotación del buque se ajusta a lo estipulado en la Resolución sobre dotación mínima de seguridad (D.S (M) N° 482 de 29.May.73.);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .6 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros poseen la titulación y cursos prescrita en el Reglamento de Títulos de Oficiales y de Matrícula de Tripulantes y en las Resoluciones DGTM y MM. Ord. N° 12.600/106, 12.600/109, 12.600/218 de 1994;  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .7 verificar mediante el examen de los certificados de aprobación correspondientes que los dispositivos y equipos de salvamento son de tipo aprobado y comprobar si se ha instalado algún dispositivo o medio de salvamento nuevo y, en caso afirmativo, confirmar que ha sido debidamente aprobado por la DGTM y MM. antes de su instalación y que los cambios que se hayan hecho están reflejados en el certificado pertinente(cuadernillo). (TORREMOLINOS 77 y D.S.(M) N° 102 de 1991);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R).8 comprobar la vigencia de los certificados de inspección anual de las balsas salvavidas y zafas hidrostáticas ( TORREMOLINOS 77 y D.S.(M) N° 102 de 1991)  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .9 confirmar que los planos de lucha contra incendios están permanentemente expuestos, o que en su defecto se han facilitado folletos de emergencia, y que un duplicado de los planos de lucha contra incendios o del folleto de emergencia se guarda permanentemente en un estuche claramente señalado fuera de la caseta de cubierta (TORREMOLINOS 77, reglas V-86 y 103);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .10 comprobar que se vienen haciendo anotaciones en el diario de navegación (TORREMOLINOS 77, regla VIII-126 y D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 201); y en particular:  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .10.1 la fecha en que tuvo lugar la última reunión completa de la tripulación para realizar ejercicios con los botes y de lucha contra incendios;  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .10.2 los registros que indiquen que el equipo de los botes salvavidas fue inspeccionado en aquel momento, comprobándose que estaba completo;  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .10.3 la última vez que los botes salvavidas fueron zallados y cuándo se arrió cada uno al agua;  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

- (A,P,R) .10.4 los registros que indiquen que los miembros de la tripulación han recibido la debida formación a bordo;  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .11 confirmar que se dispone de una tablilla o curva de desvíos residuales para el compás magnético (TORREMOLINOS 77, regla X-148 y D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 201);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .12 comprobar que el cuadernillo de desvíos del compás contiene las anotaciones correctas (TORREMOLINOS 77, reglas X-148 y D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 201);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .13 comprobar que se llevan a bordo y que están actualizadas las cartas y publicaciones náuticas necesarias para el viaje previsto (TORREMOLINOS 77, regla X-151);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .14 comprobar el Libro registro correspondiente al control del estado y cambios o reparaciones que se hayan efectuado al equipo de fondeo y amarra. (D.S. (M) N° 102 de 1991, artículo 406)  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .15 comprobar el Libro registro correspondiente al control de las inspecciones, estado y cambios o reparaciones que se hayan efectuado a los elementos de maniobra, verificando además la vigencia de los respectivos certificados de inspección y revisión. (D.S. (M) N° 1.115 de 1977, artículos 303 y 401)  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

<b>2. POR LO QUE RESPECTA A LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y DEMAS EQUIPO DE LOS BUQUES PESQUEROS, EL RECONOCIMIENTO DEBERA CONSISTIR EN:</b>
---

- (A,P,R) .1 examinar las bombas, colectores, bocas, mangueras y lanzas contraincendios y la conexión internacional a tierra y comprobar que cada una de las bombas contraincendios, incluida la de emergencia, puede funcionar por separado, de modo que en cualquier punto del buque puedan producirse simultáneamente dos chorros de agua procedentes de dos bocas distintas, manteniendo en el colector contraincendios la presión necesaria (TORREMOLINOS 77, reglas V-78 y 96);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .2 comprobar la disponibilidad de los extintores portátiles y examinar al azar su estado (TORREMOLINOS 77, reglas V-81,82, 87, 99 100 y 101);  
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

- (A,P,R) .3** confirmar que los equipos de bombero están completos y en buen estado y que las botellas de todo aparato de respiración autónomo prescrito, incluidas las de respeto, están debidamente cargadas (sólo naves de 300 o más TRG.) (TORREMOLINOS 77, reglas V-85 y 102 y D.S. (M) N° 102 de 1991, art. 305);
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .4** examinar el sistema fijo de extinción de incendios de los espacios de máquinas, según proceda, y confirmar que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (TORREMOLINOS 77, reglas IV-57, V-83 y 101);
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .5** examinar el sistema fijo de extinción de incendios de los espacios de alojamiento y servicio, según proceda, y confirmar que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (TORREMOLINOS 77, reglas V-75 y 76);
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .6** examinar el sistema fijo de extinción de incendios de los espacios de carga, según proceda, y confirmar que sus medios de funcionamiento están claramente indicados (TORREMOLINOS 77, regla V-77);
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .7** comprobar los sistemas fijos de extinción de incendios o los extintores portátiles, si después del último reconocimiento ha habido algún incendio a bordo que hiciera necesario utilizarlos;
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .8** examinar las medidas especiales de los espacios de máquinas y confirmar, siempre que sea factible y según proceda, el funcionamiento de los telemandos de control u otros medios previstos para abrir y cerrar las lumbreras, protección de troncos, sistemas de ventilación, sistemas de evacuación, permitir la salida de humos, el cierre de las chimeneas y las aberturas de ventilación, el cierre de las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, la parada de los ventiladores tanto de ventilación como de los de tiro forzado e inducido para la caldera, así como la parada de las bombas de combustible líquido y de otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables (TORREMOLINOS 77, reglas IV-57 y V-70, 74, 90 y 94);
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .9** examinar en la medida de lo posible, y someter a prueba cuando sea factible, todos los sistemas de detección de incendios y alarma (TORREMOLINOS 77, reglas IV-57 y V-75, 76 y 95);
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_



- (A,P,R) .10** comprobar que se dispone de instrucciones de emergencia para cada persona a bordo, que el cuadro de obligaciones está expuesto en lugares bien visibles y en un idioma que comprendan todas las personas que haya a bordo y confirmar que hay carteles o señales en las proximidades de las embarcaciones de supervivencia y de los lugares de puesta a flote (TORREMOLINOS 77 , regla VIII-125);
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .11** examinar cada embarcación de supervivencia, incluido su equipo, y, cuando esté instalado, el aparejo de suelta con carga, y en las balsas salvavidas inflables, la unidad de destrinca automática y los medios de zafada.(TORREMOLINOS 77, reglas VII-110, 115 y 117);
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .12** examinar los medios de embarco y los dispositivos de puesta a flote para cada embarcación de supervivencia. Cada uno de los botes salvavidas se arriará al puesto de embarco o, si la posición de estiba coincide con el puesto de embarco, a una corta distancia, y si es factible, se arriará al agua una de las embarcaciones de supervivencia. Se debe demostrar el funcionamiento de los dispositivos de puesta a flote de las balsas salvavidas de pescante (TORREMOLINOS 77, reglas VII-117 y VIII-126);
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .13** examinar cada bote de rescate, incluido su equipo (TORREMOLINOS 77, regla VII-115);
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .14** examinar los medios de embarco y de recuperación de cada bote de rescate. Si es factible, los botes de rescate se deben arriar al agua y comprobar que pueden recuperarse (TORREMOLINOS 77, regla VII-116);
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .15** comprobar que el motor de los botes de rescate y de cada uno de los botes salvavidas, si está instalado, arranca satisfactoriamente y funciona tanto avante como atrás;
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .16** examinar el aparato lanzacabos y comprobar que sus bengalas y las señales de socorro del buque no han pasado de fecha y examinar y comprobar el funcionamiento del equipo de comunicaciones de a bordo y el sistema de alarma general (TORREMOLINOS 77, reglas VII-120, 121 y 125);
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .17** examinar la estiba de los chalecos salvavidas, comprobando al azar su estado, así como los silbatos, el material retrorreflectante y las luces (TORREMOLINOS 77, reglas VII-118 y 124);
- Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

- (A,P,R) .18** examinar los aros salvavidas, incluidos los de luces de encendido automático, las señales fumígenas autoactivadas y los cabos flotantes, el material retrorreflectante, comprobando su disposición y que las señales fumígenas no han pasado de fecha (TORREMOLINOS 77, reglas VII-119 y 124);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .19** comprobar el alumbrado de los puestos de reunión y embarco, pasillos, escaleras y salidas de acceso a los puestos de reunión y embarco, incluso cuando el suministro proceda de la fuente de energía eléctrica de emergencia (TORREMOLINOS 77, reglas IV-54 y 55);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R).20** comprobar que las luces de navegación, marcas y el equipo para señales acústicas prescritos están en orden (Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, reglas 20 a 24, 27 a 30 y 33);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .21** verificar que el equipo de fondeo y amarre está en buenas condiciones de uso y conservación (D.S. (M) N° 102 de 1991, artículo 402);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .22** verificar que los elementos de maniobra están en buenas condiciones de uso y conservación. (D.S. (M) N° 1.115 de 1977, artículo 303);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .23** comprobar que la lámpara de señales diurnas y, según proceda, el compás magnético, el girocompás, la instalación de radar, el ecosonda, el indicador de velocidad y distancia y el radiogoniómetro funcionan correctamente. Los elementos que no puedan comprobarse estando el buque en puerto se deben verificar basándose en los registros (TORREMOLINOS 77, reglas X-148, 149, 150, 152, 153 y 154 y D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 201);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .24** comprobar, el estado y funcionamiento de los instrumentos y de las publicaciones náuticas, según proceda (TORREMOLINOS 77, regla X-151).   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .25** comprobar, según proceda, el estado y funcionamiento de la escala de Práctico (TORREMOLINOS 77, regla 6).   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P,R) .26** comprobar, el estado de limpieza e higiene de las cámaras, cocinas, baños, despensas, camarotes, departamentos, cubiertas y dependencias de la tripulación, según proceda (D.S.(M) N° 102 de 1991, artículo 301).   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

- (P,R) .27 confirmar durante el examen del sistema fijo de extinción de incendios de los espacios de máquinas y de carga que se han comprobado, según proceda, los concentrados de espuma y la capacidad de CO2 u otros líquidos extintores y que las tuberías de distribución están despejadas (TORREMOLINOS 77, reglas V-77, 83 y 101);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (P,R) .28 comprobar el funcionamiento de los telemandos de control u otros medios previstos para abrir y cerrar las lumbreras, permitir la salida de humos, el cierre de las chimeneas y las aberturas de ventilación, el cierre de las puertas de accionamiento a motor y de otro tipo, la parada de los ventiladores tanto de ventilación como de los de tiro forzado e inducido para la caldera, así como la parada de las bombas de combustible líquido y de otras bombas utilizadas para la descarga de líquidos inflamables ((TORREMOLINOS 77, reglas IV-57 y V-70, 74, 90 y 94);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (P,R) .29 comprobar todos los sistemas de detección de incendios y de alarma (TORREMOLINOS 77, reglas IV-57 y V-75, 76 y 95);   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (P,R) .30 comprobar el funcionamiento de los medios de control para el cierre de las diversas puertas y aberturas (TORREMOLINOS 77, regla V-67).   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

<p><b>3. POR LO QUE RESPECTA A LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y DEMAS EQUIPO DE LOS BUQUES PESQUEROS, LA CONCLUSION DEL RECONOCIMIENTO DEBERA CONSISTIR EN:</b></p>
---

- (A,P) .1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, aprobar el equipamiento de navegación y maniobras, mediante el refrendo correspondiente al cargo de Seguridad del Equipo, en el respectivo Certificado General de Seguridad de Nave Pesquera e inventario adjunto;   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (A,P) .2 si el reconocimiento revela que el estado del cargo o de su equipo no es satisfactorio, la Autoridad Marítima debe disponer que se tomen las medidas correctivas en los plazos determinados. En el caso que las deficiencias sean tales que pongan en peligro el buque y su dotación o, no se tomen las medidas correctivas en los plazos fijados, se retirará el Certificado correspondiente y se informará al DIRSOMAR (Sinav).   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_
- (R) .3 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento, aprobar el cargo de Seguridad del Equipo, para la renovación del Certificado General de Seguridad para Buque Pesquero.   
*Nota del Inspector:*  
\_\_\_\_\_

**7. OBSERVACIONES**

Ver observaciones, si las hay, en boleta(s) adjunta(s)

Nº .....

Item	OBSERVACIONES	Plazos (Códigos)		Fecha de Levantamiento

.....  
Nombre del Inspector que efectuó el reconocimiento

.....  
Lugar y fecha del reconocimiento

Nombre(s) Inspector(es) que levantan observaciones

Lugar y fecha del levantamiento de las observaciones

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_
4. \_\_\_\_\_
5. \_\_\_\_\_

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_
4. \_\_\_\_\_
5. \_\_\_\_\_

## APENDICE D-3

**ARMADA DE CHILE**  
**DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO**  
**Y DE MARINA MERCANTE**  
**DIRECCION DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARITIMAS**  
**SERVICIO DE INSPECCION DE NAVES**

**INSPECCION - PERIODICA - DE RENOVACION**

**GUIA DE INSPECCION DE SEGURIDAD RADIOELECTRICA PARA BUQUE PESQUERO**  
**CONSTRUIDO A CONTAR DEL 2 DE SEPTIEMBRE DE 1985**

**REGIDO - NO REGIDO POR EL SMSSM**

Nombre del buque:	Distintivo de llamada:
Puerto de Matrícula:	Arqueo bruto:
Número OMI:	Eslora (TORREMOLINOS):
Tipo de buque:	Fecha colocación de quilla:
Armador:	Sociedad de Clasificación:
Inspección solicitada por:	Fecha: de la inspección:

**INFORMACIONES GENERALES**

**RECONOCIMIENTO PERIODICO:** inspección de todos los elementos relacionados con el certificado correspondiente, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo (D.S. (M) N° 734 de 1987), y  
DIRECTIVA DGTM Y MM Ordinaria N° O-71/012

***Periodicidad***

El reconocimiento periódico, según se estipula en Directiva arriba señalada, se debe realizar dentro de los tres meses anteriores o posteriores a cada fecha de vencimiento anual si se trata del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque pesquero.

***Cuestiones generales***

El reconocimiento periódico debe consistir en una inspección del equipo, acompañada de pruebas cuando sea necesario, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque .

El reconocimiento periódico debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

Cuando el reconocimiento periódico no se haya efectuado en las fechas previstas, el certificado pierde su validez. Para devolver la validez al certificado debe realizarse el reconocimiento correspondiente, que, en tales circunstancias, debe reunir todos los requisitos del reconocimiento que no se llevó a cabo y ser tan completo y estricto como lo exija el tiempo transcurrido desde el momento en que hubiera debido realizarse. La CLIN respectiva deberá determinar las razones por las cuales no se realizó el reconocimiento en el momento oportuno y estudiar las medidas que sean aplicables, informando a DIRSOMAR (SINAV) para su aprobación.

**RECONOCIMIENTO DE RENOVACION:** equivale a un reconocimiento periódico, pero lleva también a la expedición de un nuevo certificado

Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo (D.S. (M) N° 734 de 1987), y  
DIRECTIVA DGT.M. Y MM. Ordinario N° O-71/012.

#### ***Periodicidad***

El reconocimiento de renovación, según se estipula en las reglas y Directiva arriba señaladas, se debe realizar antes de proceder a la renovación del respectivo certificado.

#### ***Cuestiones generales***

El reconocimiento de renovación debe consistir en una inspección, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo, a fin de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate y que su estado es satisfactorio e idóneo para el servicio a que esté destinado el buque .

El reconocimiento de renovación debe consistir asimismo en comprobar que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado de que se trate.

**RECONOCIMIENTO ADICIONAL:** inspección, general o parcial según dicten las circunstancias, que habrá de efectuarse después de toda reparación a que den lugar las investigaciones, o siempre que se efectúen reparaciones o renovaciones importantes.

Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo (D.S. (M) N° 734 de 1987), y  
DIRECTIVA DGT.M. Y MM. Ordinario N° O-71/012.

#### ***Cuestiones generales***

Siempre que el buque sufra un accidente o se descubra un defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo, el capitán o el armador debe remitir a la primera oportunidad un informe a la A.M. respectiva, quién debe iniciar a continuación una investigación con el objeto de determinar si es necesario efectuar el reconocimiento que estipulen las reglas aplicables al certificado, informando de ello al DIRSOMAR (SINAV). Ese reconocimiento adicional, que podrá ser general o parcial según las circunstancias, debe realizarse de manera que garantice que las reparaciones o renovaciones se han llevado a cabo adecuadamente y que el buque y su equipo continúan siendo idóneos para el servicio a que esté destinado el buque.

**NOTA:** Las letras **P** (*Reconocimiento Periódico*) o **R** (*Reconocimiento de Renovación*) señaladas en el margen izquierdo del documento señalan que el acápite es aplicable al reconocimiento que la letra indique.

En el cuadrado que existe en el margen derecho del documento (  ) marcar con una cruz (  ) **solo** cuando el acápite que se está inspeccionando tiene alguna observación, la que deberá señalarse resumidamente en el sector *Nota del Inspector*, bajo el ítem afectado

Una vez que se haya completado el formulario, traspasar al acápite observaciones, al final del formulario todas las *Notas del Inspector*, con sus correspondientes números de acápite, con el propósito de tener una hoja resumen de las observaciones que se deberán corregir, en los plazos que se hayan otorgado.

La CLIN que desarrolló el reconocimiento deberá hacer llegar a la brevedad posible, a través de la Red DATAMAR al directorio "Pública" correspondiente, la información al SINAV y a la(s) CLIN(es) que deberán levantar dichas observaciones.

### **CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELECTRICA PARA BUQUE PESQUERO**

Antes de iniciar los reconocimientos será necesario establecer si el buque cumple con lo prescrito en el PROTOCOLO DE TORREMOLINOS DE 1993 referentes a las comunicaciones para el SMSSM, o en el CONVENIO DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977. En la sección **1a** figuran las directrices para realizar los reconocimientos de los buques **regidos por el SMSSM** y en la sección **1b** las correspondientes a los buques **no regidos por el SMSSM**. Debe tenerse presente que mientras no sea ratificado el Protocolo de Torremolinos de 1993 por el Gobierno de Chile, o mientras no sea modificado el Reglamento 7-56/1, aprobado por D.S. (M) N° 734 de 1987, para los buques pesqueros no es obligatoria la instalación del SMSSM, no obstante los buques pesqueros que voluntariamente opten por instalar este sistema, se regirán por las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993.

El reconocimiento del equipo radioeléctrico lo realizará siempre un inspector debidamente titulado que tenga un conocimiento adecuado de los convenios pertinentes de la OMI, especialmente del Convenio de Torremolinos 1977, del Protocolo de Torremolinos de 1993 y de las normas de funcionamiento conexas, así como del Reglamento de Radiocomunicaciones nacional y de la UIT.

El reconocimiento del equipo radioeléctrico se debe llevar a cabo utilizando un equipo de prueba adecuado que permita efectuar todas las mediciones pertinentes prescritas en las presentes directrices.

### **CODIGOS PARA PLAZOS**

- 00** No se otorgó plazo
- 10** **OBSERVACION SUBSANADA**
- 12** **TODAS LAS OBSERVACIONES SUBSANADAS**
- 15** Observaciones a ser subsanadas **EN EL PROXIMO PUERTO**
- 16** Observaciones a ser subsanadas **EN UN PLAZO DE 30 DIAS**
- 17** Observaciones a ser subsanadas **ANTES DEL ZARPE**
- 20** Buque demorado para corregir observaciones
- 30** **BUQUE RETENIDO**
- 40** Observaciones a ser subsanadas en el **PROXIMO DIQUE**
- 50** Observaciones a ser subsanadas en el **PROXIMO RECONOCIMIENTO**
- 99** Otras

**BUQUES REGIDOS POR EL SMSSM**  
**RECONOCIMIENTO PERIODICO - DE RENOVACION**

**1.a POR LO QUE RESPECTA A LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS PARA BUQUES PESQUEROS, INCLUIDAS LAS DE LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO, EL EXAMEN DE LOS CERTIFICADOS VIGENTES Y DEMAS REGISTROS, DEBE CONSISTIR EN:**

- (P, R) 1.1 comprobar la validez del Certificado General de seguridad del equipo para buque pesquero;  
*Nota del Inspector*
- \_\_\_\_\_
- (P, R) 1.2 comprobar la validez del Certificado de Calado Máximo de Operación;  
*Nota del Inspector*
- \_\_\_\_\_
- (P, R) 1.3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Solo para buques mayores de 400 TRG);  
*Nota del Inspector*
- \_\_\_\_\_
- (P, R) 1.4 comprobar que la tripulación del buque se ajusta a lo dispuesto en el Documento sobre la dotación mínima de seguridad (D.S. (M) N° 482 de 29-Mayo-1973);  
*Nota del Inspector*
- \_\_\_\_\_
- (P, R) 1.5 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación (DGTM Y MM Resolución ORD. N° 12.600/106, 109 y 218 de 1994);  
*Nota del Inspector*
- \_\_\_\_\_
- (P, R) 1.6 confirmar que todo nuevo equipo ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que no se han hecho cambios que afecten a la validez de los certificados (Directiva DGTM y MM N° C-34/004 de 1988 y Resolución DGTM y MM ORD. N° 12.600/4 de 1994);  
*Nota del Inspector*
- \_\_\_\_\_
- (P, R) 1.7 confirmar que se ha mantenido un registro durante el plazo transcurrido desde el último reconocimiento de manera satisfactoria a juicio de la Administración y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones (Protocolo de Torremolinos 1993, Regla IX/16));  
*Nota del Inspector*
- \_\_\_\_\_
- (P, R) 1.8 comprobar las pruebas documentales de que la capacidad real de la batería ha sido demostrada en puerto en el curso de los 12 meses últimos (Protocolo de Torremolinos 1993, Regla IX/12);  
*Nota del Inspector*
- \_\_\_\_\_



- (P, R) 1.9 comprobar que hay una licencia radioeléctrica válida expedida por la Administración de abanderamiento (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 24);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 1.10 comprobar los títulos de los radiooperadores (Protocolo de Torremolinos 1993, Regla IX/15, y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 56);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 1.11 comprobar el registro radioeléctrico (Protocolo de Torremolinos 1993, Regla IX/16, y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11 );  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 1.12 comprobar que se llevan publicaciones actualizadas de la UIT (Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 1.13 comprobar que se llevan manuales de operaciones para todo el equipo (Protocolo de Torremolinos 1993, Regla IX/14);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 1.14 comprobar que se llevan manuales de servicio para todo el equipo, independiente del método de mantenimiento utilizado (Protocolo de Torremolinos 1993, Regla IX/14 y Res. OMI A.702(17)).  
*Nota del Inspector*
- 

<b>2.a POR LO QUE RESPECTA A LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS DE LOS BUQUES PESQUEROS, INCLUIDAS LAS UTILIZADAS EN LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO, EL RECONOCIMIENTO PERIODICO DEBE CONSISTIR EN:</b>
--

- (P, R) 2.1 examinar la situación, la protección de naturaleza física y electromagnética y la iluminación de cada instalación radioeléctrica y confirmar que el distintivo de llamada, la identidad de la estación y otras claves, según sea aplicable, estén claramente marcadas (Protocolo de Torremolinos 1993, Regla IX/5);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.2 confirmar la provisión de equipos para la instalación radioeléctrica teniendo debidamente en cuenta las zonas marítimas declaradas en que operará el buque y los medios declarados para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (Protocolo de Torremolinos/1993, reglas VII/13 y 14, IX/6 a 10, 13 y 14);  
*Nota del Inspector*
-

- (P, R) 2.3 confirmar la capacidad para iniciar la transmisión de alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes como mínimo, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente, desde el puesto habitual de gobierno del buque (Protocolo de Torremolinos/1993, reglas IX/4 y 6 a 10 );   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) 2.4 examinar todas las antenas, incluido:   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) .4.1 comprobar visualmente que todas las antenas, incluidas las relacionadas con los servicios de INMARSAT. y los alimentadores están colocados satisfactoriamente y no tienen defectos (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) .4.2 comprobar el aislamiento y la seguridad de todas las antenas;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) 2.5 examinar la fuente de energía de reserva, incluido:   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) .5.1 comprobar que hay capacidad suficiente para alimentar el equipo básico o duplicado durante:  
a) **en los buques nuevos;** tres o una hora según corresponda  
b) **en los buques existentes:** seis, tres o una hora según corresponda (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/12);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) .5.2 y si la fuente de energía de reserva es una batería:
- (P, R) .5.2.1 comprobar su emplazamiento e instalación (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/12. 7);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) .5.2.2 cuando proceda, comprobar su estado midiendo el peso específico o el voltaje;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) .5.2.3 con la batería desconectada y la carga máxima de la instalación radioeléctrica prescrita conectada a la fuente de energía de reserva, comprobar el voltaje de la batería y la corriente de descarga;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

- (P, R) .5.2.4 comprobar que el cargador o los cargadores son capaces de recargar la batería de reserva en un plazo de 10 horas (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/12.6);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.6 examinar los transceptores de ondas métricas, incluido:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .6.1 comprobar el funcionamiento en los canales 6,13 y 16 (Protocolo de Torremolinos/1993, reglas 6 y 13);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .6.2 comprobar la tolerancia de frecuencia, la calidad de la línea de transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .6.3 comprobar el funcionamiento correcto de todos los mandos, incluido el grado de prioridad de las unidades de control (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .6.4 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/12);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .6.5 comprobar el funcionamiento de la unidad o unidades de control de ondas métricas o del equipo portátil de ondas métricas provisto para la seguridad de la navegación (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX /5.3);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .6.6 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera u otro buque;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.7 examinar el controlador de LLSA en ondas métricas y el receptor de escucha de LLSA en el canal 70, incluido:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .7.1 realizar una comprobación sin transmitir para confirmar que el equipo tiene programada la identidad del servicio móvil marítimo correcta (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);  
*Nota del Inspector*
-

- (P, R) .7.2 comprobar que la transmisión es correcta por medio de una llamada rutinaria o de prueba a una estación costera u otro buque, el equipo duplicado de a bordo o un equipo de prueba especial;   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .7.3 comprobar que la recepción es correcta por media de una llamada rutinaria o de prueba desde una estación costera u otro buque, el equipo duplicado de a bordo o un equipo de prueba especial;   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .7.4 comprobar que se oye la alarma de LLSD en ondas métricas;   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .7.5 comprobar que el equipo funciona con la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/12);   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.8 examinar el equipo radiotelefónico de ondas hectométricas/decamétricas, incluido:   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .8.1 comprobar que el equipo funciona con la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/12);   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .8.2 comprobar que la antena está sintonizada a todas las bandas apropiadas;   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .8.3 comprobar que el equipo se encuentra dentro de la tolerancia de frecuencia en todas las bandas apropiadas (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .8.4 comprobar el funcionamiento correcto estableciendo contacto con una estación costera y/o medir la calidad de la línea de transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia;   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .8.5 comprobar el funcionamiento del receptor escuchando estaciones conocidas en todas las bandas apropiadas;   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .8.6 si se han provisto unidades de control fuera del puente de navegación, comprobar que la unidad de control del puente tiene el grado máximo de prioridad para iniciar la transmisión de alertas de socorro (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/8,9,10 y 13);   
*Nota del Inspector*
-

- (P, R) .8.7 comprobar el funcionamiento correcto del dispositivo generador de la señal de alarma radiotelefónica en una frecuencia distinta de 2 182 kHz (hasta la fecha de entrada en vigor del SMSSM para los pesqueros);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.9 examinar el equipo de radiotélex de ondas decamétricas, incluido:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .9.1 comprobar que el equipo funciona con la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/12);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .9.2 confirmar que el equipo tiene programado el número de llamada selectiva correcto;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .9.3 comprobar el funcionamiento correcto, mediante la inspección de una copia impresa reciente o mediante una prueba con una radioestación costera (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/9 y 10);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.10 examinar el controlador o los controladores de LLSA de ondas hectométricas/decamétricas, incluido:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .10.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/12);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .10.2 confirmar que el equipo está programado con la identidad correcta del servicio móvil marítimo (ISMM);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .10.3 comprobar el programa de autoverificación sin transmisión;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .10.4 comprobar el funcionamiento por medio de una llamada de prueba a una radioestación costera en ondas hectométricas y/o decamétricas si las reglas del puesto de atraque permiten efectuar transmisiones en dichas ondas (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/8, 9 y 10);  
*Nota del Inspector*
-

- (P, R) .10.5 comprobar que se oye la alarma de LLSD de ondas hectométricas/decamétricas;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.11 examinar el receptor o receptores de escucha de LLSD de ondas hectométricas/decamétricas, incluido:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.11.1 confirmar que solamente se están supervisando las frecuencias de socorro y seguridad de LLSD (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/8 a 11);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.11.2 comprobar que se mantiene una escucha continua mientras se manipulan radiotransmisores de ondas hectométricas/decamétricas (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/11);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.11.3 comprobar el funcionamiento correcto por media de una llamada de prueba desde una estación costera u otro buque;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.12 examinar el receptor de escucha en la frecuencia radiotelefónica de socorro (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/6 y 13), incluido:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .12.1 comprobar la función con/sin silenciador;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .12.2 comprobar la sensibilidad del receptor, comparándola con estaciones conocidas;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .12.3 comprobar la audibilidad del altavoz;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.13 examinar la estación o estaciones terrenas de buque de INMARSAT, incluido:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .13.1 comprobar que el equipo funciona con las fuentes de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva, y cuando se necesita un suministro ininterrumpido de información del equipo náutico o de otra índole del buque, asegurarse de que tal información continúa suministrándose aunque falle la fuente de energía eléctrica principal o de emergencia del buque (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/12 y 13);  
*Nota del Inspector*
-

- (P, R) .13.2 comprobar la función de socorro por medio de un procedimiento de prueba aprobado, cuando sea posible, (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/9, 11, y 13);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .13.3 comprobar el funcionamiento correcto mediante la inspección de una copia impresa reciente o mediante una llamada de prueba;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.14 si procede, examinar el equipo para el servicio NAVTEX (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/6d, 11.2 y 13); incluido:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .14.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciben o inspeccionando una copia impresa reciente;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .14.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.15 examinar el equipo de llamada intensificada a grupos LIG o EGC (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/6e y 13); incluido:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .15.1 comprobar el funcionamiento correcto y la zona escuchando los mensajes que se reciban o inspeccionando la impresión directa reciente;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .15.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.16 si procede, examinar el equipo radioeléctrico para comprobar que se recibe información sobre seguridad marítima mediante impresión directa de banda estrecha en ondas decamétricas (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/6e, 11 y 13), incluido:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .16.1 comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciben o inspeccionando una copia impresa reciente;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .16.2 ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;  
*Nota del Inspector*
-

- (P, R) 2.17 examinar la RLS por satélite de 406 MHz (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/6f y 13 y Resolución OMI A.810(19) y Directiva DGTM. y MM. O-73/001), incluido:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .17.1 comprobar la posición e instalación para que pueda zafarse y flotar;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .17.2 efectuar una inspección para ver si hay defectos;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .17.3 efectuar las operaciones de autoverificación;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .17.4 comprobar que la identificación de la RLS está claramente marcada en el exterior del equipo y, cuando sea posible, decodificar el número de identidad de la RLS para confirmar que es correcto;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .17.5 comprobar la fecha de expiración de la batería;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .17.6 si la hubiere, comprobar la suelta hidrostática y su fecha de expiración;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .17.7 comprobar la fecha de expiración del Certificado de Inspección de RLS;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.18 examinar la RLS de 1,6 GHz por satélite de INMARSAT (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/6); (Se elaborará en su debido momento cuando se haya obtenido experiencia operacional con este nuevo equipo.)  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.19 examinar la RLS de LLSD en ondas métricas (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/7.3 y 13); (Se elaborará en su debido momento cuando se haya obtenido experiencia operacional con este nuevo equipo.)  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.20 examinar los aparatos radiotelefónicos bidireccionales portátiles de ondas métricas (Protocolo de Torremolinos/1993, regla VII/13 y Resolución OMI. A.809(19) ), incluido:  
*Nota del Inspector*
-



- (P, R) .20.1 comprobar el funcionamiento correcto en el canal 16 y otro cualquiera hacienda una prueba con otra instalación fija o portátil de ondas métricas (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .20.2 comprobar los medios de carga de las baterías cuando se utilicen baterías recargables (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .20.3 comprobar la fecha de expiración de las baterías primarias cuando se utilicen (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .20.4 cuando proceda, comprobar toda instalación fija provista en una embarcación de supervivencia (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.21 examinar el respondedor o respondedores de radar (Protocolo de Torremolinos/1993, regla VII/14; IX/6 y 13 y Resolución OMI A.802(19) ), incluido:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .21.1 comprobar la posición e instalación;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .21.2 observar la respuesta en el radar de 9 GHz del buque;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .21.3 comprobar la fecha de expiración de las baterías;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.22 examinar el equipo de prueba y las piezas de respeto que haya a bordo para asegurarse de que son adecuadas según las zonas marítimas en que opera el buque y las opciones declaradas para mantener la disponibilidad de lo estipulado en las prescripciones funcionales (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/14).  
*Nota del Inspector*
-

**3.a POR LO QUE RESPECTA A LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS DE LOS BUQUES PESQUEROS, INCLUIDAS LAS UTILIZADAS EN LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO, LA CONCLUSION DEL RECONOCIMIENTO PERIODICO O DE RENOVACION, (SEGUN CORRESPONDA) DEBE CONSISTIR EN:**

- (P) 3.1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento periódico, aprobar la inspección, mediante el refrendo correspondiente al cargo de Seguridad Radioeléctrica, en el respectivo Certificado General de Seguridad del buque pesquero   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P) 3.2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, la Autoridad Marítima notificará al armador o su representante, mediante la boleta de observaciones, para que se tomen medidas correctivas correspondientes en los plazos determinados. En el caso que las deficiencias sean tales, que pongan en peligro al buque y su dotación y/o no se hayan corregido las deficiencias en los plazos fijados, se retirará el certificado pertinente y se informará inmediatamente al DIRSOMAR (SINAV);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (R) 3.3 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento de renovación, se deberá aprobar el cargo de Seguridad Radioeléctrica, para la renovación, por el respectivo Gobernador Marítimo, del nuevo Certificado General de Seguridad para Buque pesquero y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo Q) entregado al buque.   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

**BUQUES NO REGIDOS POR EL SMSSM  
RECONOCIMIENTO PERIODICO - DE RENOVACION**

**1.b POR LO QUE RESPECTA A LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS DE LOS BUQUES PESQUEROS, INCLUIDAS LAS DE LOS DISPOSITIVOS RADIOELECTRICOS DE SALVAMENTO, EL EXAMEN DE LOS CERTIFICADOS VIGENTES Y DEMAS REGISTROS, DEBE CONSISTIR EN:**

- (P, R) 1.1 comprobar la validez del Certificado general de seguridad para buque pesquero;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) 1.2 comprobar la validez del Certificado de Calado Máximo de Operación;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) 1.3 comprobar la validez del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (solo para buques mayores de 400 TRG);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

- (P, R) 1.4 comprobar que la tripulación del buque se ajusta a lo dispuesto en el documento sobre la dotación mínima de seguridad (D.S. (M) N° 482 de 29-Mayo-1973);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 1.5 comprobar que el capitán, los oficiales y marineros están en posesión de los títulos prescritos en el Convenio de Formación (DGTM Y MM Resolución ORD N° 12.600/106, 12.600/109 y 12.600/218 de 1994);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 1.6 confirmar que todo nuevo equipo ha sido debidamente aprobado antes de su instalación y que no se han hecho cambios que afecten a la validez de los certificados (Directiva DGTM y MM C-34/004 de 1988 y Resolución DGTM y MM ORD. N° 12.600/4 de 1994, según corresponda);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 1.7 confirmar que se ha mantenido un registro durante el plazo transcurrido desde el último reconocimiento de manera satisfactoria a juicio de la Administración y de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones (Convenio de Torremolinos 1977, regla IX/145)  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 1.8 comprobar que existe una licencia radioeléctrica válida expedida por la administración de abanderamiento (D.S. (M) N° 734 de 1987, art. 75 y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 24);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 1.9 comprobar los títulos de los radiooperadores (D.S.(M) N° 734 de 1987, art.18 y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, artículo 55);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 1.10. comprobar el registro radioeléctrico (D.S. (M) N° 734 de 1987, Convenio de Torremolinos 1977, regla IX/145 y Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, apéndice 11);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 1.11 comprobar que se llevan publicaciones actualizadas de la UIT (Reglamento de Radio comunicaciones de la UIT, apéndice 11 o D.S. (M) N° 734 de 1987, art. 25 m) y 80, según corresponda);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 1.12. comprobar que se llevan manuales de operación para todo el equipo;  
*Nota del Inspector*
-

**2.b POR LO QUE RESPECTA A LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS DE LOS BUQUES PESQUEROS, INCLUIDAS LAS UTILIZADAS EN LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO, EL RECONOCIMIENTO, DEBE CONSISTIR EN:**

- (P, R) 2.1 comprobar que la provisión, posición y protección de la instalación radioeléctrica son satisfactorias y confirmar que el distintivo de llamada del buque están expuestos con claridad cerca de la instalación radioeléctrica (Convenio de Torremolinos 1977, reglas IX/136 y 142);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) 2.2 examinar todas las antenas (Convenio de Torremolinos 1977, reglas IX/137 y 142), incluido:   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) .2.1 realizar una inspección visual de todas las antenas, los alimentadores y los medios de protección contra los latigazos;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) .2.2 comprobar el aislamiento y la seguridad;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) 2.3 examinar la fuente de energía de reserva (Convenio de Torremolinos 1977, reglas IX/137 y 143), especialmente cuando se utilicen baterías como fuente de energía de reserva, incluido:   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) .3.1 comprobar que la capacidad de la batería de reserva es suficiente para suministrar energía durante seis horas (Convenio de Torremolinos 1977, reglas IX/137 y 143);   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) .3.2 realizar una comprobación visual de las baterías, el cargador o los cargadores, los fusibles y los cables;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) .3.3 comprobar el estado de la batería mediante una prueba del peso específico o del voltaje, según proceda;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) .3.4 con la batería desconectada y la carga máxima prescrita conectada a la fuente de energía de reserva, comprobar el voltaje y la corriente de la batería;   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_
- (P, R) 2.4 examinar el transmisor principal (radiotelegráfico) (Convenio de Torremolinos 1977, regla IX/137), incluido:   
*Nota del Inspector*  
\_\_\_\_\_

- (P, R) .4.1 comprobar que el transmisor sintoniza a 500 kHz y dos frecuencias de trabajo en las antenas principal y de reserva (si esta última ha sido montada);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .4.2 comprobar que el equipo se halla dentro de la tolerancia de frecuencias;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .4.3 medir la corriente de la antena a 500 kHz en la clase A2H y la altura de la antena y calcular el alcance de conformidad con la nota [27] de la regla IX/137.5 del Convenio de Torremolinos 1977);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.5 examinar el transmisor (radiotelefónico) (Convenio de Torremolinos 1977, regla IX/143), incluido:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R). .5.1 comprobar que el transmisor sintoniza a 2.182 kHz y una frecuencia de trabajo como mínimo con la potencia de salida adecuada;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .5.2 comprobar que el equipo se halla dentro de la tolerancia de frecuencias;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .5.3 comprobar la modulación mediante una prueba, si es posible, con una estación costera;  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .5.4 comprobar el funcionamiento del dispositivo generador de la señal de alarma en una frecuencia distinta de 2.182 kHz usando una antena artificial adecuada(regla IX/143.4);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .5.5 comprobar la tarjeta de instrucciones para el procedimiento de socorro utilizado en radiotelefonía (regla IX/142.4f);  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.6 examinar el transmisor de reserva (radiotelegráfico, si lo tiene instalado) (Convenio de Torremolinos 1977, regla IX/143), en particular:  
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .6.1 confirmar que el transmisor funciona con la fuente de energía de reserva;  
*Nota del Inspector*
-

- |               |             |  |                          |
|---------------|-------------|--|--------------------------|
| <b>(P, R)</b> | <b>.6.2</b> | comprobar la sintonización a 500 kHz en clase A2H en las antenas principal y de reserva;<br><i>Nota del Inspector</i>  | <input type="checkbox"/> |
| <hr/>         |             |  |                          |
| <b>(P, R)</b> | <b>.6.3</b> | comprobar la corriente y la altura de la antena principal y calcular el alcance de conformidad con la nota [27] de la regla IX/137.5 del Convenio de Torremolinos 1977;<br><i>Nota del Inspector</i> | <input type="checkbox"/> |
| <hr/>         |             |  |                          |
| <b>(P, R)</b> | <b>.6.4</b> | comprobar que el equipo se halla dentro de la tolerancia de frecuencias;<br><i>Nota del Inspector</i>  | <input type="checkbox"/> |
| <hr/>         |             |  |                          |
| <b>(P, R)</b> | <b>2.7</b>  | examinar el dispositivo de manipulación automática para transmitir la señal de alarma Convenio de Torremolinos 1977, regla IX/137.12), incluido:<br><i>Nota del Inspector</i>                        | <input type="checkbox"/> |
| <hr/>         |             |  |                          |
| <b>(P, R)</b> | <b>.7.1</b> | comprobar que el dispositivo de manipulación automática manipula los transmisores principal y de reserva;<br><i>Nota del Inspector</i>   | <input type="checkbox"/> |
| <hr/>         |             |  |                          |
| <b>(P, R)</b> | <b>.7.2</b> | comprobar la sincronización de la señal de alarma automática;<br><i>Nota del Inspector</i>   | <input type="checkbox"/> |
| <hr/>         |             |  |                          |
| <b>(P, R)</b> | <b>.7.3</b> | si lo hubiere, comprobar que el dispositivo está programado para el distintivo de llamada correcto;<br><i>Nota del Inspector</i>   | <input type="checkbox"/> |
| <hr/>         |             |  |                          |
| <b>(P, R)</b> | <b>2.8</b>  | examinar el autoalarma radiotelegráfico (Convenio de Torremolinos 1977, regla IX/138), incluido:<br><i>Nota del Inspector</i>  | <input type="checkbox"/> |
| <hr/>         |             |  |                          |
| <b>(P, R)</b> | <b>.8.1</b> | comprobar el funcionamiento correcto usando el dispositivo de prueba incorporado;<br><i>Nota del Inspector</i>   | <input type="checkbox"/> |
| <hr/>         |             |  |                          |
| <b>(P, R)</b> | <b>.8.2</b> | comprobar la sensibilidad del receptor mediante estaciones conocidas;<br><i>Nota del Inspector</i>   | <input type="checkbox"/> |
| <hr/>         |             |  |                          |
| <b>(P, R)</b> | <b>.8.3</b> | comprobar el funcionamiento de los timbres de alarma del puente, la cabina radiotelegráfica y el camarote del oficial radiotelegrafista ;<br><i>Nota del Inspector</i>                               | <input type="checkbox"/> |
| <hr/>         |             |  |                          |
| <b>(P, R)</b> | <b>2.9</b>  | examinar los receptores principal y de reserva (si lo posee), (Convenio de Torremolinos 1977, regla IX/137), incluido:<br><i>Nota del Inspector</i>  | <input type="checkbox"/> |
| <hr/>         |             |  |                          |

- |               |              |   |                          |
|---------------|--------------|---|--------------------------|
| <b>(P, R)</b> | <b>.9.1</b>  | comprobar que el receptor de reserva funciona con la fuente de energía de reserva;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.9.2</b>  | comprobar la sensibilidad de los receptores con estaciones costeras conocidas;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.9.3</b>  | comprobar el funcionamiento correcto de todos los mandos;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>2.10</b>  | examinar el receptor de escucha en la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía (Convenio de Torremolinos 1977, regla IX/143.7), incluido:<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____            | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.10.1</b> | comprobar el funcionamiento del silenciador;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.10.2</b> | comprobar la sensibilidad del receptor mediante estaciones costeras conocidas;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.10.3</b> | comprobar la audibilidad del altavoz;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>2.11</b>  | examinar la instalación radiotelefónica de ondas métricas (Convenio de Torremolinos 1977, regla IX/144), incluido:<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.11.1</b> | comprobar la tolerancia de frecuencia, la calidad de la línea de transmisión y la salida de potencia de radiofrecuencia;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____                                      | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.11.2</b> | comprobar el funcionamiento con una fuente de energía de reserva, con capacidad para hacerla funcionar durante 6 hrs.;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.11.3</b> | comprobar el funcionamiento correcto de todos los mandos;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.11.4</b> | comprobar el funcionamiento correcto en el canal 16 mediante una prueba con una estación costera, otro buque u otra instalación de ondas métricas de a bordo;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____ | <input type="checkbox"/> |

- |               |              |   |                          |
|---------------|--------------|---|--------------------------|
| <b>(P, R)</b> | <b>.11.5</b> | comprobar que una instalación de ondas métricas se puede controlar desde el puente de navegación;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>2.12</b>  | si procede, examinar el equipo para el servicio NAVTEX (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/6d, 11.2 y 13); incluido:<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.12.1</b> | comprobar el funcionamiento correcto observando los mensajes que se reciben o inspeccionando una copia impresa reciente;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.12.2</b> | ejecutar el programa de autoverificación, si lo hubiere;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>2.13.</b> | examinar la RLS por satélite de 406 MHz (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/6f y 13 y Resolución OMI A.810(19) y Directiva DGTM. y MM. O-73/001), incluido:<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____                               | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.13.1</b> | comprobar la posición e instalación para que pueda zafarse y flotar;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____  | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.13.2</b> | efectuar una inspección para ver si hay defectos;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.13.3</b> | efectuar las operaciones de autoverificación;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.13.4</b> | comprobar que la identificación de la RLS está claramente marcada en el exterior del equipo y, cuando sea posible, decodificar el número de identidad de la RLS para confirmar que es correcto;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____ | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.13.5</b> | comprobar la fecha de expiración de la batería;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.13.6</b> | si la hubiere, comprobar la suelta hidrostática y su fecha de expiración;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |
| <b>(P, R)</b> | <b>.13.7</b> | comprobar la fecha de expiración del Certificado de Inspección de la RLS;<br><i>Nota del Inspector</i><br>_____   | <input type="checkbox"/> |



- (P, R) 2.14 examinar la RLS de 1,6 GHz por satélite de INMARSAT (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/6); (Se elaborará en su debido momento cuando se haya obtenido experiencia operacional con este nuevo equipo.)   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.15 examinar la RLS de LLS D en ondas métricas (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/7.3 y 13); (Se elaborará en su debido momento cuando se haya obtenido experiencia operacional con este nuevo equipo.)   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.16. examinar los aparatos radiotelefónicos bidireccional portátiles de ondas métricas (Protocolo de Torremolinos/1993, regla VII/13 y Resolución OMI. A.809(19)), incluido:   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .16.1 comprobar el funcionamiento correcto del canal 16 y de otro canal mediante una prueba con otra instalación fija o portátil de ondas métricas (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .16.2 comprobar los medios de carga de la batería cuando se utilicen baterías recargables (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .16.3 comprobar la fecha de expiración de las baterías primarias, cuando se utilicen (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .16.4 cuando proceda, comprobar cualquier instalación fija provista en una embarcación de supervivencia (Protocolo de Torremolinos/1993, regla IX/13);   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) 2.17 examinar el respondedor o respondedores de radar (Protocolo de Torremolinos/1993, regla VII/14; IX/6 y 13 y Resolución OMI A.802(19) ), incluido:   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .17.1 comprobar la posición y el montaje;   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .17.2 supervisar la respuesta en el radar de 9 GHz del buque;   
*Nota del Inspector*
- 
- (P, R) .17.3 comprobar la fecha de expiración de la batería;   
*Nota del Inspector*
-

- (P, R) 2.18 examinar la provisión de herramientas y piezas de respeto (Convenio de Torremolinos 1977, regla IX/136.a) y 143.13)).   
*Nota del Inspector*  
 \_\_\_\_\_

**3.b POR LO QUE RESPECTA A LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS DE LOS BUQUES PESQUEROS, INCLUIDAS LAS DE LOS DISPOSITIVOS RADIOELECTRICOS DE SALVAMENTO, LA CONCLUSION DEL RECONOCIMIENTO, DEBE CONSISTIR EN:**

- (P) 3.1 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento periódico, aprobar la inspección, mediante el refrendo correspondiente al cargo de Seguridad Radioeléctrica, en el respectivo Certificado General de Seguridad del buque pesquero;   
*Nota del Inspector*  
 \_\_\_\_\_
- (P) 3.2 si el reconocimiento revela que el estado del buque o de su equipo no es satisfactorio, la Autoridad marítima notificará al armador o a su representante, mediante la boleta de observaciones para que se tomen medidas en los plazos determinados. En el caso que las deficiencias sean tales, que pongan en peligro al buque y su dotación y/o no se hayan corregido las deficiencias en los plazos fijados, se retirará el certificado pertinente y se informará inmediatamente al DIRSOMAR (SINAV);   
*Nota del Inspector*  
 \_\_\_\_\_
- (R) 3.3 una vez efectuado satisfactoriamente el reconocimiento de renovación, se deberá aprobar el cargo de Seguridad Radioeléctrica, para la renovación, por el respectivo Gobernador Marítimo, del nuevo Certificado General de Seguridad para Buque pesquero y el correspondiente Inventario del equipo (Modelo Q) entregado al buque.   
*Nota del Inspector*  
 \_\_\_\_\_

**4 (A-B) OBSERVACIONES**

Ver observaciones, si las hay, en boleta(s) adjunta(s) N° .....

N° Item	OBSERVACIONES	Plazos (Códigos)		Fecha de Levantamiento

.....  
Nombre del Inspector que efectuó el reconocimiento

.....  
Lugar y fecha del reconocimiento

Nombre(s) Inspector(es) que levantan observaciones

Lugar y fecha del levantamiento de las observaciones

1. \_\_\_\_\_  
2. \_\_\_\_\_  
3. \_\_\_\_\_  
4. \_\_\_\_\_  
5. \_\_\_\_\_

1. \_\_\_\_\_  
2. \_\_\_\_\_  
3. \_\_\_\_\_  
4. \_\_\_\_\_  
5. \_\_\_\_\_

## ANEXO "E"

GUIA DE INSPECCION PARA CARENA BUQUE PESQUERO		
NOMBRE DEL PAM:..... N° O LETRAS DISTINTIVAS:.....		
PUERTO DE MATRICULA:..... ARMADOR:.....		
		OBSERVACIONES
<b>I.- CONDICION DEL CASCO Y ESTRUCTURA</b>		
<b>01.- <input type="checkbox"/> NAVE LIBRE DE GASES COMO SE REQUIERE</b>		
• FECHA DEL CERTIFICADO GAS FREE		
• LISTA APROBADO DE GAS INERTE		
<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
<b>02.- <input type="checkbox"/> MEDICION DE ESPESORES DE CASCO, CUBIERTA Y ESTRUCTURA.</b>		
• MEDIOS PARA CONTROL DE ESPESOR		
<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
<b>03.- <input type="checkbox"/> MIEMBROS ESTRUCTURALES EXTERNOS</b>		
• PLANCHAJE		
• RODA		
• CODASTE		
• QUILLAS LATERALES/PANTOQUE/QUILLA		
• CIRCUITO ENFRIAMIENTOS DE QUILLA		
• TERMINALES DE SONAR Y CORREDERAS		
<b>04.- <input type="checkbox"/> MIEMBROS ESTRUCTURALES INTERNOS</b>		
• MAMPAROS		
• LONGITUDINALES		
• VARENGAS		
• CUADERNAS		
• REFUERZOS (BUZARDAS, ESCUADRAS)		
• BAOS		
<b>05.- <input type="checkbox"/> NAVE CUIDADOSAMENTE EXAMINADA POR</b>		
• FRACTURAS O PREVIAS REPARACIONES POR FRACTURA		
<b>06.- <input type="checkbox"/> MEDIOS DE FIJACION</b>		
• REMACHES		
• SOLDADURAS		
• PRISIONEROS, PERNOS		

<b>07.- <input type="checkbox"/> SISTEMA DE FONDEO</b>		
• CADENAS DEBIDAMENTE CALIBRADAS		
<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO		
• CADENAS Y PASADORES		
• ANCLAS		
• ESCOBENES Y TAPAS		
• GATERAS PARA CADENAS Y TAPAS		
• PAÑOL DE CADENAS		
• PAÑOS DEBIDAMENTE MARCADOS.		
<b>08.- <input type="checkbox"/> PUERTAS Y ESCOTILLAS ESTANCAS</b>		
• PERROS U OTROS MEDIOS DE ASEGURAR		
• MARCOS		
• PUERTAS		
• BISAGRAS		
• JUNTURAS		
• EQUIPAMIENTO DE OPERACION.		
<b>09.- <input type="checkbox"/> DESCARGAS AL COSTADO</b>		
• VALVULAS DE RETENCION		
• VALVULAS DE CIERRE POSITIVO		
<b>10.- <input type="checkbox"/> TAPONES DE ESTANQUES</b>		
• ESTADO DE CONSERVACION		
• MARCADO DE ACUERDO A PLANO		
<b>11.- <input type="checkbox"/> MARCAS DE CALADOS Y LINEA DE CARGA</b>		
• UBICACION APROPIADA		
• INSCRIPCION LEGIBLE		
• MARCA DE CALADOS VERIFICADA		
<b>12.- <input type="checkbox"/> CUADERNA MAESTRA Y MAMPAROS MARCADOS</b>		
<b>13.- <input type="checkbox"/> TIMONES</b>		
• MECHA DEL TIMON		
• ESTADO DE PALA		
• CLARO BOCINA LIMERA		
• CLARO BOCINA PINZOTE		
• SEGURO PINZOTE		
• ZAPATA		
• CARRIER		

14.- <input type="checkbox"/> <b>HELICES</b>			
<b>Nº</b>		<b>Nº PALAS</b>	<b>MATERIAL</b>
<b>CONSTRUCCION</b>			
• SEGURO DE HELICE			
• SEGUROS DE PALAS			
• TAPA			
• GUARDA CABOS			
• PROPULSOR FIJADO AL EJE (AJUSTE CONO)			
15.- <input type="checkbox"/> <b>EJE COLA</b>			
• CHAVETA			
• CAMISA O LINER			
• TUBO CODASTE Y PRENSA			
• ESTADO SELLOS			
• CAIDA DEL EJE			
16.- <input type="checkbox"/> <b>CAJAS DE MAR</b>			
• FILTRO REMOVIDOS			
<input type="checkbox"/> TODOS			
<input type="checkbox"/> NINGUNO			
<input type="checkbox"/> PARCIAL			
• SOLDADURAS			
• FIJACIONES TAPAS DE FILTROS			
• OTROS MEDIOS DE FIJACIÓN			
• ANODOS DE ZINC			
17.- <input type="checkbox"/> <b>VALVULAS DE MAR</b>			
<input type="checkbox"/> VALVULAS ABIERTAS PARA INSPECCION			
<input type="checkbox"/> TODAS			
<input type="checkbox"/> NINGUNA			
<input type="checkbox"/> PARCIAL			
• CUERPO			
• GUIAS			
• HILOS			
• ASIENTOS DE CAJA Y VALVULAS			
• VASTAGOS			
• PRUEBAS ESTANQUEIDAD			

II.- MAQUINARIA DE PROPULSION		SUBIDA		BAJADA	
<b>1.- <input type="checkbox"/> MAQUINARIA DE PROPULSION</b>					
• DISPOSITIVO DE SEGURIDAD					
• FUNDACIONES					
• PROTECCIONES					
• CONTROLES					
<b>2.- <input type="checkbox"/> CALDERAS AUXILIARES</b>					
<b>Nº CALDERA</b>	<b>FECHA DE PRUEBA HIDROSTATICA</b>	<b>INSPECCION LADO FUEGO</b>	<b>INSPECCION LADO AGUA</b>	<b>INSPECCION EXTERNA</b>	
• VALVULAS DE SEGURIDAD					
• MANOMETROS					
• TERMOMETROS					
• CONTROLES AUTOMATICOS					
• EXTRACCION DE FONDO					
• INDICADORES DE NIVEL DE AGUA					
• CONEXIONES					
• REFRACTARIO					
<b>03.- <input type="checkbox"/> SISTEMA DE PETROLEO</b>					
• BOMBAS DE SERVICIO Y TRASVASIJE					
• VALVULAS REMOTAS DE CORTE RAPIDO					
• VALVULAS DE CORTE RAPIDO					
• CORTES REMOTOS					
• VALVULAS DE ALIVIO Y BY PASS					
• FILTROS					
• BANDEJA PARA GOTEOS					
• CAÑERIAS DE LLENADO, VENTEO Y REBALSE					
• CAÑERIAS					
• CALENTADORES					
<b>04.- <input type="checkbox"/> SISTEMA DE ALIMENTACION</b>					
• BOMBAS					
• INYECTORES					
• VALVULAS					
• CALENTADORES DE AGUA					
• VALVULAS Y CONTROLES					





V.- MAQUINARIA AUXILIAR	SUBIDA	BAJADA
<b>01.- <input type="checkbox"/> SISTEMA DE ACHIQUE Y LASTRE.</b>		
• BOMBAS, EDUCTORES		
• MANIFOLD, VALVULAS Y CAÑERIAS		
• CONTROLES REMOTOS (HIDRAULICOS,		
• NEUMATICOS, MANUAL, ELECTRICO).		
• FILTROS		
• SONDAS, VENTEO		
• BOMBA DE SENTINA DE EMERGENCIA		
• MARCAS E INDICACIONES		
• PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACION		
• TUBERIAS		
<b>02.- <input type="checkbox"/> SISTEMA DE REFRIGERACION Y AIRE ACONDICIONADO</b>		
• COMPRESORES		
• CONTROLES Y VALVULAS		
• PAÑOL PARA REFRIGERANTES DE REPUESTO		
• MASCARA DE GAS (AMONIACO) CON MASCARA DE REPUESTO		
• VENTILACION		
• ALARMAS		
<b>03.- <input type="checkbox"/> SISTEMA DE AIRE COMPRIMIDO</b>		
• COMPRESORES		
• VALVULAS, CONTROLES Y MANOMETROS		
<b>04.- <input type="checkbox"/> SISTEMA DE LUBRICACION</b>		
• BOMBAS		
• INTERCAMBIOS DE CALOR		
• VALVULAS Y CONTROLES		
• CAÑERIAS		
• MANOMETROS, TERMOMETROS Y ALARMAS		
• ESTANQUES, VENTEOS Y FILTROS		
• PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACION		
<b>05.- <input type="checkbox"/> SISTEMA SANITARIO</b>		
• BOMBAS		
• VALVULAS, CONTROLES Y MANOMETROS		
• ESTANQUES, VENTEOS Y REBALSES		
• PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN		
• HIDROFORO AGUA DE MAR		

<b>06.- <input type="checkbox"/> SISTEMA DE AGUA DULCE (POTABLE Y DOMESTICO)</b>		
• BOMBAS		
• VALVULAS Y CONTROLES		
• ESTANQUES		
• HIDROFORO		
<b>07.- <input type="checkbox"/> SISTEMA DE GOBIERNO</b>		
• SERVOMOTOR (BOMBAS)		
• TELEMOTOR Y OTROS CONTROLES		
• SISTEMA DE GOBIERNO DE EMERGENCIA		
• INDICADORES Y ALARMAS		
• PRUEBAS		
• INSTRUCCIONES Y MARCAS		
<b>08.- <input type="checkbox"/> MAQUINARIAS DE CUBIERTAS Y OTRAS</b>		
• CABRESTANTES		
• WINCHES Y MOLINETES		
• PESCANTES		
• VALVULAS		
• CAÑERIAS		
• CABLEADO ELECTRICO		
• CONTROLES Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD		
• PROTECCIONES Y BARANDAS		
<b>VI.- SISTEMA ELECTRICO</b>	<b>SUBIDA</b>	<b>BAJADA</b>
<b>01.- <input type="checkbox"/> GENERADORES DE SERVICIO DE LA NAVE</b>		
• PARADA DE SOBRE VELOCIDAD		
• PROTECCIONES		
• RELES PARA CORRIENTE INVERSA		
<b>02.- <input type="checkbox"/> TABLEROS (INCLUYE LOS DE EMERGENCIA)</b>		
• SEGURIDAD DEL PERSONAL (PROTECCIONES,		
• BARANDAS, PISO DE GOMA).		
• PANTALLA PROTECTORA DE DERRAMES		
• PLACAS INDICADORAS DE NOMBRES		
• AVISOS DE ADVERTENCIA.		

<b>03.- <input type="checkbox"/> SISTEMA ALUMBRADO PARA SERVICIO DE LA NAVE</b>		
• PANELES		
• FUSIBLES		
• LUCES DE CAMAROTES		
• AMPOLLETAS Y PROTECCION		
• A PRUEBA DE EXPLOSIONES O ESTANCAS AL AGUA (DONDE SE REQUIERA)		
<b>04.- <input type="checkbox"/> GENERADOR DE EMERGENCIA</b>		
• BATERIA PARA LA PARTIDA		
• SISTEMA DE COMBUSTIBLE		
• PRUEBAS DE AISLAMIENTO		
<b>05.- <input type="checkbox"/> BATERIAS DE EMERGENCIA</b>		
• PROTECCION		
• CARGADOR		
• PRUEBAS		
• VENTILACION		
<b>06.- <input type="checkbox"/> ALUMBRADO Y PODER DE EMERGENCIA</b>		
• ADECUADO		
• MARCAS		
<b>07.- <input type="checkbox"/> INSTALACION ELECTRICA DE BOTES SALVAVIDAS</b>		
• WINCHES Y CONTROLES		
• INTERRUPTOR PRINCIPAL ABIERTO		
• INTERRUPTOR LIMITE ABIERTO		
• DESCONEXION DE EMERGENCIA ABIERTO		
<b>08.- <input type="checkbox"/> SISTEMA INTERNO DE COMUNICACION Y CONTROL</b>		
• ALARMAS GENERALES		
• TELEGRAFO, ALARMAS POR FALLA		
• TELEFONOS		
• SISTEMA DE ALTA VOZ DE EMERGENCIA		
• CONTROLES DEL PUENTE		
• SISTEMA DE DETECCION DE INCENDIO Y		
• ALARMAS		
• INDICADORES Y ALARMAS DEL GOBIERNO		
<b>09.- <input type="checkbox"/> SISTEMA DE VENTILACION.</b>		
• PRUEBA DE PARADA REMOTA		
• VENTILADORES PARA ESPACIO CARGA		
• VENTILADORES PARA ESPACIOS DE MAQUINA		
• VENTILADORES DE ACOMODACIONES		

<b>10.- <input type="checkbox"/> INSTALACION ELECTRICA GENERAL</b>		
• UNIONES		
• CAJAS DE CONEXION		
• TIERRA		
• TERMINACIONES DE CABLES		
• SEGURIDAD PARA EL PERSONAL (PROTECCIONES, BARANDAS).		
• LUCES PORTATILES		
<b>VII.- EQUIPO DE PROTECCION PARA EL FUEGO</b>	<b>SUBIDA</b>	<b>BAJADA</b>
<b>01.- <input type="checkbox"/> BOMBAS</b>		
• CONTROLES Y MANOMETROS		
• VALVULAS ALIVIO		
• PRUEBAS		
• MARCAS		
<b>02.- <input type="checkbox"/> ESTACIONES DE INCENDIOS Y MANGUERAS (ESPACIOS DE MAQUINAS)</b>		
• TIPO Y NUMERO REQUERIDO, HILOS		
• APROPIADOS		
• TOBERAS Y COMBINACIONES, ETC.		
• APLICADORES		
• LLAVES		
• PRUEBAS		
• MARCAS		
<b>03.- <input type="checkbox"/> SISTEMA FIJO DE EXTINCION (ESPACIOS DE MAQUINAS).</b>		
• MEDIOS		
• CONTROLES		
• CAÑERIAS		
• ALARMAS		
• MARCAS		
<b>04.- <input type="checkbox"/> SISTEMA DE ROCIADORES</b>		
• TIPO		
• BOMBAS		
• MANIFOLD		
• CONTROL		
• DIAGRAMAS		
• PRUEBAS		

<b>05.-</b> <input type="checkbox"/> <b>EXTINTORES SEMI-PORTÁTILES (ESPACIOS DE MAQUINAS)</b>		
• NUMERO REQUERIDO, TIPO Y CLASE.		
• RECARGA O PESAJE		
• INSPECCIONADO		
• MARCAS		
<b>06.-</b> <input type="checkbox"/> <b>EXTINTORES PORTÁTILES (INSPECCION DE MAQUINAS).</b>		
• NUMERO REQUERIDO, TIPO Y CLASE		
• MARCAS		
• ARENA		
<b>VIII.- INTEGRIDAD O ESTANQUEIDAD AL AGUA</b>	<b>SUBIDA</b>	<b>BAJADA</b>
• INTEGRIDAD AL AGUA DE LOS ESPACIOS DE MAQUINAS.		
• PUERTAS ESTANCAS.		
• ALARMAS		
• CONTROLES		
• MAMPAROS		
• MARCAS		
<b>IX.- MISCELANEOS</b>	<b>SUBIDA</b>	<b>BAJADA</b>
<b>01.-</b> <input type="checkbox"/> <b>GAS LICUADO PARA LA COCINA Y CALEFACCION</b>		
• TIPO APROBADO		
• CILINDRO FECHA DE PRUEBA ALMACENAJE		
• SISTEMA DE SEGURIDAD		
• REGULADORES		
• CAÑERIAS Y CONEXIONES		
• UBICACION		
• INSTRUCCIONES DE OPERACION.		
<b>02.-</b> <input type="checkbox"/> <b>ESTANQUES ALTOS, SENTINAS, COFFERDAN Y POZOS DE SENTINAS.</b>		
<b>03.-</b> <input type="checkbox"/> <b>ASPIRACIONES DE MAR Y DESCARGAS AL COSTADO</b>		
<b>04.-</b> <input type="checkbox"/> <b>PAÑOL DE PINTURAS</b>		

<b>05.-</b> <input type="checkbox"/> <b>ESCAPES</b>		
<b>06.-</b> <input type="checkbox"/> <b>RETENCION DE AGUAS SUCIAS</b>		
SENTINA ESTANQUE		
<b>07.-</b> <input type="checkbox"/> <b>DESCARGA DE AGUAS ACEITOSAS</b>		
• SISTEMA DE CAÑERIA		
• SALIDA		
• VALVULA DE PARADA		
• PARADA DE LA BOMBA		
• O EQUIPO PARA PROCESO ADECUADO.		

**NOTA: EN OBSERVACIONES COLOCAR, SEGUN CORRESPONDA:  
CONFORME – CON OBSERVACIONES – NO CORRESPONDE**

---

Lugar y fecha reconocimiento inicial

---

Nombre Inspector

---

Firma del Inspector

---

Lugar y fecha reconocimiento final

---

Nombre Inspector

---

Firma del Inspector

ANEXO "F"

**DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE.  
SERVICIO DE INSPECCION DE NAVES.**

**INFORME DE INSPECCION DE  
CARENA DE NAVES PESQUERAS**

(DECRETO SUPREMO (M) N° 146, DE FECHA 6 DE FEBRERO DE 1987)

NAVE :.....  
ARMADOR :.....  
FECHA INFORME :.....

.....  
CAPITAN

.....  
ASTILLERO

ANEXO "F"

**CONSIDERACIONES GENERALES PARA APLICAR,**

**CUMPLIR Y CONFECCIONAR EL INFORME DE CARENA**

- 1.- No podrá efectuarse alteraciones en el casco, maquinarias o equipos de una nave, sin obtener la aprobación previa de los planos y especificaciones por parte de la DGTM Y MM. (Art. 12, D.S. (M) N° 146)
- 2.- Ninguna nave podrá entrar en reparaciones o trabajos de importancia en el casco, departamentos, cubiertas, máquinas o calderas, ni tampoco entrar a dique para carena o efectuar recorridas al casco, arboladura o trabajos de revisión o recorrida de sus máquinas, calderas, etc., sin haber obtenido antes autorización del Capitán de Puerto respectivo. (Art. 131 D.S. (M) N° 1.340).
- 3.- Deben tenerse presente y verificar el cumplimiento de las siguientes normas antes de la varada de la nave:
  - a) Presentar plano de arreglo general, curvas hidrostáticas, de capacidad de bodegas y estanques.
  - b) Condición de estabilidad, desplazamiento, altura metacéntrica, posición longitudinal y transversal del centro de gravedad y calados determinados.
  - c) Control de sondas de totalidad de estanques
  - d) Selección del track y verificación de la marea, apreciándose la situación de varada.
- 4.- La nave al ser sometida a carena, deberá limpiar sus bodegas y eliminar residuos remanentes de agua con material orgánico en descomposición. (Art. 132-letra C, D.S. (M) N° 146).
- 5.- Al inicio de las reparaciones el Astillero debe verificar el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Reglamento de desgasificación de naves mercantes, D.S. (M) N° 99. Durante el transcurso de las reparaciones deberán cumplirse las disposiciones concernientes a concentraciones ambientales permisibles, D.S. (M) N° 745 del Ministerio de Salud (Art. N° 154 del D.S. (M) N° 146).
- 6.- La nave no podrá ser sometida a reparaciones o modificaciones, si éstos comprenden trabajos en caliente, a menos que hayan sido limpiados o dejado inertes sus estanques y se haya extendido el certificado de desgasificación por el Inspector respectivo, de acuerdo con los requisitos prescritos en los artículos N° 206, 301 y 601 del D.S. (M) N° 99.
- 7.- La varada de la nave, deberá estar en concordancia con el respectivo plano de varada. Si no existe ese plano, deberá ser confeccionado antes de vararla. Se exceptúa de esta exigencias los casos de fuerza mayor, por tener la nave averías que comprometan su seguridad a flote (Art. 156 y 157 del D.S.(M) N° 146).
- 8.- En cada ITEM del Informe, se ha establecido, según corresponda, exigencias e instrucciones que deben controlarse y efectuarse durante las inspecciones de carena.
- 9.- Al término de las instalaciones de las plantas motrices y auxiliares y del sistema de gobierno, se efectuará una prueba de navegación en presencia de un Inspector de Maquinas y Construcción Naval (Arts. 100 y 101 del D.S. (M) N° 146).
- 10.- Antes de lanzar un buque al agua, verificar marcas de francobordo, calados e identificación visiblemente marcadas.



**I.- MOTIVO DE ENTRADA A DIQUE O VARADERO**A.- CARENA PROGRAMADA  B.- REPARACION DE EMERGENCIA 

DETALLES POR REPARACION DE EMERGENCIA :

---



---



---

**II.- DATOS ULTIMA CARENA Y ACTUAL ENTRADA A DIQUE O VARADERO**

	ULTIMA CARENA		ACTUAL CARENA	
<b>FECHA SUBIDA</b>				
<b>FECHA BAJADA</b>				
	<b>ENTRADA</b>	<b>SALIDA</b>	<b>ENTRADA</b>	<b>SALIDA</b>
<b>DESPLAZAMIENTO</b>				
CALADO PROA				
CALADO POPA				
ESCORA				

**III.- INSPECCION DE CASCO EXTERIOR : (ART. 129, LETRA A, D.S. (M) 146 DE 1987)****A-1.- CONDICION DE LA PINTURA ANTI – FOULING AL SUBIR A VARADERO**

AREA INVOLUCRADA DE LA OBRA VIVA	CONDICION DE LA PINTURA	PORCENTAJE DE AREA INVOLUCRADA	NATURALEZA DE LA FALLA		
			AMPOLLADA	DESCASCARADA	AUSENCIA TOTAL
ZONA DE LINEA DE FLOTACION					
ZONA ENTRE LINEA DE FLOTACION Y PANTOQUES					
FONDO					

**A-2.- CONDICION DE LA PINTURA ANTI – FOULING AL BAJAR DE VARADERO**

AREA INVOLUCRADA DE LA OBRA VIVA	CONDICION DE LA PINTURA	APLICACION PINTURA	
		NUMERO DE CAPAS	ESPESOR EN MILS
ZONA DE LINEA DE FLOTACION			
ZONA ENTRE LINEA DE FLOTACION Y PANTOQUES			
FONDO			

**B-1.- CONDICION PINTURA ANTI - CORROSIVA OBRA VIVA AL SUBIR A VARADERO**

AREA INVOLUCRADA DE LA OBRA VIVA	CONDICION DE LA PINTURA	PORCENTAJE DE AREA INVOLUCRADA	NATURALEZA DE LA FALLA		
			AMPOLLADA	DESCASCARADA	AUSENCIA TOTAL
ZONA DE LINEA DE FLOTACION					
ZONA ENTRE LINEA DE FLOTACION Y PANTOQUES					
FONDO					

**B-2.- CONDICION PINTURA ANTI - CORROSIVA OBRA VIVA AL BAJAR DE VARADERO**

AREA INVOLUCRADA DE LA OBRA VIVA	CONDICION DE LA PINTURA	APLICACION PINTURA	
		NUMERO DE CAPAS	ESPESOR EN MILS
ZONA DE LINEA DE FLOTACION			
ZONA ENTRE LINEA DE FLOTACION Y PANTOQUES			
FONDO			

**CONDICION PINTURA :**

**BUENA** : DEL 0 AL 5 % DE FALLAS **REGULAR**:DEL 5 AL 30 % DE FALLAS  
**MALA** : SOBRE EL 30 % DE FALLAS

La mantención de la obra viva, debe efectuarse empleando pintura de calidad, compatible con la permanencia a flote y para su aplicación, debe adoptarse las medidas de preparación de superficie correspondiente (D.S. (M) N° 146, Art. 129).

**C.- CORROSION DEL CASCO**

ELEMENTOS ESTRUCTURALES	ABOLLADURAS Y DEFORMACIONES				CORROSIONES, FISURAS, PITTINGS Y/O EROSIONES				CALIBRAMIENTO
	EXTENSION			FLECHA MAXIMA	EXTENSION			PROFUNDIDAD MAXIMA	ESPESOR INFERIOR
	1	2	3		1	2	3		
CHAPAS FORRO EXTERIOR									
FORRO DEL FONDO PANTOQUE									
FORRO DEL COSTADO									
TRACA DE CINTA Y TRANCANIL									
TOLDILLA									
QUILLA Y RODA									
ESTRUCTURA CUBIERTA									
CHAPAS CUBIERTA Y ESTRUCTURA DE APOYO									
CHAPAS ESQUINAS DE ESCOTILLAS									
MIEMBROS ESTRUCTURALES									
CHAPAS Y REFUERZOS MAMPAROS									
VAGRAS Y ESLORAS									
LONGITUDINALES DE COSTADO									
CUADERNAS, BAOS Y VARENGAS									
MARCO CODASTE Y ARBOTANTE DE HELICE									
QUILLA DE BALANCE									
BULARCAMAS Y PALMEJARES									
DIAFRAGMAS EN BULBO PROA									
SOLDADURA UNION CASCO Y ESTRUCTURA									

**NOTA: 1 = LEVE****2 = MEDIANA****3 = SEVERA**

**D.- ESTADO PITTING CASCO**

ZONA DEL CASCO	PITTING		OBSERVACION
	EXTENSION	PROFUNDIDAD	
ADM. Y DESCARGAS (CAJA DE MAR)			
OTRAS ADMISIONES Y DESCARGAS			
GUARDACABOS Y TUBO DE CODASTE			
ALETAS ESTABILIZADORAS			
HELICES Y TOBERAS			
QUILLA DE ROLIDO			
OTROS			

**CORROSION Y EXTENSION:** 1 : DISPERSA 2 : MEDIANA 3 :  
EXTENDIDA

**PROFUNDIDAD :** INDICAR PORCENTAJE DEL ESPESOR ORIGINAL (ACEPTABLE HASTA 30%)

**E.- PROTECCION CATODICA**

AREAS INVOLUCRADA	CANTIDAD Y PESO DE DISEÑO (REFERENCIA)		% DESGASTE	OBSERVACIONES
	CANTIDAD	PESO		
ADMISION Y DESCARGA (CAJAS DE MAR)				
ZONA DE PROA				
ZONA CENTRAL				
ZONA DE POPA				
TIMONES				

**Observaciones:**

- 1.- Incluir croquis de distribución de ánodos como **anexo "A"**

**IV.- CALIBRES DEL CASCO, CUBIERTA Y MAMPAROS**

	CASCO	CUBIERTA	MAMPAROS
FECHA INFORME			

**Observaciones:**

- 1.- Ver **anexo “B”** (informe calibre del casco) entregado por astillero
- 2.- Se controlará cada 4 años los calibres del casco, mamparos y cubiertas (D.S. (M) N° 146, art. 129, letra A), o cada 5 años si la nave es Clasificada.
- 3.- Para el planchaje del casco, el desgaste máximo admisible será de un 20% del espesor original.
- 4.- Toda abolladura o deformación del casco exterior, de flecha igual o superior al doble del espesor del planchaje, debe ser reparada renovando el planchaje dañado.
- 5.- Toda abolladura o deformación en el espejo de las naves que utilizan pangas en las faenas de pesca, debe ser reparada de inmediato.
- 6.- En planchajes del trancañil, pantoque, la flecha máxima admisible de deformación, no debe ser mayor al valor del espesor del planchaje de la zona afectada.
- 7.- Si existen deformaciones de planchaje de cubiertas, casco y mamparos que comprometan la estructura interior, se deben reemplazar las partes afectadas (D.S. (M) N° 146, art. 129, letra A)
- 8.- Las puertas estancas, escotillas y cierres de ventilación de cubierta, deben ser herméticas y deben probarse con chorros de agua a presión.
- 9.- En cuadernas, mamparos, varengas y baos, la flecha máxima admisible de deformación no debe exceder en 1,5 veces el espesor del planchaje.
- 10.- Las corrosión, pitting y/o erosiones puntuales en un área, no deben ser mayor de 4 pulg.<sup>2</sup> y el desgaste no mayor del 40%. En naves con espesores inferiores a 8 mm, las corrosiones localizadas se aceptarán hasta un máximo de un 35% del espesor nominal.
- 11.- En naves con casco, cubierta y mamparos de espesor superior a 8 mm, el desgaste máximo admisible en planchas no adyacentes al casco, perfiles o mamparos, será de un 23%.
- 12.- El desgaste máximo admisible en cuadernas, baos, longitudinales, varengas, etc., será de un 20% del espesor original.
- 13.- En soldaduras de juntas logitudinales y transversales, no se admitirá desgastes cóncavos por corrosión mayor a 2 mm.
- 14.- Si la nave es clasificada, podrá aceptarse los límites de deformación del planchaje establecidos por la Sociedad de Clasificación (D.S. (M) N° 146, Art. 129).

**V.- CASCO INTERIOR Y ESTRUCTURA INTERNA  
 (ART. 129, LETRA A, D.S. (M) 146, DE 1987)**

**A.- ESTANQUES Y COFFERDAMS**

COMPARTIMIENTO (ESTANQUES, COFERDAMS Y RASELES)	FECHA ULTIMA PRUEBA ESTANQUEIDAD C/4 AÑOS	OBSERVACIONES AL PLANCHAJE INTERNO	OBSERVACIONES A ESTRUCTURA, SONDAS, ASPIRACIONES Y DESAHOGOS	PROTECCION APLICADA

**Observaciones:**

- 1.- Los estanques y cofferdams se inspeccionarán interiormente, y se les efectuará pruebas de hermeticidad con columna de agua cada 4 años (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra A)
- 2.- Los estanque profundos, sentinas, raseles y dobles fondos, deberán estar limpios y debe efectuárseles medición de espesores estructurales si hay signos de desgaste y fisura. Su examen y/o prueba de hermeticidad con columnas de agua, pueden efectuarse a flote o en dique (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra A).
- 3.- Los mamparos, estanques profundos, raseles y dobles fondos, serán probados en las condiciones establecidas en los respectivos Convenios Internacionales de Seguridad, vigentes en Chile (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra A).
- 4.- Para las pruebas de presión se utilizará agua a 2,45 m.c.a. sobre el punto más alto del estanque o hasta la parte superior del ducto de rebose.
- 5.- Para las pruebas de presión de aire, se aplicará agua jabonosa a los límites del estanque, mientras se somete a una presión de aire de 0,14 Kgf/cm<sup>2</sup>.
- 6.- En caso de no aplicarse protección a estanques, debe reducirse período de inspección

**B.- ESPACIOS DE CARGA Y HABITABILIDAD**

NOMBRE COMPARTIMIENTO (ESPACIOS DE CARGA Y HABITABILIDAD)	OBSERVACIONES AL CASCO	OBSERVACIONES A LA ESTRUCTURA

**Observaciones:**

- 1.- Si el piso, mamparos o costados de las bodegas están protegidos con madera, cemento o asfalto, se podrá exigir su remoción total o parcial para verificar con exactitud el estado del material (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra A).
- 2.- Se efectuarán pruebas de estanqueidad de las tapas escotillas de las bodegas (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra A).

**VI.- VALVULAS DE FONDO Y DESCARGA AL COSTADO**

NOMBRE VALVULA	INSPECCION OCULAR	PRUEBA HIDRAULICA	OBSERVACIONES
IDENTIFICACION	SI/NO	PRESION	RESULTADO PRUEBA

**Observación:**

- 1.- Se examinará desmontadas, todas las válvulas de fondo y descarga al costado y accesorios, efectuándose además pruebas a la presión de trabajo (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra A).

D.G.T.M. Y.M.M.  
 BOL. INF. MARIT. 1/2000

**VII.- PRUEBA DE HERMETICIDAD**

MAMPAROS Y PUERTAS ESTANCAS BAJO LA LINEA DE FRANCOBORDO Y  
 TAPAS ESCOTILLAS DE BODEGAS, CIRCUITOS

IDENTIFICACION DE LA ESTRUCTURA O CIRCUITOS	METODO EMPLEADO (VISUAL, NEUMATICA HIDRAULICA, LUZ O TIZA)	OBSERVACIONES

**Observación:**

1.- En la columna observaciones indicar resultado de la prueba y reparación efectuada caso (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra A).

**VIII.- CERTIFICADO DE DEGSIFICACION (DS. (M).N° 99, DEL 01/02/84)**

**RESUMENES DE VISITAS POR CAMBIO DE CONDICION:**

A.- VISITA INICIAL CERTIFICADO N° .....

B.- VISITAS INTERMEDIAS CERTIFICADO N° .....

**Observación:**

1.- Ver **anexo “C”** (informe estanques desgasificados) entregado por astillero



**IX.- CALIBRE DE ANCLAS Y CADENAS**

**FECHA INSPECCION :** .....

**OBSERVACIONES A LAS CADENAS :**

.....  
.....  
.....

**OBSERVACIONES A LAS ANCLAS:**

.....  
.....  
.....

**Observaciones:**

- 1.- Ver **anexo "D"** (informe de calibramiento de anclas y cadenas), entregado por el astillero.
- 2.- Se debe inspeccionar las anclas y cadenas; las cadenas deben calibrarse para establecer desgaste, admitiéndose un desgaste máximo de un 11%. Si la nave es clasificada, pueden aceptarse los criterios de desgaste que tenga la respectiva Sociedad de Clasificación.
- 3.- Para establecer desgaste, deben medirse a lo menos 6 grilletes de cada paño.
- 4.- Para determinar la pérdida de espesor, se deben controlar dos diámetros en los extremos de los eslabones, con un ángulo de 90° entre ellos y promediar las lecturas de estas medidas. La sumatoria de la media de los desgastes de cada eslabón, dividida por el número de eslabones controlados indicará el desgaste del paño y la necesidad o no de su reemplazo.

**X.- TIMONES****INFORME DE CALIBRAMIENTOS**

TIMON	CLAROS ADMISIBLES	SUBIDA A VARADERO	BAJADA DE VARADERO	MATERIAL Y DIAMETRO
TINTERO				
TUBO DE LIMERA				

**Observaciones:**

- 1.- Debe controlarse los claros de los ejes, pinzotes o mechas y el claro vertical cuando corresponda, en relación con el diseño (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra A).
- 2.- Si los claros están fuera de límite o si se aprecian defectos visibles, los timones se harán desarmar, examinándose sus ejes, mechas o pinzotes y sus descansos (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra A).
- 3.- Los huelgos máximos aceptables son los siguientes:
 

a)	Pinzotes diámetro inferior a 50 mm.	: 3,5 mm.
b)	Pinzotes diámetro entre 50 y 100 mm	: 5 mm.
c)	Mecha (Bocina limera) :	: igual que pinzotes
e)	Descansos intermedios	: 0,010 + 2mm.
f)	Claro entre el planchaje inferior del timón y zapata	: 5mm.
- 4.- La mecha del timón debe retirarse cada 4 años, verificando la existencia de corrosiones y desgaste. Se debe además verificar el alineamiento de los descansos y la fleximetría de la mecha. En naves clasificadas esta verificación se hará cada 5 años.

**XI.- EJES PORTA HELICE Y DESCANSOS (ART. 129, LETRA "C", D.S. (M.) N° 146, DE 1987).**

INDENTIFICACION DESCANSO	CLAROS ADMISIBLES	CLAROS SUBIDA	CLAROS BAJADA

**Observaciones:**

- 1.- REPARACIONES DEL EJE MEDICIONES FINALES: Ver **anexo "E"** (informe de calibramiento del eje), entregado por el astillero
- 2.- ALINEAMIENTO FINAL DE LINEA DE DESCANSOS: Ver **apéndice "E-1"** (informe de alineamiento del eje), entregado por el astillero

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

3.- Se controlará su caída en cada período de carena, desmontándose cuando exceda los límites permisibles o las secuencias estipuladas por las Sociedades de Clasificación (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra C).

4.- Ejes con sistema de empaquetadura de codaste de diseño especial, desmontar si se aprecian indicios de filtración de lubricante contenido en el tubo codaste (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra C).

5.- Al desmontar eje porta hélice, efectuar pruebas de detección de grietas en su cono, hilo de tuerca de amarre de la hélice y canal de chaveta y verificar si sus camisas están fuertemente adheridas.

6.- Las camisas de bronce continuas o encamisadas en sectores de apoyo, deben ser de buena calidad de fundición, libres de poros y defectos de moldeo (D.S. (M) N° 146, Art. 104).

7.- Las camisas de bronce podrán rectificarse hasta un máximo de un 27% del espesor original. Las camisas de fibra de vidrio deben ser retiradas y examinadas cada 4 años o cuando se aprecien deterioros, examinándose la sección del eje protegidas por ellas.

8.- El límite de desgaste máximo en metales blancos antifricción de descansos, será:

$$\frac{2 \text{ veces el diámetro de ejes}}{1.000} + .03 \text{ mm}$$

9.- En eje porta hélice lubricado en aceite, anualmente efectuar análisis para verificar contenido de agua y partículas de material en aceite.

10.- En cojinetes de guayacán y de material plástico estratificado, huelgo no debe ser superior a 0,01D + 3 mm. o a 8 mm. para ejes porta hélices de diámetro mayor de 500 mm.

11.- En cojinetes de bronce el huelgo no debe ser superior al 3% del diámetro.

12.- Ejes porta hélices y de empuje, serán confeccionados en acero forjado con resistencia a la tensión de 400 a 600 N/mm<sup>2</sup> (D.S. (M) N° 146, Art. 102).

## XII.- HELICES Y TOBERAS

### A.- HELICES

	BALANCEO	AJUSTE CONO	REPARACIONES PALAS	EXAMEN NO DESTRUCTIVO
HELICE EB				
HELICE BB				
HELICE TRANSV.				

#### Observaciones:

1.- Las reparaciones de defectos de las hélices se harán en concordancia con las estipulaciones de las Sociedades Clasificadoras, no aceptándose reparaciones en sus núcleos y en las palas en un área inferior a 0,4 veces su radio (D.S. (M) N° 146, Art. 108).

2.- Para aceptar una hélice, se podrá efectuar inspección visual y con sistema de penetrantes y exigir pruebas no destructivas de detección de defectos. Si se aprecian anomalías en su superficie, se hará una inspección con ultra sonido (D.S. (M) N° 146, Arts. 106, 107 y 109).

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

3.- Verificar estanqueidad de caras extremas de proa y popa del núcleo hélice, sello de las palas, cubre tuercas y mecanismo control de paso y el ajuste del cono de hélice con eje portahélice.

5.- Poros sobre 1 mm. de diámetro en grupos poco distantes, se exigirá restauración. Poros locales en superficies de cara de popa, pueden rellenarse con obturador plástico.

6.- Zona reparada mediante proceso de soldadura, debe someterse a un tratamiento térmico para aliviar tensiones y, posteriormente, a esmerilado, revisión visual y con líquido penetrante, para detectar grietas. Si existen dudas o indicios de fallas, se debe efectuar examen metalográfico y pruebas de tracción.

7.- Si se desmontan las hélices, debe posteriormente efectuarse su balanceo estático y dinámico y verificarse el ajuste del cono en el porta hélice.

#### B.- TOBERAS FIJAS Y MOVILES

ITEM		CORROSIONES, FISURAS, PITTINGS Y/O EROSIONES	DEFORMACIONES	PRUEBAS DE ESTANQUEIDAD
FORRO ZONA PUNTA PALA HELICE				
ESTRUCTURA DE SOPORTE				
MIEMBRO DE BORDE	SALIDA			
	ENTRADA			
CHAPAS DE PAREDES				
MECHA DE LA TOBERA				
ZAPATA DEL CODASTE/ARBOTANTE				

#### XIII.- MAQUINAS PRINCIPALES Y GENERADORES

PRUEBA DE PROTECCION DE MOTORES			
IDENTIFICACION MOTOR	SOBRE VELOCIDAD	BAJA PRESION DE ACEITE	ALTA TEMPERATURA
PRINCIPAL N°1			
PRINCIPAL N°2			
PRINCIPAL N°3			
GENERADOR N°1			
GENERADOR N°2			
GENERADOR N°3			
GENERADOR N°4			
GENERADOR EMERGENCIA			

MARCAR: CONF.: SI PRUEBA FUE SATISFACTORIA  
NO: SI NO POSEE PROTECCION  
NO CONF.: SI PRUEBA NO FUE SATISFACTORIA

#### Observaciones:

1.- Los motores de combustión interna deben ser inspeccionados desmontando y examinando sus diferentes partes con secuencia establecida por el fabricante, de modo que cuadrienalmente se examinen todas sus partes fijas y móviles (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra D).

2.- Las turbinas deben inspeccionarse interiormente cada 5 años, excepto sus ejes, prensas y descansos que deben inspeccionarse anualmente (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra D).

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

- 3.- Las máquinas auxiliares se probarán anualmente o cada vez que se aprecie defectos en su funcionamiento (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra E).
- 4.- Durante inspección, debe verificarse que existan repuestos en buen estado de conservación, para las máquinas principales, auxiliares y calderas (D.S. (M) N° 146, Art. 129).
- 5.- Los condensadores e intercambiadores de calor se inspeccionarán y probarán hidráulicamente cada 4 años (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra E).
6. Si se efectúan reparaciones adjuntar informe respectivo como **Anexo "F"**.

#### XIV.- RECIPIENTES DE AIRE A PRESION Y SUS CIRCUITOS Y EVAPORADORES

IDENTIFICACION DEL EQUIPO, ACUMULADOR O CIRCUITO	INSPECCION O PRUEBA, 2VECES PRESION DE TRABAJO	OBSERVACIONES

##### Observaciones:

- 1.- Los recipientes de aire a presión se inspeccionarán cuatrienalmente, desmontando válvulas y accesorios. Si no es factible efectuar su inspección interior, debe hacerse prueba hidráulica con una presión igual a 1,2 veces la presión de trabajo. En la columna observaciones indicar resultados de la prueba.
- 2.- Las calderas principales deben inspeccionarse cada 2 años (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra H).
- 3.- Los evaporadores se examinarán cuatrienalmente, examinándolos interiormente, incluido las válvulas y accesorios de su montaje (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra G).

#### XV.- CALDERAS AUXILIARES

CALDERA:	FECHA:	OBSERVACIONES
INSPECCION:		
INTERIOR		
EXTERIOR		
DISPOSITIVOS AUTOMATICOS DE CONTROL		
PRUEBA HIDRAULICA VALVULA DE SEGURIDAD (1,25 PT)		

##### Observaciones:

- 1.- En la columna observaciones indicar resultado de la prueba y reparación efectuada caso necesario.
- 2.- Las calderas auxiliares deben inspeccionarse cada 2 años (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra H).

**XVI.- INSTALACION ELECTRICA**

(Aislamientos anuales medidos a 25°C o corregidos 25°C.)

EQUIPO	ULTIMO AISLAMIENTO OHM FECHA: / /	AISLAMIENTO ANTES DE REPARAR OHM	AISLAMIENTO DESPUES DE REPARAR OHM

**Observaciones:**

- 1.- Debe verificarse que la canalización eléctrica de generadores y motores de accionamiento de máquinas auxiliares tengan una adecuada resistencia de aislamiento (D.S. (M) N° 146, Art. 128).
- 2.- Debe existir un registro anual de aislamiento de los circuitos de alumbrado y demás equipos importantes, con un registro semestral de aislamiento eléctrico de los equipos esenciales. La resistencia de aislamiento no debe ser inferior a 1.000 ohmios x voltaje de régimen (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra I).

**XVII.- CIRCUITO DE ACHIQUE**

IDENTIFICACION DE VALVULA DE RETENCION	PRUEBA INSTALADA	PRUEBA HIDRAULICA EN TALLER	OBSERVACIONES

**Observaciones:**

- 1.- Ver plano actualizado, **Anexo "G"**, entregado por astillero
- 2.- Indicar aquellas válvulas que por Marpol deban ir selladas con MP
- 3.- Efectuar prueba de circuitos de achique e incendio (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra A).
- 4.- En cada período de carena, se probarán simulando inundación, las alarmas de sentina de los raseles de popa, cofferdams, departamentos de máquina y sus respectivos circuitos de achique (D.S. (M) N° 146, Art. 129, letra A).

**XVIII.- PANGAS U OTRAS EMBARCACIONES.**

Nombre y tipo embarcación:.....

	OBSERVACIONES
CASCO	
HELICE	
MOTOR PPL	
BATERIAS	
LUCES	
ESTANQUES DE FLOTABILIDAD	

Nombre y tipo embarcación:.....

	OBSERVACIONES
CASCO	
HELICE	
MOTOR PPL	
BATERIAS	
LUCES	
ESTANQUES DE FLOTABILIDAD	

Nombre y tipo embarcación:.....

	OBSERVACIONES
CASCO	
HELICE	
MOTOR PPL	
BATERIAS	
LUCES	
ESTANQUES DE FLOTABILIDAD	

NOTA: Se adjunta los siguientes documentos como anexos al presente informe de carena:

- a) Anexo "A": croquis de distribución de ánodos.
- b) Anexo "B": informe calibre del casco, entregado por astillero.
- c) Anexo "C": informe estanques desgasificados, entregado por astillero.
- d) Anexo "D": informe de calibramiento de anclas y cadenas, entregado por astillero.
- e) Anexo "E": informe de calibramiento del eje, entregado por el astillero.
- f) Apéndice "E-1" al anexo "E": informe de alineamiento del eje, entregado por el astillero.
- g) Anexo "F": informe de reparaciones de máquinas principales y/o auxiliares (si se efectúan).
- h) Anexo "G": plano actualizado de circuito de achique.

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

Lugar y fecha informe	Nombre Representante Astillero	Firma
-----------------------	--------------------------------	-------

Lugar y fecha informe	Nombre Capitán del Buque	Firma
-----------------------	--------------------------	-------

OBSERVACIONES INSPECTOR CLIN:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

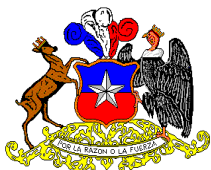
.....

Lugar y fecha	Nombre Inspector	Firma
---------------	------------------	-------



**ANEXO "G"**  
**CERTIFICADO GENERAL DE SEGURIDAD PARA BUQUE PESQUERO**

El presente certificado llevará como suplemento un inventario del equipo (Modelo "Q")



REPUBLICA DE CHILE

Expedido en virtud de las disposiciones del  
**REGLAMENTO DE LAS COMISIONES DE INSPECCION DE NAVES**  
Aprobado por D.S. ( M ) N° 70 del 16 de Enero de 1985  
(Reglamento 7-50/7) y/o del

**CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977**  
Aprobado por D.S. (M). RR.EE. N° 543 del 14 de Junio de 1985

**CHILE**

por la **GOBERNACION MARITIMA DE** \_\_\_\_\_  
**DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE**  
**ARMADA DE CHILE**

Nombre del buque	_____
Número o letras distintivas	_____
Puerto de matrícula	_____
Arqueo bruto	_____
Eslora del buque <sup>1</sup>	_____
Tipo de buque <sup>2</sup>	_____
Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar <sup>3</sup>	_____
Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente o, cuando proceda, fecha en que comenzaron las obras de transformación o de reforma o modificación de carácter importante.	_____

**SE CERTIFICA:**

1. Que el buque ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo prescrito en el artículo 401 y 409 del Reglamento 7-50/7.
  2. Que el reconocimiento ha puesto de manifiesto lo siguiente:
    - 2.1 Que el estado del casco, maquinarias, instalaciones radioeléctricas, equipos contraincendio y los dispositivos de salvamento, son satisfactorios en todos los sentidos, y el buque cumple con las prescripciones aplicables.
    - 2.2 Que el calado máximo de servicio admisible, correspondiente a cada una de las condiciones operacionales del buque, está indicado en el Certificado de "Calado Máximo de Operación" de fecha.....
    - 2.3 Que las últimas inspecciones de la obra viva del buque se realizaron el : \_\_\_\_\_ y el \_\_\_\_\_ (fechas)
3. Que \_\_\_\_\_ se ha expedido / no se ha expedido<sup>4</sup> un Certificado de exención.

El presente Certificado es válido hasta el \_\_\_\_\_ a condición de que se relicen los reconocimientos anuales, periódicos e intermedios, según corresponda, y las inspecciones de la obra viva del buque.

\_\_\_\_\_  
(Lugar y fecha de expedición)

(Firma y sello del Gobernador Marítimo) →

\_\_\_\_\_  
GOBERNACION MARITIMA DE

1 De acuerdo a lo indicado en la regla I/2.5 del Convenio Torremolinos-77.  
2 Señalar el tipo de nave, ejemplo: buque de cerco, de arrastre, palangrero, etc.  
3 Solo para buques con instalaciones radioeléctricas del SMSSM.  
4 Táchese según corresponda

**REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES RELATIVOS A LA ESTRUCTURA,  
 LAS MAQUINAS Y OTROS EQUIPOS**

SE CERTIFICA que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en las reglas I/6 1) b) y c), del Convenio TORREMOLINOS y/o artículos 129, 132 y 133 del Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las Naves Mercantes y Especiales, 1987.

Primer reconocimiento Anual	Firmado .....
	Lugar .....
	Fecha.....

Segundo reconocimiento	Anual o Intermedio <sup>1</sup>	Firmado .....
		Lugar .....
		Fecha.....

Tercer reconocimiento	Intermedio o Anual <sup>1</sup>	Firmado .....
		Lugar .....
		Fecha.....

Cuarto reconocimiento	Anual	Firmado .....
		Lugar .....
		Fecha.....

**REFRENDO DE LA INSPECCION DE LA OBRA VIVA DEL BUQUE**

SE CERTIFICA que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en el artículo 129 del Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las Naves Mercantes y Especiales, 1987.  
 (Se adjunta al Certificado de Seguridad, el Informe de Inspección de Carena respectivo)

Primera Inspección	Firmado .....
	Lugar .....
	Fecha.....

Segunda Inspección	Firmado .....
	Lugar .....
	Fecha.....

---

<sup>1</sup> Táchese según proceda

**REFRENDO DE LA INSPECCION DE LA OBRA VIVA DEL BUQUE**

SE CERTIFICA que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en el artículo 129 del Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las Naves Mercantes y Especiales, 1987.  
 (Se adjunta al Certificado de Seguridad, el Informe de Inspección de Carena respectivo)

Tercera Inspección Firmado.....  
 Lugar.....  
 Fecha.....

Cuarta Inspección Firmado.....  
 Lugar.....  
 Fecha.....

**REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES RELATIVOS  
 A LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y OTROS EQUIPOS.**

SE CERTIFICA que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la regla I/6 1) b) del Convenio TORREMOLINOS y/o el artículo 401 del Reglamento 7-50/7, y se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones.

Primer reconocimiento Anual Firmado.....  
 Lugar.....  
 Fecha.....

Segundo reconocimiento Anual o Periódico<sup>1</sup> Firmado.....  
 Lugar.....  
 Fecha.....

Tercer reconocimiento Periódico o Anual<sup>1</sup> Firmado.....  
 Lugar.....  
 Fecha.....

Cuarto reconocimiento Anual Firmado.....  
 Lugar.....  
 Fecha.....

---

<sup>1</sup> Táchese según proceda

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

**REFRENDO DE RECONOCIMIENTOS ANUALES RELATIVOS A LAS INSTALACIONES RADIOELECTRICAS**

SE CERTIFICA que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo prescrito en la regla I/6 1) b) del Convenio TORREMOLINOS y/o el artículo 401 del Reglamento 7-50/7, y se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones.

Primer reconocimiento periódico  
Firmado .....  
Lugar .....  
Fecha .....

Segundo reconocimiento periódico  
Firmado .....  
Lugar .....  
Fecha .....

Tercer reconocimiento periódico  
Firmado .....  
Lugar .....  
Fecha .....

Cuarto reconocimiento periódico  
Firmado .....  
Lugar .....  
Fecha.....

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO POR UN PERIODO MAXIMO DE 5 MESES HASTA LA LLEGADA DEL BUQUE AL PUERTO DONDE SE HARA EL RECONOCIMIENTO DE RENOVACION.**

El presente certificado, se aceptará como válido de conformidad con las disposiciones reglamentarias vigentes, hasta el : .....

Firmado .....  
Lugar .....  
Fecha .....

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO  
POR UN PERIODO DE GRACIA MAXIMO DE 1 MES**

El presente certificado, se aceptará como válido hasta el : \_\_\_\_\_

Firmado .....  
Lugar .....  
Fecha .....

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO POR UN PERIODO MAXIMO DE 5 MESES CUANDO HABIENDO APROBADO EL RECONOCIMIENTO DE RENOVACION , NO HA SIDO POSIBLE EXPEDIR O ENTREGAR AL BUQUE UN NUEVO CERTIFICADO

Se certifica, que el buque cumple con las prescripciones reglamentarias pertinentes para renovar el presente Certificado, el que se aceptará como válido hasta el : \_\_\_\_\_

Firmado .....  
Lugar .....  
Fecha .....

|

**INVENTARIO DEL EQUIPO ADJUNTO AL CERTIFICADO GENERAL DE SEGURIDAD  
PARA BUQUES PESQUEROS (MODELO "Q")**

**INVENTARIO DEL EQUIPO QUE PERMITE CUMPLIR CON LAS DISPOSICIONES  
REGLAMENTARIAS SOBRE SEGURIDAD**

**1 Datos relativos al buque**

Nombre	
Número o letras distintivas	
Número mínimo de personas con la titulación requerida para utilizar las instalaciones radioeléctricas	

**2 Pormenores relativos a los dispositivos de salvamento**

		A babor	A estribor
<b>1</b>	<b>Número total de personas para las que se han provisto dispositivos de salvamento</b>		
<b>2</b>	<b>Número total de botes salvavidas</b>		
2.1	Número total de personas a las que se puede dar cabida		
2.2	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados		
2.3	Número de botes salvavidas parcialmente cerrados		
2.4	Número de botes salvavidas totalmente cerrados		
2.5	Otros botes salvavidas		
2.5.1	<i>Número</i>		
2.5.2	<i>Tipo</i>		
<b>3</b>	<b>Número total de botes salvavidas a motor (comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar)</b>		
<b>4</b>	<b>Número de botes de rescate</b>		
4.1	Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar		
<b>5</b>	<b>Balsas salvavidas</b>		
5.1	Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote		
5.1.1	<i>Número de balsas salvavidas</i>		
5.1.2	<i>Número de personas a las que se puede dar cabida</i>		
5.2	Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote		
5.2.1	<i>Número de balsas salvavidas</i>		
5.2.2	<i>Número de personas a las que se puede dar cabida</i>		
<b>6</b>	<b>Número de aros salvavidas</b>		
<b>7</b>	<b>Número de chalecos salvavidas</b>		

<b>8</b>	<b>Trajes de inmersión</b>	
8.1	Número total	
8.2	Número de trajes que cumplen con las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas	
<b>9</b>	<b>Número de ayudas térmicas<sup>5</sup></b>	
<b>10</b>	<b>Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento</b>	
10.1	Número de respondedores de radar	
10.2	Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales	

- 3 Pormenores relativos a las instalaciones radioeléctricas**  
3.1 Sólo para buques con instalaciones radioeléctricas del SMSSM.

<u>Elemento</u>		<b>Disposiciones y equipos existentes a bordo</b>
<b>1</b>	<b>Sistemas Primarios</b>	
1.1	Instalación radioeléctrica de ondas métricas:	
1.1.1	<i>Codificador de LSD</i>	
1.1.2	<i>Receptor de escucha de LSD</i>	
1.1.3	<i>Radiotelefonía</i>	
1.2	Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas:	
1.2.1	<i>Codificador de LSD</i>	
1.2.2	<i>Receptor de escucha de LSD</i>	
1.2.3	<i>Radiotelefonía</i>	
1.3	Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas / decamétricas:	
1.3.1	<i>Codificador de LSD</i>	
1.3.2	<i>Receptor de escucha de LSD</i>	
1.3.3	<i>Radiotelefonía</i>	
1.3.4	<i>Radiotelegrafía de impresión directa</i>	
1.4	Estación terrena de buque de INMARSAT	
<b>2</b>	<b>Medios secundarios para emitir alerta</b>	
<b>3</b>	<b>Instalación para la recepción de información sobre seguridad marítima</b>	
3.1	Receptor NAVTEX	
3.2	Receptor de LIG	
3.3	Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas	
<b>4</b>	<b>RLS satelitaria</b>	
4.1	COSPAS - SARSAT	
4.2	INMARSAT	

<sup>5</sup> Excluidas las exigidas como equipo de los botes, balsas y botes de rescate

<b>5</b>	<b>RLS de ondas métricas</b>	
<b>6</b>	<b>Respondedor de radar del buque</b>	
<b>7</b>	<b>Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2 182 KHz</b>	
<b>8</b>	<b>Dispositivo para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2 182 KHz</b>	

**4 Métodos utilizados para garantizar la disponibilidad de las instalaciones radioeléctricas**  
4.1 Sólo para buques con instalaciones radioeléctricas del SMSSM.

4.1	Duplicación del equipo	
4.2	Mantenimiento en tierra	
4.3	Capacidad de mantenimiento en la mar	

**5 Buques sin instalaciones radioeléctricas del SMSSM.**

5.1 Para los buques obligados a llevar equipo radiotelegráfico de conformidad con el Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo, vigente.

	Prescripciones de las reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
• Horas de escucha por operador		
• Número de operadores		
• ¿Hay autoalarma?		
• ¿Hay instalación principal?		
• ¿Hay instalación de reserva?		
• El transmisor principal y el de reserva, ¿están eléctricamente separados o combinados?		

5.2 Para los buques obligados a llevar equipo radiotelefónico de conformidad con el Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo, vigente.

	Prescripciones de las reglas	Disposiciones y equipos existentes a bordo
• Horas de escucha		
• Número de operadores		

**SE CERTIFICA** que este inventario es correcto en su totalidad.

(Lugar y fecha de expedición)

(Firma y sello del Gobernador Marítimo)→

GOBERNACION MARITIMA DE



ANEXO "H"  
CERTIFICADO DE EXENCION

## REPUBLICA DE CHILE

Expedido en virtud de las disposiciones del  
**REGLAMENTO DE LAS COMISIONES DE INSPECCION DE NAVES**  
 Aprobado por D.S. (M) N° 70 del 16 de Enero de 1985  
 y del  
 CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977  
 Aprobado por D.S. ( M. RR. EE. ) N° 543 del 14 de Junio de 1985

**ARMADA DE CHILE**  
**DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE**

Por la GOBERNACION MARITIMA DE \_\_\_\_\_

**DATOS RELATIVOS AL BUQUE**

**Nombre del buque:** \_\_\_\_\_

**Número o letras distintivos:** \_\_\_\_\_

**Puerto de matrícula:** \_\_\_\_\_

**Arqueo bruto:** \_\_\_\_\_

**SE CERTIFICA:**

Que por aplicación de lo prescrito en el artículo \_\_\_\_\_

del Reglamento / Convenio<sup>6</sup> \_\_\_\_\_

El buque queda exento de las prescripciones relativas a: \_\_\_\_\_

Condiciones, si las hubiere, en que se otorga el Certificado de exención: \_\_\_\_\_

Viajes, si los hubiere, para los que se otorga el presente Certificado de exención: \_\_\_\_\_

El presente Certificado será válido hasta \_\_\_\_\_ a condición  
 de que siga siendo válido el Certificado \_\_\_\_\_  
 al que adjunta el presente certificado.

\_\_\_\_\_  
 Fecha y lugar de expedición

(Firma y sello del Gobernador Marítimo) →

\_\_\_\_\_  
 GOBERNACION MARITIMA DE

<sup>6</sup> Táchese según proceda

## ANEXO I

**DIAGRAMA DE REFRENDOS Y RENOVACION DE CERTIFICADOS Y DE RECONOCIMIENTOS DE BUQUES PESQUEROS E INSPECCION DE CARENA****NAVES PESQUERAS CONSTRUIDA ANTES DEL 2 DE SEPTIEMBRE DE 1985:**

Años	0	1	2	3	4	5
Certificado	Meses					
	0	9 12 15	21 24 27	33 36 39	45 48 51	57 60
<b>GENERAL de SEGURIDAD :</b>						
• <i>Cargo de Seguridad del equipo</i>	A	A	A	A	A	R
• <i>Cargo de Seguridad Radioeléctrico</i>	A	A	A	A	A	R
• <i>Cargo de Seguridad de construcción</i>	A	A	A	A	A	R
MARPOL, Anexo I (1)	A	A o I	I o A	A	A	R
<b>FRANCOBORDO (sólo nave factoría)</b>	A	A	A	A	A	R

**NAVES PESQUERAS CONSTRUIDA A CONTAR DEL 2 DE SEPTIEMBRE DE 1985:**

Años	0	1	2	3	4	5
Certificado	Meses					
	0	9 12 15	21 24 27	33 36 39	45 48 51	57 60
<b>GENERAL de SEGURIDAD :</b>						
• <i>Cargo de Seguridad del equipo</i>	A	A o P	P o A	A	A	R
• <i>Cargo de Seguridad Radioeléctrico</i>	P	P	P	P	P	R
• <i>Cargo de Seguridad de construcción</i>	A	A o I	I o A	A	A	R
MARPOL, Anexo I (1)	A	A o I	I o A	A	A	R
<b>FRANCOBORDO (sólo nave factoría)</b>	A	A	A	A	A	R

**CARENAS DE BUQUES PESQUEROS:**

Buque \ Meses	0	9	12	15	21	24	27	33	36	39	45	48	51	57	60
	• Buque pesquero clasificado (2)						C			C					
• Buque pesquero no clasificado (3)						C						C			

**NOTA:**

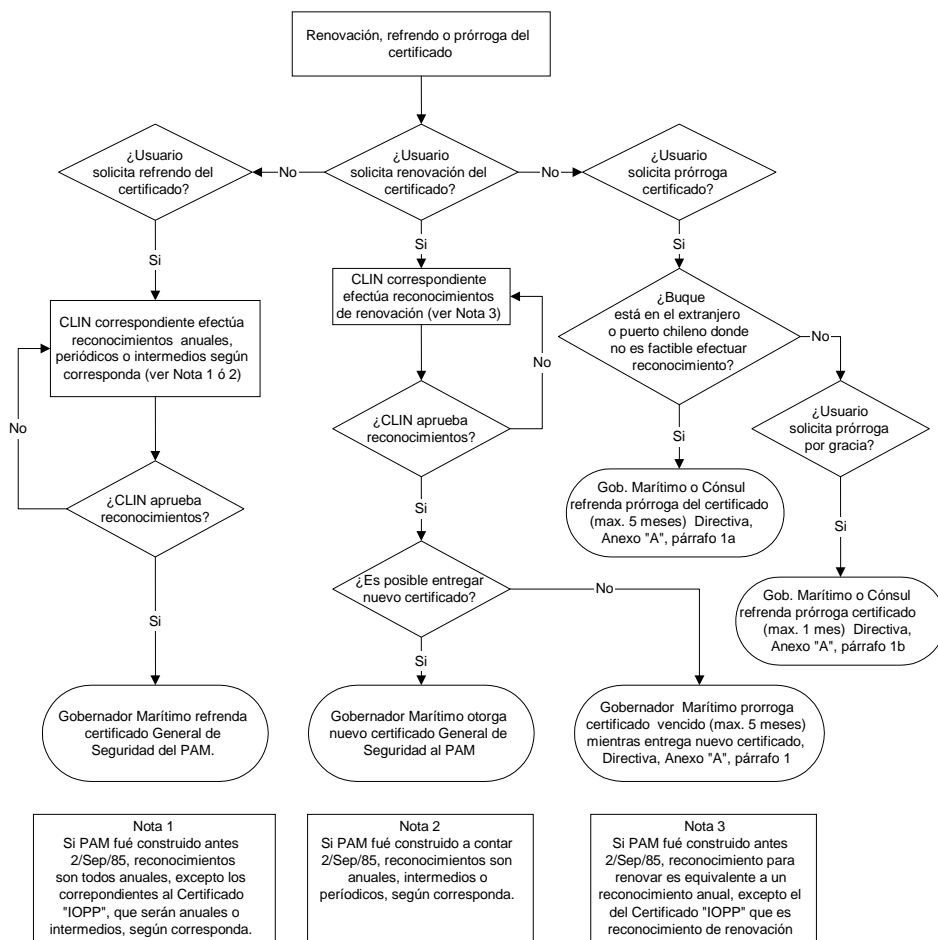
- (1) Sólo aplicable a los PAMs de arqueo bruto igual o superior a 400.
- (2) Primera carena puede ser a los 24 ó 36 meses.
- (3) Las carenas deben ser cada 24 meses independientemente del tipo de inspección que corresponda. Asimismo, cuando las condiciones del casco así lo ameriten, las inspecciones pueden efectuarse cada 12 meses u otro período que determine la respectiva A.M.

**Claves para los distintos tipos de reconocimiento:**

**R** - Renovación                      **P** - Periódico  
**I** - Intermedio                        **A** - Anual  
**C** - Carena

ANEXO "J"

**DIAGRAMA DE FLUJO PARA RECONOCIMIENTOS DE RENOVACION,  
PRORROGA DEL CERTIFICADO DE SEGURIDAD BUQUES**



DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/3 VRS.

APRUEBA DIRECTIVA DE LA DIRECCION  
GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE  
MARINA MERCANTE QUE INDICA.

VALPARAISO, 31 de Enero de 2000.

VISTOS; lo dispuesto en los artículos 5°, 36° y 97° del D.L. N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación; lo señalado en el artículo 3° del D.F.L. N° 292, de 1953; y la facultad que me confiere el artículo 345° del D.S. (M.) N° 1.340 bis de 1941,

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE la siguiente Directiva:

<u>DIRECTIVA</u>	<u>FECHA</u>	<u>CONTENIDO</u>
O-32/011	14.ENE.2000	Establece Procedimientos de Control de Mercancías Peligrosas en los Recintos Portuarios.

- 2.- Comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento y publíquese en el Boletín Informativo Marítimo de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

(Fdo.)  
JORGE ARANCIBIA CLAVEL  
VICEALMIRANTE  
DIRECTOR GENERAL

ARMADA DE CHILE  
DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO  
Y DE MARINA MERCANTE

---

**OBJ.:** ESTABLECE PROCEDIMIENTOS DE CONTROL DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN LOS RECINTOS PORTUARIOS.

**REF.:**

- a) Ley de Navegación D. L. N° 2.222 de 1978.
- b) Ley Orgánica de la DGTM. y MM. DFL. N° 292 de 1953, Art. 3 y 30.
- c) Reglamento General de Orden Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, aprobado por D. S. (M) N° 1.340 bis de 1941.
- d) Reglamento de Seguridad para la Manipulación de Explosivos y otras Mercaderías Peligrosas en los Recintos Portuarios, aprobado por D.S. (M) N° 618 de 23 de Julio de 1970.
- e) Reglamento Transporte de Cargas Peligrosas por Calles y Caminos, aprobado por D.S. N° 298 de 1994.
- f) Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, aprobado por D.S N° 777 de 13 de Septiembre de 1978.
- g) Reglamento Complementario de la Ley 17.798, Art. 108.
- h) Resolución DGMN. DCAE/EX N° 9080/122 del Ministerio de Defensa Nacional.
- i) Directiva DGTM. y MM. O-31/014 sobre Prevención de Riesgos para la manipulación y transporte del "PLOMO TETRAETILO".
- j) Directiva DGTM. y MM. O-31/004.

---

I.- **ANTECEDENTES.-**

- A.- Se entiende por Mercancías Peligrosas toda solución, sustancia química, mezcla o artículo que puede ocasionar daño a las personas, materiales y/o medio ambiente.
- B.- El crecimiento de las industrias a nivel internacional y nacional ha demandado a las industrias químicas una gran cantidad de productos que son clasificados como Mercancías Peligrosas, los cuales en un alto porcentaje son transportados en bultos y por vía marítima.
- C.- La Autoridad Marítima es la autoridad superior en las faenas que se realizan en los puertos y coordina con las demás autoridades su eficiente ejecución; pero, en materias de seguridad le corresponde exclusivamente determinar las medidas que conviene adoptar. Inserto en este concepto se encuentra el control de las Mercancías Peligrosas transportadas por vía marítima y transferidas por los puertos nacionales, velando por su correcto transporte, embalaje y estiba, debiendo para tal efecto hacerlo conforme al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, publicación que establece la reglamentación internacional y nacional para el transporte marítimo de las mercancías peligrosas.

- D.- El no cumplimiento de las normas de seguridad para la manipulación de las mercancías peligrosas, puede significar la diferencia entre la vida y la muerte de las personas o la diferencia entre un daño menor o catastrófico a la propiedad o al medio ambiente.
- E.- Por lo antes expuesto, se ha estimado necesario establecer normas comunes para este tipo de mercancías, que sean exigibles y aplicables en los puertos nacionales y en todas las naves tanto chilenas como extranjeras.

## II.- INSTRUCCIONES

### A.- **DOCUMENTACION REQUERIDA PARA EL EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE MERCANCIAS PELIGROSAS.**

- 1.- Todas las personas naturales o jurídicas que vayan a embarcar o desembarcar mercancías peligrosas, deberán presentar, a través de la respectiva agencia de nave o empresa de muellaje responsable de la nave, a la Autoridad Marítima local, la documentación que se detalla a continuación, en un plazo mínimo de 24 horas antes del embarque o desembarque. Cuando se embarque mercancía, la documentación deberá ser presentada en idioma español e inglés y para el desembarque se aceptará el idioma inglés, en la documentación, siempre que el lugar de procedencia de la mercancía no sea un país de habla hispana.
  - a.- Manifiesto de Mercancía Peligrosa. Ver ejemplo en Anexo "A"
  - b.- Formulario para el transporte multimodal de mercancías peligrosas, (IMDG CODE- PAG. 0039 Enmienda 29-98), como respaldo de todas o cada una de las mercancías citadas en el manifiesto. Ver ejemplo en Anexo "B",.
  - c.- Ficha de datos de seguridad de acuerdo con la Nch 2245. Ver ejemplo en Anexo "C". (Esto deberá ser presentado solamente por el transportista que mueva vía terrestre la Mercancía Peligrosa ya sea dentro del recinto portuario o hacia afuera)
  - d.- Información de estiba. Ver ejemplo en Anexo "D"  
Puede ser presentado el plano de estiba o lista que indique posición de estiba.
- 2.- En todos los documentos relativos al transporte marítimo de mercancías peligrosas en los que haya que nombrar las mercancías, estas serán designadas por su nombre de expedición correcto (no se admitirán nombres comerciales ni de fantasía) de acuerdo a la sección 9.3 de la Introducción General del Código IMDG (Página 0039)

### B.- **MERCANCIAS PELIGROSAS, QUE REQUIEREN DE ESCOLTA DE SEGURIDAD, EN LOS PUERTOS.**

- 1.- En consideración a que existen Mercancías Peligrosas, que por su naturaleza pueden producir graves daños a las personas, a las instalaciones y al medio ambiente, es necesario disponer de escoltas especiales, para su traslado dentro de los recintos portuarios, de acuerdo a los procedimientos que a continuación se detallan, debiendo presentarse a la Autoridad Marítima, con a lo menos 24 horas de anticipación, la documentación que se indica en Anexo "E".

a.- CLASE 1

DIVISION 1.1 A 1.6 (EXPLOSIVOS)

Toda la Clase requiere escolta de Policía Marítima, con excepción de las citadas en el Anexo "F", que requieren escolta solo cuando sus cantidades sean superiores a 500 kilos equivalente a dinamita 60%.

b.- CLASE 3

DIVISION 3.1 (LIQUIDO INFLAMABLE CON PUNTO DE INFLAMACIÓN INFERIOR A -18°C (0°F) V.C.).

Requiere Escolta de Policía Marítima cuando la cantidad a transportar supere los 220 litros, en caso fuera inferior a la señalada, se aplicará el procedimiento del Departamento de Prevención de Riesgos, de la empresa de muellaje.

c.- CLASE 5

DIVISION 5.1 (SUSTANCIAS COMBURENTES)

Requiere de Escolta de Policía Marítima sólo el "PEROXIDO DE HIDROGENO", dadas las siguientes condiciones:

- 1.- Cuando la concentración del producto sea superior a un 52%.
- 2.- Cuando la cantidad a transportar supere los 220 litros o kilos.

Cuando la cantidad sea inferior a 220 litros o kilos, se aplicará el procedimiento del Departamento de Prevención de Riesgos de la empresa de muellaje.

DIVISION 5.2 (PEROXIDOS ORGANICOS)

Requiere de Escolta de Policía Marítima cuando la cantidad a transportar supere los 220 kilos o litros, en caso que sea inferior, se aplicará el procedimiento del Departamento de Prevención de Riesgos de la empresa de muellaje.

d.- CLASE 6

DIVISION 6.1 (SUSTANCIAS TOXICAS Y VENENOSAS).

"PLOMO TETRAETILO, "PLOMO TETRAMETILO", "TETRAETILPLOMO", "TETRAMETILPLOMO" Y MEZCLA ANTIDETONANTE PARA CARBURANTES DE MOTORES".

Conforme a lo dispuesto, en la Directiva DGTM. y MM. O-31/014, citada en la referencia, estos productos requieren escolta de la Policía Marítima y escolta química especializada, siendo esta última provista por la empresa de muellaje responsable.

La escolta es obligatoria tanto para la salida del producto del recinto portuario hasta su destino final, como también el transporte y



embarque de los recipientes "VACIOS" utilizados para el transporte de estos productos.

**DIVISION 6.2 (SUSTANCIAS INFECCIOSAS)**

Requiere de Escolta de Policía Marítima.

Además se debe informar al Servicio de salud local y al Servicio de Salud correspondiente al área de destinación del producto, con copia a la Autoridad Marítima.

e.- **CLASE 7 (MATERIALES RADIATIVOS)**

Requiere Escolta de Policía Marítima.

Además se debe contar con la autorización del Servicio de salud local y el conocimiento de la Comisión Chilena de Energía Nuclear, con copia a la Autoridad Marítima.

- 2.- Cada vez que se requiera, por excepción, desconsolidar una unidad de transporte con Mercancías Peligrosas, de las clases señaladas anteriormente, excluyendo las de la clase 7 y en cantidades superiores a 220 kilos o litros dentro de los recintos portuarios, se deberá pedir vigilancia de Policía Marítima y solamente se efectuará cuando exista un recinto especializado para ello.

Debe tenerse presente que la Mercancía Peligrosa no deberá presentar derrames o signos evidentes de deterioros de la unidad de transporte.

**C.- REVISIONES QUE HARA LA PATRULLA DE POLMAR CUANDO INGRESEN A LOS RECINTOS PORTUARIOS, MERCANCIAS PELIGROSAS, POR MAR O TIERRA.**

Cada vez que se vaya a transferir mercancías peligrosas en los recintos portuarios, la patrulla de Policía Marítima, deberá revisar y hacer cumplir en forma exhaustiva todas las exigencias indicadas en el Anexo G.

En caso de no cumplir algunas de las exigencias, establecidas en el presente documento, se podrá rechazar el embarque hasta que sea corregida la observación, quedando los infractores expuesto a multas.

**ANEXOS:**

ANEXO "A"	MANIFIESTO DE MERCANCIAS PELIGROSAS.
ANEXO "B"	FORMULARIO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS PELIGROSAS.
ANEXO "C"	HOJA DE DATOS DE SEGURIDAD.
ANEXO "D"	PLANO DE ESTIBA.
Apéndice N°1	INFORMACION DE ESTIBA.
ANEXO "E"	
ANEXO "F"	
ANEXO "G"	INSPECCIONES QUE DEBE HACER LA PATRULLA DE POLMAR.

VALPARAISO, 14 de Enero de 2000.

## ANEXO "A"

**MANIFIESTO DE MERCANCIAS PELIGROSAS**

Nave	GUACAS	Nº Manifiesto	0057
Nº oficial	9124380	Bandera	Antigua Barbuda
Viaje Nº	005N	Fecha	24/09/99
Armador	SCVA	Página:	1/01
Puerto de embarque	New York	Puerto de destino	Valparaíso

Conoc. Embarque Nº B/L	Embarcador	Consignatario	Identificación del producto de acuerdo a la sección 9.3 de la Introducción General del Código IMDG.	FEm	GPA	Contenedor	Estiba
40B607464	International Paint Co.	Pinturas Trinchera	Pintura CI 3.3 Nº ONU 1263 G e/e III (+39º v.c.) 432 bidones 13450 kilos	3 - 05	310,313	TRLU2373211	020384
			CONTAMINANTE DEL MAR			CSVU4055385	020386
40B607464	Caballito Blanco Inc.	Laboratorio Petri	Paint CI 3.3 UN 1263 PG III (+39º c.c) 432 drums 13450 kilos MARINE POLLUTANT Trióxido de arsénico CI 6.1 Nº ONU 1561 G e/e II 100 bidones 12850 kilos Arsenic trioxide CI 6.1 UN 1561 PG II 100 drums 12850 kilos	6.1-04	100	CRXU2433970	191008

NOTA : Ver reverso

.....  
(NOMBRE FIRMA Y TIMBRE DE LA AGENCIA DE NAVE O  
EMPRESA DE MUELLEAJE)

NOTA : Significado del número 191008 configurado en la Columna Estiba

- 19 = Los dos primeros dígitos identifican a la décima novena corrida de contenedores vista de forma transversal de proa a popa, en este caso por ser número impar corresponde a un contenedor de 20 pies, los números pares corresponden a contenedores de 40 pies.
- 10 = El tercer y cuarto dígito identifica las corridas de contenedores en dirección longitudinal, vistos de popa a proa, se ubican desde la línea de crujía hacia ambas bandas, los que se encuentran a estribor se identifican con números impares del 01 al 11 y los que se encuentran a babor se identifican con números pares del 02 al 12.
- 08 = Los dos últimos dígitos identifican la ruma de contenedores en forma vertical en dirección de la quilla hacia la perilla.

## ANEXO "B"

## FORMULARIO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS PELIGROSAS

Este formulario podrá usarse como declaración de mercancías peligrosas dado a que se ajusta a lo prescrito en la regla 5 del capítulo VII del Convenio SOLAS 74, en la regla 4 del Anexo III del MARPOL 73/78 y en la sección 9 de la Introducción General del Código IMDG.

1 Expedidor/consignador/remite		2 Número del documento de transporte		
		3 Página 1 de páginas		4 Referencia del expedidor
		5 Referencia del transitario de la carga		
6 Consignatario		7 Porteador (debe completarlo el mismo)		
		DECLARACION DEL EXPEDIDOR Por la presente se declara que el nombre de expedición abajo indicado describe con exactitud el contenido de esta remesa, que los bultos han sido clasificados, embalados/envasados, marcados y etiquetados/rotulados y que tales bultos están, en todos los aspectos, en las debidas condiciones para su transporte de conformidad con lo dispuesto en reglamentaciones gubernamentales nacionales o internacionales aplicables.		
10 Buque/vuelo N° y fecha	11 Puerto/lugar de carga	9 Información adicional sobre manipulación		
12 Puerto/lugar de descarga	13 Destino			
14 Marcas de transporte * Número y tipo de bultos: descripción de las mercancías Masa bruta (kg) Masa neta (kg) Volumen(m <sup>3</sup> )				
15 N° de identificación del contenedor/N° de matrícula del vehículo	16 Número(s) del (de los) precinto(s)	17 Tipo y dimensiones del contenedor/vehículo	18 Tara (kg)	19 Masa bruta total (tara incluida) (kg.)
CERTIFICADO DE ARRUMAZON DEL CONTENEDOR/VEHICULO		21 RECIBO DE LA ORGANIZACION RECEPTORA		
Declaro que las mercancías descritas anteriormente han sido arrumadas/cargadas en el contenedor/vehículo de conformidad con las disposiciones aplicables.** <b>POR CADA CARGA DEL CONTENEDOR/VEHICULO LA PERSONA RESPONSABLE DE LA ARRUMAZON/CARGA HA DE COMPLETAR Y FIRMAR ESTA SECCIÓN.</b>		Se ha recibido el número arriba indicado de bultos/contenedores/remolques, que parecen estar en buen estado. (En caso contrario, indíquese en este espacio). OBSERVACIONES DE LA ORGANIZACION RECEPTORA:		
20 Nombre de la compañía		Nombre del transportista por carretera		22 Nombre de la compañía(o del expedidor que hace la nota)
Nombre cargo del declarante		N° de matrícula del vehículo		
Lugar y fecha		Firma y fecha		Nombre cargo del declarante
Firma del declarante		FIRMA DEL CONDUCTOR		Firma y fecha
				Firma del declarante

• **MERCANCIAS PELIGROSAS:**

Habrà que especificar: nombre de expedición, clase de riesgo, N° ONU, grupo de embalaje/envase (cuando se signe), contaminante del mar y además, cumplir todas las prescripciones que sean aplicables en virtud de reglamentaciones gubernamentales nacionales e internacionales. A los efectos del Código IMDG, véase el párrafo 9.3 del mismo.

\*\* A los efectos del Código IMDG, véanse los párrafos 12.3.7 ó 17.7.7 del mismo.

## ANEXO "C"

## Hoja de Datos de Seguridad

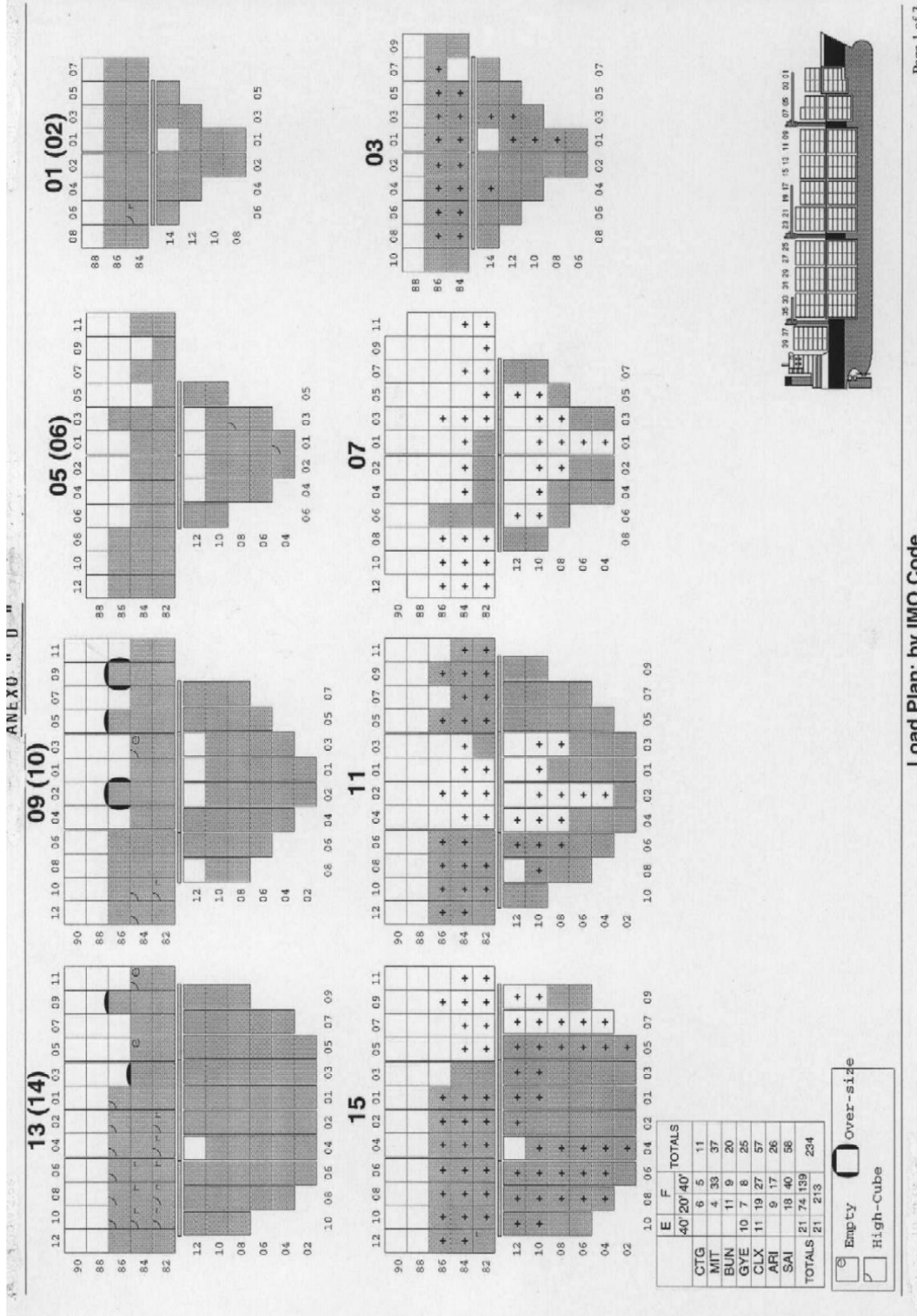
NOTA.- Por razones de orden práctico, en este ejemplo no se han incluido todos los ítemes que se presentan en el capítulo 6 de la norma.

Fecha de vigencia:

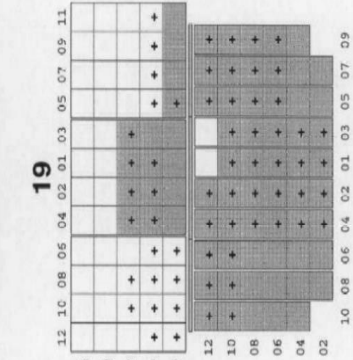
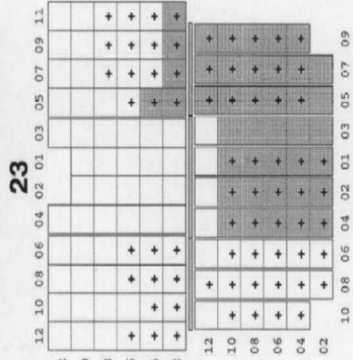
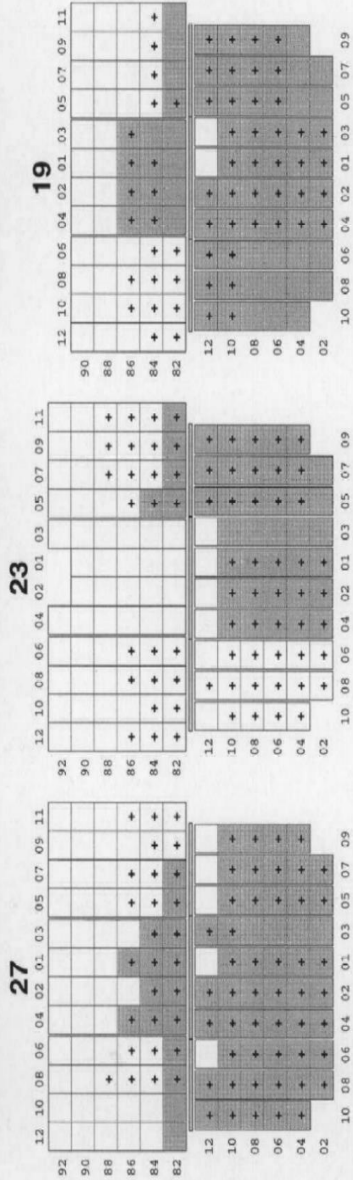
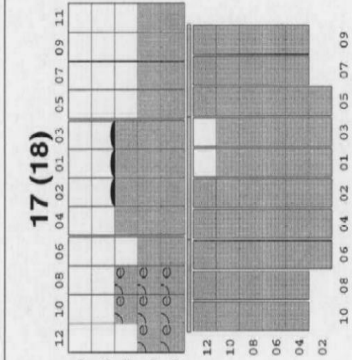
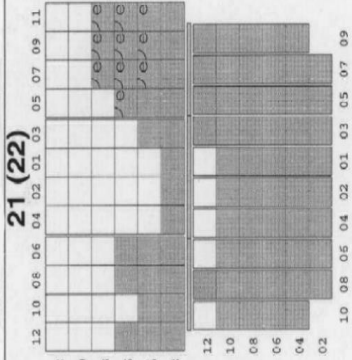
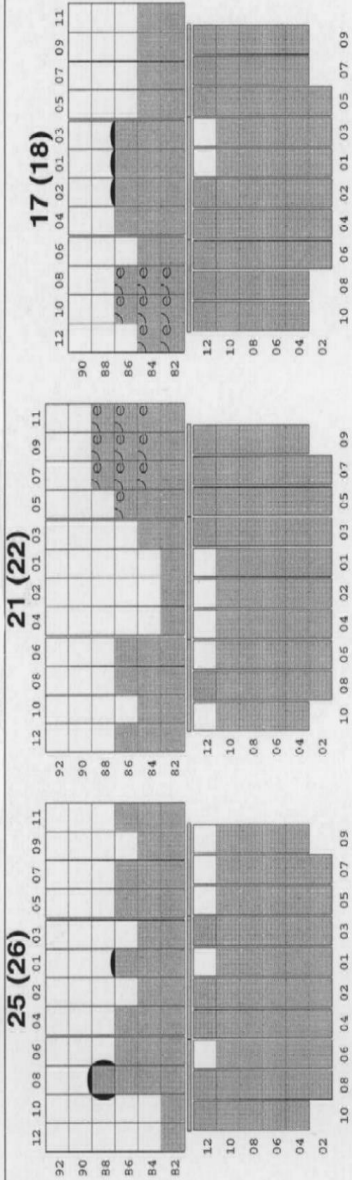
<b>Sección 1 : Identificación del producto y del proveedor</b>	
Nombre del producto	:
Código del producto	:
Proveedor	:
Fono Emergencia	:
<b>Sección 2 : Composición/Ingredientes</b>	
Nombre químico	:
Formula química	:
Sinónimos	:
N° CAS	:
N° NU	:
<b>Sección 3 : Identificación de los riesgos</b>	
Marca en etiquetas	:
Clasificación de riesgos del producto químico	:
<b>a) Peligros para la salud de las personas</b>	
Efectos de una sobreexposición aguda (por una vez)	:
Inhalación	:
Contacto con la piel	:
Contacto con los ojos	:
Ingestión	:
Efectos de una sobreexposición crónica (largo plazo)	:
Condiciones médicas que se verán agravadas con la exposición al producto	:
<b>b) Peligros para el medio ambiente</b>	
<b>c) Peligros especiales del producto</b>	
<b>Sección 4 : Medidas de primeros auxilios</b>	
En caso de contacto accidental con el producto, proceder de acuerdo con	
Inhalación	:
Contacto con la piel	:
Contacto con los ojos	:
Ingestión	:
Notas para el médico tratante	:
<b>Sección 5 : Medidas para lucha contra el fuego</b>	
Agentes de extinción	:
Procedimientos especiales para combatir el fuego	:
Equipos de protección personal para el combate del fuego	:

<b>Sección 6 : Medidas para controlar derrames o fugas</b>	
Medidas de emergencia a tomar si hay derrame del material	:
Equipo de protección personal para atacar la emergencia	:
Precauciones a tomar para evitar daños al ambiente	:
Métodos de limpieza	:
Método de eliminación de desechos	:
<b>Sección 7 : Manipulación y almacenamiento</b>	
Recomendaciones técnicas	:
Precauciones a tomar	:
Recomendaciones sobre manipulación segura, específicas	:
Condiciones de almacenamiento	:
Embalajes recomendados y no adecuados	:
<b>Sección 8 : Control de exposición/protección especial</b>	
Medidas para reducir la posibilidad de exposición	:
Parámetros para control	:
Límites permisibles ponderado (LPP) y absoluto (LPA)	:
Protección respiratoria	:
Guantes de protección	:
Protección de la vista	:
Otros equipos de protección	:
Ventilación	:
<b>Sección 9 : Propiedades físicas y químicas</b>	
Estado físico	:
Apariencia y olor	:
Concentración	:
pH	:
Temperatura de descomposición	:
Punto de inflamación	:
Temperatura de autoignición	:
Propiedades explosivas	:
Peligros de fuego o explosión	:
Velocidad de propagación de la llama	:
Presión de vapor a 20°C	:
Densidad de vapor	:
Densidad a 20°C	:
Solubilidad en agua y otros solventes	:
<b>Sección 10 : Estabilidad y reactividad</b>	
Estabilidad	:
Condiciones que deben evitarse	:
Incompatibilidad (materiales que deben evitarse)	:
Productos peligrosos de la descomposición	:
Productos peligrosos de la combustión	:
Polimerización peligrosa	:

<b>Sección 11 : Información toxicológica</b>	
Toxicidad aguda	:
Toxicidad crónica o de largo plazo	:
Efectos locales	:
Sensibilización alérgica	:
<b>Sección 12 : Información ecológica</b>	
Inestabilidad	:
Persistencia/Degradabilidad	:
Bio-acumulación	:
Efectos sobre el ambiente	:
<b>Sección 13 : Consideraciones sobre disposición final</b>	
Método de eliminación del producto en los residuos	:
Eliminación de envases/embalajes contaminados	:
<b>Sección 14 : Información sobre transporte</b>	
Nch 2190, marcas aplicables	:
Nº NU	:
<b>Sección 15 : Normas vigentes</b>	
Normas internacionales aplicables	:
Normas nacionales aplicables	:
Marca en etiqueta	:
<b>Sección 16 : Otras informaciones</b>	
<p>Los datos consignados en esta Hoja Informativa fueron obtenidas de fuentes confiables. Sin embargo, se entregan sin garantía expresa o implícita respecto de su exactitud o corrección. Las opiniones expresadas en este formulario son las de profesionales capacitados. La información que se entrega en él es la conocida actualmente sobre la materia.</p> <p>Considerando que el uso de esta información y de los productos está fuera del control del proveedor, la empresa no asume responsabilidad alguna por este concepto. Determinar las condiciones de uso seguro del producto es obligación del usuario.</p>	

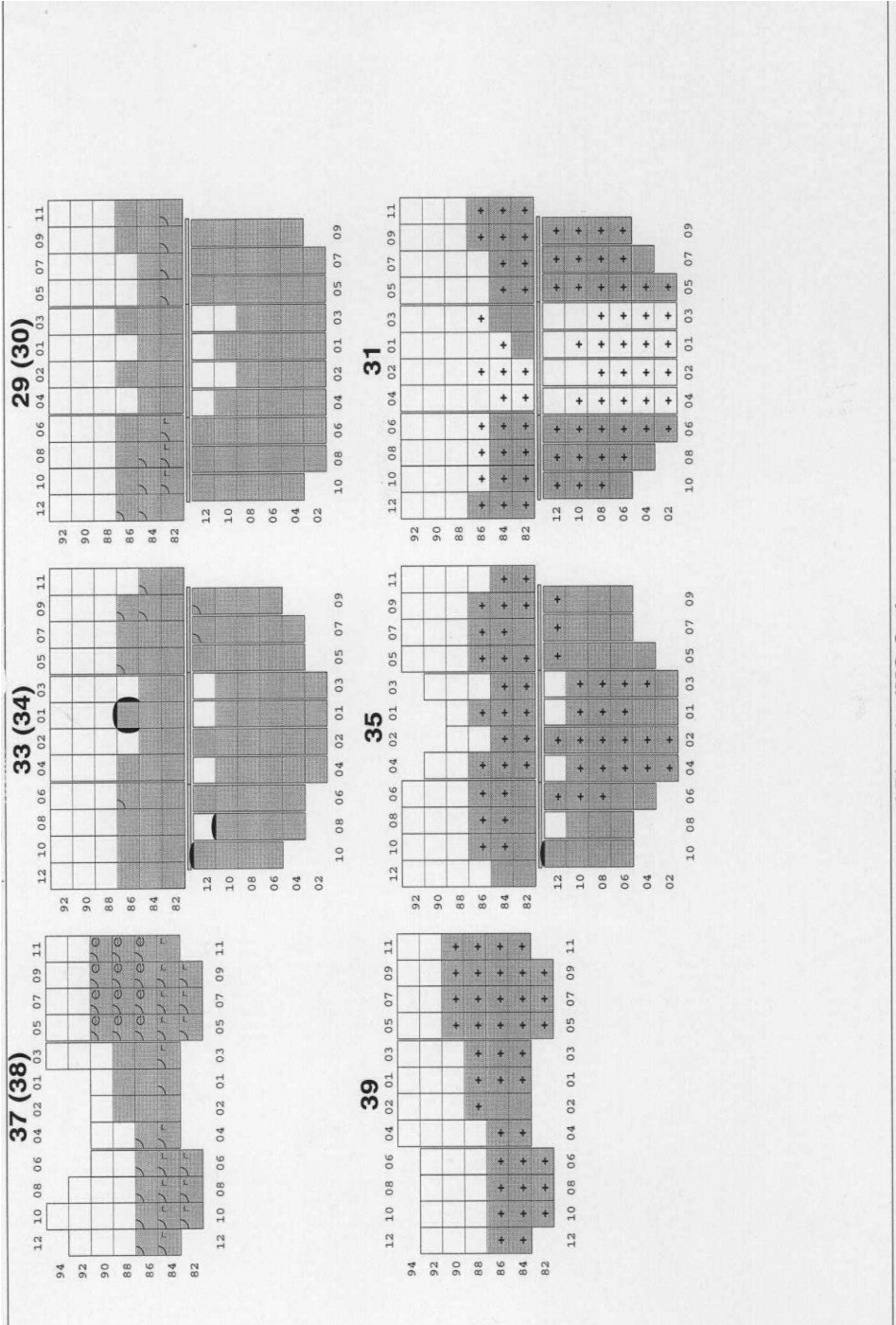


Load Plan: by IMO Code



Load Plan: by IMO Code





## APENDICE N° 1 DEL ANEXO "D"

INFORMACION DE ESTIBA.

Nave :  
 N° oficial :  
 Bandera :  
 Viaje N° :  
 Armador :  
 Puerto de embarque :  
 Puerto de destino :

Estiba	Compañía Naviera	Contenedor N°	Tamaño (Pies)	Peso (Toneladas)	Clase IMO
291006	CSV	ITLU6862445	20	13.1	3.3
170482	CAT	CMCU2047234	20	12.1	8
030614	CSV	CAXU2219250	20	7.7	3.2
010208	CSV	TRIU3730181	20	16.6	3.2
030206	CSV	CRXU2924043	20	17.1	3.2
030612	CSV	CSVU2031364	20	18.5	3.2
030214	CSV	SCZU7640589	20	23.0	6.1
210702	CAT	CMCU2094982	20	11.1	2.2
090682	CSV	TRIU3606078	20	20.3	3
110682	CSV	GSTU3508942	20	22.3	3
260810	CAT	CMCU4010086	40	5.9	9
340304	CNI	CNIU2402883	40	9.6	3.3
260804	CNI	CNIU2115250	40	11.1	9
100584	CNI	CNIU2400406	40	13.7	9
191008	COL	SUDU2563152	20	17.2	8

.....  
 (NOMBRE FIRMA Y TIMBRE DE LA AGENCIA DE NAVE O  
 EMPRESA DE MUELLEJE)

## ANEXO "E"

**IMPORTACION**

NOMBRE DEL PRODUCTO	CLASE IMO	A	B	C	D	E	F
EXPLOSIVO	1.1 A 1.6	/	X	/	/	X	X
LIQUIDO INFLAMABLE	3.1	/	X	X	X	X	X
PEROXIDO DE HIDROGENO < 52%	5.1	/	X	X	X	X	X
PEROXIDO ORGANICO	5.2	/	X	X	X	X	X
TETRAETILO DE PLOMO	6.1	/	/	/	X	X	X
SUSTANCIAS INFECCIOSAS	6.2	/	X	X	X	/	X
RADIOACTIVOS	7	/	X	X	/	/	/

**EXPORTACION**

NOMBRE DEL PRODUCTO	CLASE IMO	A	B	C	D	E	F
EXPLOSIVO	1.1 A 1.6	/	X	/	/	X	X
LIQUIDO INFLAMABLE	3.1	/	X	X	X	X	X
PEROXIDO DE HIDROGENO < 52%	5.1	/	X	X	X	X	X
PEROXIDO ORGANICO	5.2	/	X	X	X	X	X
TETRAETILO DE PLOMO	6.1	/	/	/	X	X	X
SUSTANCIAS INFECCIOSAS	6.2	/	X	X	X	/	X
RADIOACTIVOS	7	/	X	/	/	/	/

- A.- SOLICITUD DE ESCOLTA DE POLICIA MARITIMA.  
 B.- SOLICITUD DE ESCOLTA QUIMICA.  
 C.- SOLICITUD DE ESCOLTA DE CARABINEROS.  
 D.- GUIA DE LIBRE TRANSITO.  
 E.- AUTORIZACION DEL SERVICIO DE SALUD LOCAL.  
 F.- CONOCIMIENTO DE LA COMISION CHILENA DE ENERGIA NUCLEAR.

X = NO CORRESPONDE.  
 / = CORRESPONDE.

## ANEXO "F"

Ref.: DGMN. DCAE/EX. N° 9080/122  
SANTIAGO, 14/SEP/93.-

- 1.- Productos afectos a lo dispuesto sobre transporte en el artículo 108 del Reglamento Complementario de la Ley N° 17.798, por tener características explosivas, o sea, requieren Guías de Libre Tránsito y Protección, cuando se trate de cantidades superiores a 500 Kgs. equivalentes a dinamita 60%.

TIPOS DE PRODUCTOS		Equiv. 1Kg Din. 60%	Requiere Escolta P.M sobre xx Kgs.
01.	Acido Estifnico (Trinitroresorcinol)	3,0	1.500
02.	Acido Pírico (Trinitrofenol)	1,0	500
03.	Acido Trinitrobenzoico	1,5	750
04.	Acremita	4,0	2.000
05.	Algodón Pólvora (Nitrocelulosa)	0,9	450
06.	Amatol	2,4	1.200
07.	Amatex	0,8	400
08.	Amodita	1,0	500
09.	Amonal	2,6	1.300
10.	Azida de Plomo (Nitruro de Plomo)	2,7	1.350
11.	Baratol	1,0	500
12.	Ciclonita (R.D.X.)	2,0	1.000
13.	Ciclotol	0,7	350
14.	Crocilita (Trinitrocresol)	3,0	1.500
15.	DBX	0,8	400
16.	Diazodinitrofenol (DDNP)	1,0	500
17.	Diglicerol Tetranitrato	1,4	700
18.	Dinitrato de Dietilenglicol	1,5	750
19.	Dinitroso Benceno	4,0	2.000
20.	Estifnato de Plomo (Trinitroresorcinato de Plomo)	2,0	1.000
21.	Etilendinitramina (EDNA)	2,0	1.000
22.	Etilpicrato	1,0	500
23.	Fulminato de Mercurio	2,0	1.000
24.	Hexógeno (R.D.X.)	0,7	350
25.	Hidrozoato de Plomo	2,7	1.350
26.	HBX, HBX-1 (Torpex)	1,5	750
27.	HEX (Torpex)	1,5	750
28.	Haxametiltriperóxido Diamina (HMDT)	2,0	1.000
29.	Hexanitroazobenceno	2,0	1.000
30.	Hexanitrodifenilamina	1,5	750
31.	Hexanittrato de Manitol	0,8	400
32.	Hidracina Perclorato	1,1	550
33.	HMX (Octógeno)	1,0	500
34.	Manitol Hexanittrato (MHN)	0,8	400
35.	Naftita (Trinitronaftaleno)	4,0	2.000

TIPOS DE PRODUCTOS		Equiv. 1Kg Din. 60%	Requiere Escolta P.M sobre xx Kgs
36.	Nitrocelulosa	0,9	450
37.	Nitroglicol	0,8	400
38.	Nitroglicerina	0,6	300
39.	Nitroguanidina	1,3	650
40.	Naftaceno	2,2	1.100
41.	Nitroetilpropanadiol	2,0	1.000
42.	Nitruro de Plomo (Azida de Plomo)	2,7	1.350
43.	Octógeno (HMX)	1,0	500
44.	Pentrita (PETN)	0,8	400
45.	Picratol	2,7	1.350
46.	Picrato de Metilo (Trinitroanisol)	4,0	2.000
47.	Picrato de Amonio	2,0	1.000
48.	Picrita (Nitroguanidina)	1,3	650
49.	Piroxilina (Algodón Pólvora Nitrocelulosa)	0,9	450
50.	Polivinil Nitrato (PVN)	2,0	1.000
51.	Tetrazeno (Naftita, Trinal)	4,0	2.000
52.	Tetralita (Tetritl)	0,9	450
53.	Tetranitrato de Pentaeritrita (PENT, Pentrita)	0,8	400
54.	Tetritol	0,9	450
55.	TNT (Trinitrotolueno, Trotil, Trilita)	0,9	450
56.	Triazida de Cianuro	3,0	1.500
57.	Trimetileno Trinitramina	0,7	350
58.	Trinitro Clorobenceno	0,9	450
59.	Trinitroanilina	0,9	450
60.	Trinitroanisol (Picrato de Metilo)	4,0	2.000
61.	Trinitrobenceno	3,0	1.500
62.	Trinitrocresol	3,0	1.500
63.	Trinitrofenol	1,0	500
64.	Trinitroglicerina	0,6	300
65.	Trinitrometacrisol	3,0	1.500
66.	Trinitronaftaleno	4,0	2.000
67.	Trinitroresorcinol (Ácido Estífnico)	3,0	1.500
68.	Trinitroresorcinato de Plomo	2,0	1.000
69.	Trinitrotolueno (Trotil, Trilita, TNT)	0,9	450
70.	Trinitrotrimetilentriamina (Ciclonita)	0,7	350
71.	Trinitroxileno (Trinitroxilol, TNX)	5,0	2.500
72.	Tritonal	3,0	1.500
73.	Trixógeno (RDX - TNT)	2,7	1.350
74.	Tetranityroanilina (TNA)	2,0	1.000
75.	Tretitl	0,9	450
76.	Trilita (TNT)	0,9	450

TIPOS DE PRODUCTOS		Equiv. 1Kg Din. 60%	Requiere Escolta P.M sobre xx Kgs.
77.	Trinitoxilol (TNX)	5,0	2.500
78.	Trisinato	2,0	1.000
79.	Trotil	0,9	450
80.	<b>Cheddita:</b> Es un término genérico que se aplica no solamente a los explosivos en base a clorato, sino también aquellos que tienen como constituyente principal Perclorato de Potasio o de Amonio. Constituyen una amplia gama de tipos, según los agregados, lo que impide darle una equivalencia global.		

- 2.- Las cantidades de explosivos que se indican a continuación, se considerarán equivalentes a 1 Kg. de dinamita 60% (Amongelatina, Gelatina explosiva, tronex y otros productos de composición similar).

TIPOS DE PRODUCTOS		Equiv. 1 Kg. Din. 60%	Unidad de Medida	Requiere Escolta P.M sobre xx Kgs.
01.	Mechas o guías para minas	1.800,0	Mts.	900.000
02.	Cordón detonante principal, según peso PENT por unidad de longitud (5 grs/m) en promedio	160,0	Mts.	80.000
03.	Detonadores N° 6 o Conectores	750,0	Udes.	375.000
04.	Detonadores N° 8.	560,0	Udes.	280.000
05.	Dinamita permisible para carbón	2,0	Kgs.	1.000
06.	Nitrocarbonitrato (Sanfo, Anfo, Tronita, Mexal).	4,0	Kgs.	2.000
07.	Acuageles o Slurries de diámetro inferior a 3" (Hidrex) Iremita.	2,0	Kgs.	1.000
08.	Pólvora negra	9,0	Kgs.	4.500
09.	Pentolita (APD), Mexatol.	0,8	Kgs.	400
10.	Pentrita (Tetranitrato de Pentaeritrita o PETN).	0,8	Kgs.	400
12.	Trotil (Trinitrotolueno) o TNT	0,9	Kgs.	450
13.	Tiros industriales para horno	50,0	Udes.	25.000
14.	Noneles, Tecnel.	375,0	Udes.	187.500
15.	Explora.	1.000,0	Mts.	500.000
16.	Aguageles o Slurries de diámetro superior a 3" (Hidrex).	4,0	Kgs.	2.000
17.	Dinamita con mas de 30% de Nitroglicerina - Tronex.	1,0	Kgs.	500
18.	Nitrato de Amonio confinado.	5,0	Kgs.	2.500
19.	Nitrato de Amonio sin confinar.	50,0	Kgs.	25.000

**ANEXO "G"****INSPECCIONES QUE DEBE HACER LA PATRULLA DE POLMAR****A.- INSPECCION A CAMIONES QUE TRANSPORTAN MERCANCIAS PELIGROSAS EN LOS RECINTOS PORTUARIOS.**

Lugar de Inspección:	Sitio:	Fecha:
Empresa Transportista:		
Nombre de la Mercancía:	Clase IMO:	N° ONU:
Empresa de Muellaje:	N° de Patente:	

1. La antigüedad del camión no debe ser superior a 15 años.
2. La construcción del vehículo no debe ser hechiza.
3. Se debe cumplir con lo establecido en la letra c.- del punto 2.- de la letra D.- del Título II de la Directiva Ord. O-31/004 de la DIRECTEMAR, en lo relativo a rótulos.
4. El vehículo debe contar con tacómetro
5. Las mercancías peligrosas deben encontrarse bien acondicionadas en el vehículo.
6. Los bultos deben encontrarse bien estibados y sujetos convenientemente por medios apropiados.
7. No debe transportar mercancía junto con pasajeros, animales, alimentos u otro tipo de carga incompatible.
8. Los bultos sensibles a la humedad deben encontrarse protegidos.
9. El vehículo no debe tener residuos de cargamentos anteriores que puedan afectar la carga.
10. Debe contar con dos extintores de polvo químico seco multipropósito de 4 Kg como mínimo.
11. El vehículo que transporta líquidos inflamables, debe contar con conexión a tierra y su tubo de escape encontrarse a una distancia mínima de 1 metro de la válvula de descarga.
12. El motor del vehículo debe encontrarse detenido mientras se realizan las operaciones de carga o descarga.
13. El conductor, auxiliar o peoneta, no deben participar en las operaciones de carga o descarga de mercancías peligrosas.
14. El conductor no debe ingresar a los recintos portuarios acompañado de personas que no han sido expresamente autorizadas por el transportista.
15. Las personas que viajan en el vehículo, no deben portar elementos que puedan producir ignición.
16. El conductor del vehículo debe usar sus elementos de protección personal.
17. El conductor del vehículo debe poseer conocimientos acerca de la naturaleza de la mercancía peligrosa que transporta, de acuerdo a lo establecido en el Art. 21 del DS N° 40 del Ministerio del Trabajo y Previsión Social.
18. Las luces del vehículo deben encontrarse en buen estado.
19. Los neumáticos deben encontrarse en buen estado.
20. La superficie de la plataforma debe encontrarse en buen estado.
21. El gancho de acople de la plataforma debe encontrarse en buen estado.
22. Las piñas de ajuste de los contenedores no deben presentar signos de deterioro.

**B.- MERCADERIAS PELIGROSAS EN BULTOS O UNIDADES DE TRANSPORTE DEPOSITADAS EN TRANSITO EN LOS RECINTOS PORTUARIOS O ABORDO DE LAS NAVES.**

1. El rotulado de los bultos o unidad de transporte, se encuentra conforme a las prescripciones establecidas en el Código IMDG.
2. La segregación se encuentra conforme a lo establecido en el Código IMDG.
3. El embalaje se encuentra conforme a lo establecido en el Código IMDG.
4. Los embalajes y/o unidades de transporte, con mercancías peligrosas, se encuentran en buen estado visual.
5. Los embalajes/envases y recipientes intermedios para graneles, se encuentran certificados por la Autoridad Marítima.

**IMPORTANTE**

**EN CASO DE DERRAME O DESPRENDIMIENTO DE GASES TOXICOS AISLE INMEDIATAMENTE EL SECTOR Y EN "NINGUN CASO SE ACERQUE" DEBIENDO SIEMPRE ASUMIR LA "PEOR CONDICION DE PELIGRO".**

**AVISE INMEDIATAMENTE AL CAPITAN DE PUERTO U OFICIAL DE SERVICIO, DEBIENDO ESTE ACTIVAR EL PLAN DE ACCION COMUN ANTE EMERGENCIAS EN EL PUERTO.**



MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca

(D.O. N° 36.578, de 2 de Febrero de 2000)

**ESTABLECE PROCEDIMIENTOS DE INSCRIPCION EN EL REGISTRO Y DE  
OPERACION DE NAVES CON PERMISOS EXTRAORDINARIOS DE PESCA**

Núm. 37 exenta.- Valparaíso, 19 de enero de 2000.-Visto: Lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura, N°18.982 y sus modificaciones; el DFL N° 5, de 1983 y sus modificaciones; el decreto N° 328, de 1992, el decreto N° 97 de 1996, el decreto N° 787 de 1996, el decreto N° 538, de 1998; resolución N° 520 de 1996 y su modificación, de la Contraloría General de la República, Considerando:

Que, es deber del Estado velar por la protección, conservación y aprovechamiento de los recursos hidrobiológicos.

Que, corresponde al Servicio Nacional de Pesca ejecutar la política pesquera nacional y fiscalizar su cumplimiento y, en especial, velar por la debida aplicación de las normas legales y reglamentarias sobre pesca, caza marítima y demás formas de explotación de recursos hidrobiológicos.

Que, al Servicio Nacional de Pesca le corresponde llevar el Registro de Permisos Extraordinarios de Pesca y sus naves que participan en la pesquería.

Que, al Servicio Nacional de Pesca le corresponde adoptar medidas pertinentes y efectuar los controles que sean necesarios para lograr un efectivo cumplimiento de la inscripción en el registro, de conformidad a las atribuciones señaladas en el artículo N° 25 del DFL N° 5, de 1983,

**R e s u e l v o :**

- 1.- Los armadores de naves que realizan actividades extractivas de recursos hidrobiológicos a través de Permisos Extraordinarios de Pesca, deberán dar cumplimiento a los procedimientos y plazos que se señalan en la presente resolución.
- 2.- Los Titulares de Permisos Extraordinarios de Pesca, previo al inicio de sus actividades extractivas, deberán inscribir sus permisos y naves en el Registro de Permisos Extraordinarios de Pesca que lleva el Servicio Nacional de Pesca.

La inscripción deberá ser solicitada a través del Departamento de Sistemas de Información y Estadísticas Pesqueras del Servicio Nacional de Pesca por el representante legal del titular del permiso, en un plazo no superior a dos días de emitidas las autorizaciones correspondientes.

En la presentación de la solicitud de inscripción, disponible en el Servicio, se indicarán los siguientes antecedentes:

- Nombre o razón social del adjudicatario.
- Nombre del representante legal.
- Domicilio del adjudicatario.
- Unidad de pesquería que participa.
- N° y fecha de resolución de la adjudicación, transferencia, división, transmisión o en el caso de arriendo o comodato fecha de celebración del contrato.
- Acreditar para cada nave las exigencias establecidas en las letras a), c) y d) del artículo N°16 de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Igual obligación, tendrán las personas naturales o jurídicas que adquieran derechos de Permisos Extraordinarios de Pesca a través de arriendo o comodato, los que deberán adjuntar copia legalizada del contrato correspondiente.

3.- Efectuada la inscripción, el Servicio Nacional de Pesca emitirá un certificado, que acredita que la nave se encuentra inscrita en el Registro de Permisos Extraordinarios de Pesca

4.- Previo al primer zarpe de la temporada, los armadores de las naves, deberán acreditar en las Direcciones Regionales de Pesca de la jurisdicción del puerto base del área de operación, la inscripción de sus naves en el registro, adjuntando copia del certificado otorgado por el Servicio Nacional de Pesca.

5.- Los armadores que deseen incorporar nuevas naves una vez iniciada la temporada extractiva, deberán dar cumplimiento a los numerales segundo y cuarto de la presente resolución. En los casos de reemplazos de naves, además deberán adjuntar el original del certificado correspondiente a la nave que es reemplazada.

6.- Cualquier modificación en la información proporcionada al Registro de Permisos Extraordinarios de Pesca, deberá ser comunicada por escrito al Departamento de Sistemas de Información y Estadísticas Pesqueras del Servicio Nacional de Pesca, en un plazo no superior a 2 días hábiles siguientes en que se haya producido la modificación.

7.- Las naves deberán mantener a bordo y a disposición de los funcionarios fiscalizadores de la Ley General de Pesca y Acuicultura, el certificado de inscripción de la nave en el Registro de Permisos Extraordinarios de Pesca.

8.- La contravención a lo establecido en la norma de la presente resolución, será sancionada conforme a lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Juan Rusque Alcaíno, Director Nacional de Pesca.

-----ooo00ooo-----

## MINISTERIO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca

### **MODIFICA RESOLUCION N° 1.690\*, DE 1999, QUE REGLAMENTA NOMBRAMIENTO DE INSPECTORES AD HONOREM DE PESCA DEPORTIVA**

(D.O. N° 36.578, de 2 de Febrero de 2000)

Núm. 39 exenta.- Valparaíso, 19 de enero de 2000.-Vistos: Lo dispuesto en la ley N°18.465, de 1985; la resolución N°1.690, del 22 de septiembre de 1999, del Servicio Nacional de Pesca; el D.F.L. N°5, de 1983, el D.F.L. N°1, de 1992, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción y la resolución N° 520, de 1996, y sus modificaciones, de la Contraloría General de la República,

Considerando:

Que, mediante resolución N°1.690, de 1999, se estableció el Reglamento para el nombramiento de Inspectores Ad Honorem de pesca deportiva.

---

\* Publicada en el Bol. Inf. Marít. N° 5/1999, pág. 58.

Que, considerando el alto nivel de preparación y capacidad técnica adquirida por los prestadores de servicios chilenos en el ámbito de la pesca deportiva, es altamente conveniente que las labores de Inspector Ad Honorem, Categoría Guía de Pesca, sean ejecutadas solamente por personas naturales chilenas,

R e s u e l v o:

**Artículo 1º** Modifícase la resolución N° 1.690, de 1999, del señor Director Nacional de Pesca, en los siguientes términos:

- 1.- Agrégase en el numeral 1º, del Título I, Disposiciones Legales, en la segunda línea, entre las palabras “natural” y “autorizada”, la expresión “de nacionalidad chilena,”.
- 2.- Elimínase en el numeral 2º, del Título I, Disposiciones Legales, en la segunda línea, entre las palabras “chilena” y “que habiendo”, la expresión “o extranjera residente”.
- 3.- Agrégase en el numeral 2º, del Título I, Disposiciones Legales, en la segunda línea, entre las palabras “natural”, y “que habiendo”, la expresión “de nacionalidad”.
- 4.- Sustitúyese la letra b) del numeral 3º, del Título II, De los Requisitos, por: “Ser chileno”.

Anótese, notifíquese, publíquese y archívese.- Juan Rusque Alcaíno, Director Nacional de Pesca.

-----oo000oo-----

MINISTERIO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca

**ESTABLECE PROCEDIMIENTOS DE ENTREGA DE INFORMACION PARA EL CONTROL DE LA PESQUERIA DEL RECURSO JUREL**

(D.O. N° 36.578, de 2 de Febrero de 2000)

Núm. 51 exenta\*.- Valparaíso, 24 de enero de 2000.-Visto: Lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura, N° 18.892 y sus modificaciones; el D.F.L. N°5, de 1983 y sus modificaciones; el decreto exento N° 464, de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción,

Considerando:

Que es un deber del Estado velar por la protección, conservación y aprovechamiento integral de los recursos hidrobiológicos que existen en la Nación;

Que el decreto exento N°464, de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, establece, entre otras, que la entrega de información de las capturas provenientes de la actividad extractiva industrial, debe realizarse al momento del desembarque, en la forma y condiciones que se establece en el señalado decreto.

---

\* *N. del E.:* Dejada sin efecto por Resolución del Servicio Nacional de Pesca N° 187, de 28 de Febrero de 2000, publicada en el D.O. N° 36.610, de 10 de Marzo de 2000.

Que la pesquería del recurso jurel (**Trachurus murphi**), en las unidades de pesquería comprendidas entre el límite norte de la III Región y el límite sur de la X Región, ha estado sometida a medidas de regulación que indican un estado delicado del stock, que se mantiene en el presente año.

Que es indispensable disponer de información oportuna de la actividad de la flota que captura el recurso jurel y de sus desembarques para la evaluación de nuevas medidas de administración,

**R e s u e l v o:**

1.- Las personas naturales y jurídicas que desarrollan actividades pesqueras extractivas, de procesamiento o elaboración, del recurso jurel (**Trachurus murphi**), en las áreas del litoral de la III a la X Región, ambas inclusive, deberán cumplir los procedimientos y plazos que establece la presente resolución.

2.- Los armadores de naves industriales, deberán informar la recalada de sus naves a la Dirección Regional del Servicio más cercana a su puerto de arribo, con excepción de la V Región que será en la oficina de San Antonio, por escrito, vía fax, en formato establecido por el Servicio, con al menos cuatro horas de anticipación a su arribo a puerto, indicando el nombre de la nave, fecha, hora y puerto de recalada, especies que desembarcará, captura total estimada por recurso, lugar de descarga, la hora estimada de inicio de la descarga, planta y la línea de elaboración a la que inicialmente será destinada.

Asimismo, deberán comunicar diariamente, a la Dirección Regional del Servicio más cercana a su puerto de operación, con excepción de la V Región que será en la oficina de San Antonio, por escrito, vía fax, en formato establecido por el Servicio, entre las 16:00 y 20:00 horas de cada día, la situación de cada una de sus naves, indicando si está en puerto, navegando, en zona de pesca, y su ubicación geográfica cuando no está en puerto, los zarpes ocurridos, indicando fecha, hora, puerto de zarpe y recurso objetivo, y el regreso estimado.

3.- Cuando la captura de una nave incluya especies distintas al recurso jurel, su armador deberá declarar ante el Servicio, previo al desembarque, la proporción de estos recursos, en los formatos que para tal efecto dispondrá el Servicio. La nave podrá iniciar su descarga previa inspección del Servicio.

4.- Los armadores de naves industriales y artesanales que desembarquen las especies indicadas en el Art. 1º de la presente resolución, deberán entregar, antes de las 12:00 A.M., en la oficina de la Dirección Regional del Servicio más cercana al lugar de la descarga, con excepción de la V Región que será en la oficina de San Antonio, los formularios de desembarque DI-01 Formulario de Desembarque Industrial y DA-02 Formulario de Desembarque Artesanal, según corresponda, con la información de desembarque correspondiente al día calendario anterior al que se informa.

5.- Las personas naturales o jurídicas, que realicen actividades de procesamiento o transformación en plantas, deberán informar diariamente, por escrito, vía fax, en formato establecido por el Servicio, antes de las 12:00 horas A.M., a la Dirección Regional del Servicio más cercana a su lugar de procesamiento, con excepción de la V Región que será en la oficina de San Antonio, toda la información de proceso correspondiente al día calendario anterior al que se informa, respecto de los siguientes datos:

- a) Origen de la materia prima: Nombre de las naves que la abastecieron, tipo de recurso y volumen (ton) recepcionado por recurso, volúmenes (ton) de saldo en pozo, volúmenes (ton) de desechos derivados del procesamiento para consumo humano directo.

- b) Materia prima procesada: Volumen de materia prima procesada (ton), indicado por recurso procesado.
- c) Producción: producto obtenido del proceso, tipo, volumen (ton y número, si corresponde), línea de elaboración.
- d) Movimientos del stock: volúmenes de producto ingresado al stock y volúmenes de producto egresado del stock (en toneladas y número si corresponde).

6.- Las personas naturales o jurídicas que trasladen productos derivados de los recursos señalados en el Art. 1º de la presente resolución, con fines de comercialización u otros, deberán acreditar el origen de éste, para lo cual podrán solicitar a la oficina del Servicio más cercana al lugar donde mantiene sus stock, la visación del respectivo documento tributario que avala el traslado o la emisión de una Guía de Libre Tránsito. Lo anterior se debe realizar presentando una solicitud de visación, cuyo formulario se debe requerir en el propio Servicio.

El documento tributario utilizado para acreditar origen deberá incorporar una copia adicional, que llevará en su parte inferior una leyenda que diga "Copia Sernapesca", de un color diferente a las utilizadas para efectos tributarios. Si la empresa cuenta con documentación antigua, deberá sacar fotocopia del documento original utilizado.

En el centro de almacenamiento, desde donde se originó el traslado del producto, se deberá mantener un sistema de archivo de los documentos tributarios visados, donde quedarán a disposición del Servicio, todas las copias de los documentos tributarios utilizados con la leyenda "Copia Sernapesca", o fotocopia según corresponda, en forma correlativa, considerando las anuladas y las utilizadas con fines distintos a los traslados de productos pesqueros.

La visación, tendrá una duración máxima de 48 horas y sólo será válida para el trayecto entre el lugar de origen y el lugar de destino, ambos especificados en dicho documento.

7.- Para efectos de exportación, la Orden de Embarque deberá ser visada por el Servicio Nacional de Pesca.

Esta Visación sólo autorizará las cantidades señaladas en el anverso de la Orden de Embarque, previa presentación de la(s) guía(s) de despacho o factura(s) de exportación debidamente visada por el Sernapesca y siempre que el exportador tenga stock declarado suficiente para cubrir la exportación.

El Servicio Nacional de Aduanas exigirá en puertos y aeropuertos la Orden de Embarque visada por el Servicio Nacional de Pesca.

8.- La infracción a lo dispuesto en la presente resolución será sancionada en conformidad con el procedimiento y las penas contempladas en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Juan Rusque Alcaíno, Director Nacional de Pesca.

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/244 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA ABORDO  
EN CASO DE CONTAMINACION POR  
HIDROCARBUROS DE LA M/N "FRANZ"

VALPARAISO, 08 de Febrero de 2000.

VISTOS: la Solicitud presentada por la EMPRESA NAVIERA "CONSTANTINO KOCHIFAS CARCAMO" y el informe preparado por la DIRECCION DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARITIMAS respecto al cumplimiento de la Regla 26 de MARPOL 73/78, y teniendo presente las facultades que me confiere la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo del D.S. (M) N° 1 de 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE el "Plan de Emergencia de abordó en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N "FRANZ", el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL y la DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame.
- 2.- El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria, deberá encontrarse a bordo, y un número suficiente de copias deberá ser entregada para su distribución a los Oficiales de Cargo, los que deberán mantenerlo ordenado y actualizado.
- 3.- El presente plan sólo puede ser cambiado y/o actualizado con aprobación de la Administración.
- 4.- ANOTESE Y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)  
WALDEMAR HOFMANN MARDONES  
CAPITAN DE FRAGATA LT  
DIRECTOR DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARITIMAS  
SUBROGANTE

## MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Armada de Chile

Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante

**MODIFICA RESOLUCION QUE INDICA EN LOS TERMINOS QUE SE SEÑALA**

(D.O. N° 36.586, de 11 de Febrero de 2000)

Ordinario N° 12.600/121 Vrs.- Valparaíso, 25 de enero de 2000.- Vistos: lo dispuesto en los artículos 5; 29; 34 y siguientes de la Ley de Navegación aprobada por D.L. N° 2.222 del 21 de mayo de 1978; lo dispuesto en el artículo 47 del Reglamento de Practicaje y Pilotaje aprobado por D.S. (M) N° 397 del 8 de mayo de 1985 y la resolución DGT.M. y MM. Ord. N° 12.600/410 Vrs. De fecha 27 de octubre de 1986,

**R e s u e l v o:**

1.- Reemplázase el punto 1 de la resolución DGT.M. y MM. Ord. N° 12.600/410 Vrs. del 27 de octubre de 1986, en los términos que se indican:

<b>Arica</b>	Línea que une canto W de Península Alacrán con punta Chacalluta. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1101, Edición 1998).
<b>Pisagua</b>	Línea que une punta Pichalo con punta Pisagua. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 113, Edición 1980).
<b>Junín</b>	Línea que une punta Landgren con punta Junín. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1146, Edición 1998). Caleta Buena Línea que une punta Rabo de Ballena con punta Monreal. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1146, Edición 1998).
<b>Iquique</b>	Paralelo de Lat. 20°11'21"S, y el meridiano del faro Península Serrano. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1211, Edición 1988).
<b>Patillos</b>	Línea que une punta Cotitira con punta Patillos. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1232, Edición 1999).
<b>Patache</b>	Paralelo de Lat. 20°47'30"S, y el meridiano 70°12'15",5 W. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1233, Edición 1999).
<b>Tocopilla</b>	Línea que une el faro Islote Blanco con canto W de roca Blanca. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 131, Edición 1981).
<b>Mejillones</b>	Paralelo que pasa por punta Choros. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1341, Edición 1982).
<b>Antofagasta</b>	Por el N el paralelo de Lat. 23°38'12"S, por el W el meridiano que pasa a 2 cables al W del faro Extremo Molo Abrigo; y por el S el paralelo de Lat. 23°39'06"S. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2121, Edición 1982).

<b>Coloso</b>	Paralelo de Latitud 23°44'42"S, y el meridiano Longitud 70°28'13" W. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2131, Edición 1999).
<b>Taltal</b>	Línea que une punta Hueso Parado con islote Puntilla. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 207, Edición 1951).
<b>Chañaral</b>	Paralelo que pasa por la parte norte del cementerio y el meridiano que pasa por la punta Rocosa y blanca notable. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 207, Edición 1951).
<b>Caldera</b>	Línea que une punta Caldera con punta Francisco. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3110, Edición 1988).
<b>Calderilla</b>	Línea que une punta Caldereta con punta Zorro. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3110, Edición 1988).
<b>Huasco</b>	Línea que une la desembocadura del río Huasco con el islote Blanco. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3210, Edición 1994).
<b>Cruz Grande</b>	Línea que une punta Medanitos con punta Mostacilla. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 306, Edición 1952).
<b>Coquimbo</b>	Paralelo que pasa por el morro Pelicano y el meridiano que pasa por el Puente Negro. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4120, Edición 1989).
<b>Guayacán</b>	Línea que une punta Miedo con punta Herradura. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4120, Edición 1989).
<b>Los Vilos</b>	Línea que une los cantos de las puntas W de isla Huevos, islas Blancas y punta Penitente. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 406, Edición 1975).
<b>Quintero</b>	Línea que une Punta Liles con punta Ventanilla. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4251, Edición 1983).
<b>Valparaíso</b>	Línea que une roca La Baja con punta Gruesa. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 5110, Edición 1985).
<b>San Antonio</b>	Paralelo que pasa por faro Punta Panul por el N, y el paralelo que pasa por punta Molo Sur por el S, y el meridiano que pasa a 1 milla al W de dicho molo. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 5115, Edición 1999).
<b>Constitución</b>	Paralelo 35°19'00" S y el meridiano que pasa por la Piedra de la Iglesia. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 506, Edición 1957).
<b>Tomé</b>	Paralelo 36°38'00" S, y el meridiano que pasa por la punta Montecristo. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6110, Edición 1985).



<b>Penco y Lirquén</b>	Paralelo de Punta Lirquén y el meridiano 73°00'44" W. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6120, Edición 1984).
<b>Talcahuano</b>	Línea que une faro Molo Marinao con faro Banco Belén, y el meridiano que pasa por el faro Banco Belén. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6120, Edición 1984).
<b>San Vicente</b>	Línea que une punta Pardo con punta Gualpén. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6130, Edición 1984).
<b>Coronel</b>	Línea que une faro Punta Puchoco con Bajo Playa Negra. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6150, Edición 1987).
<b>Lota</b>	Línea que une punta Lutrín con islote Lobos. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 605, Edición 1951).
<b>Lebu</b>	Línea que une punta Millaneco con faro Punta Tucapel. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 607, Edición 1943). Corral Línea que une punta Molino con punta San Carlos. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6270, Edición 1989).
<b>Ancud</b>	Línea que une punta Ahui con roca Cochinos, y el meridiano de la isla Cochino por el E. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 7230, Edición 1998).
<b>San José</b>	Línea que une roca San Pedro, con canto S de isla Calbuco. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 7310, Edición 1999).
<b>Puerto Montt</b>	Paralelo de Lat. 41°29'42" S, y el meridiano que pasa por el muelle del Ex Frigorífico. En el canal Tenglo, la línea que une punta Anselmo con punta Codina. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 7330, Edición 1989).
<b>Chaitén</b>	Paralelo de punta Pichi Nichi y el meridiano de punta García. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 721, Edición 1969).
<b>Chacabuco</b>	Línea que une punta Sofia, con punta Weste. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 8291, Edición 1986).
<b>Edén</b>	Línea que pasa tangente a punta Greville e islotes Eva. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 9472, Edición 1997).
<b>Natales y Borries</b>	Meridiano de punta Mila por el N, y el paralelo que pasa por los Islotes Cisnes por el S. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 10620, Edición 1998).
<b>Punta Arenas</b>	Línea que une los siguientes puntos geográficos: 1) Lat. 53°06'30" S. Long. 70°52'36" W. 2) Lat. 53°06'30" S. Long. 70°49'42" W. 3) Lat. 53°09'00" S. Long. 70°49'42" W. 4) Lat. 53°14'00" S. Long. 70°54'54" W. 5) Lat. 53°14'00" S. Long. 70°56'20" W.

<b>Cabo Negro</b>	(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11410, Edición 1991). Paralelo y meridiano sobre el faro Isla Isabel.
<b>Percy y Clarencia</b>	(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1136, Edición 1987). Paralelo 52°56'00" S y el meridiano que pasa por punta Zegers.
<b>Gregorio</b>	(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11550, Edición 1987). Paralelo 52°38'52" S, y el meridiano 70°08'00" W.
<b>Pto. Williams</b>	(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11500, Edición 1991). Línea que une faro Punta Gusano, con boya Banco Herradura y baliza anterior de Punta Truco. (Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 13150, Edición 1993).

2.- Anótese y comuníquese a quienes corresponda para su cumplimiento y publíquese la presente resolución en el Diario Oficial de la República de Chile.- Jorge Arancibia Clavel, Vicealmirante, Director General.

-----ooc00ooc-----

## MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Servicio Nacional de Pesca - Dirección Nacional

### **ESTABLECE PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE LA VEDA DE PESQUERIA DEL RECURSO JUREL**

(D.O. N° 36.588, de 14 de Febrero de 2000)

Núm. 76 exenta.- Valparaíso, 3 de febrero de 2000.- Visto: Lo dispuesto en la Ley General de Pesca Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones; el DFL N° 5, de 1983 y sus modificaciones; el decreto exento N° 56, de 2000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 520 de 1996 y sus modificaciones de la Contraloría General de la República,

Considerando:

Que, es un deber del Estado velar por la protección, conservación y aprovechamiento integral de los recursos hidrobiológicos que existen en la nación;

Que, el decreto exento N° 56 del 21 de enero de 2000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, estableció una veda biológica para el recurso Jurel (*Trachurus murphi*), en las unidades de pesquería comprendidas entre el límite norte de la III Región y el límite sur de la X Región, durante el período comprendido entre las 00:00 hrs. Del día 25 de enero de 2000 y las 24:00 hrs. Del día 15 de Abril de 2000.

Que, durante el período de veda biológica, el decreto exento N° 56 prohíbe la captura, comercialización, transporte, procesamiento de la especie vedada y de los productos derivados de ella.

Que, existen especies que comparten el hábitat y la distribución espacial en el área en que se desarrolla la pesquería del recurso jurel y, a la selectividad de los artes de pesca utilizado en las actividades extractivas, hace necesario establecer procedimientos sobre estos recursos, para mantener una adecuada fiscalización de la norma.

Que, corresponde al Servicio Nacional de Pesca ejecutar la política pesquera nacional y fiscalizar su cumplimiento y, en especial, velar por la debida aplicación de las normas legales y reglamentarias sobre pesca, caza marítima y demás formas de explotación de los recursos hidrobiológicos.

**R e s u e l v o:**

1.- Las personas naturales y jurídicas que deseen desarrollar actividades pesqueras extractivas, de procesamiento, de elaboración, transporte o comercialización, de los recursos Sardina (*Sardinops sagax*), Sardina común (*Clupea bentincki*), Anchoveta (*Engraulis Ringens*) y Merluza de cola (*Macruronus magellanicus*), en las áreas del litoral de la III a la X Región, ambas inclusive, deberán cumplir los procedimientos y plazos que establece la presente resolución.

2.- Los armadores de naves industriales deberán informar la recalada de sus naves a la Dirección Regional del Servicio más cercana a su puerto de arribo, con excepción de la V Región que será en la oficina de San Antonio, por escrito, vía fax, en formato establecido por el servicio, con al menos cuatro horas de anticipación a su arribo a puerto, el nombre de la nave, fecha, hora y puerto de recalada, especies que desembarcará, captura total estimada por recurso, lugar de descarga, la hora estimada de inicio de la descarga, planta y la línea de elaboración a la que inicialmente será destinada.

Asimismo, deberán comunicar diariamente, a la Dirección Regional del Servicio más cercana a su puerto de operación, con excepción de la V Región que será en la oficina de San Antonio, por escrito, vía fax, en formato establecido por el servicio, entre las 16:00 y 20:00 horas de cada día, la situación de cada una de sus naves, indicando si está en puerto, navegando, en zona de pesca, y su ubicación geográfica cuando no está en puerto, los zarpes ocurridos, indicando fecha, hora, puerto de zarpe y recurso objetivo, y el regreso estimado.

Los armadores cuyas naves zarpen con fines distintos a los de faena de pesca, deberán informar además al Servicio, el objetivo del viaje y su puerto de recalada.

3.- Cuando la captura presente en una nave incluya más de una especie, su armador deberá declarar ante el Servicio, previo al desembarque, la proporción de estos recursos, en los formatos que para tal efecto dispondrá el Servicio. La nave podrá iniciar su descarga previa inspección del Servicio.

4.- Las personas naturales o jurídicas, que realicen actividades de procesamiento o transformación en plantas, deberán informar diariamente, por escrito, vía fax, en formato establecido por el Servicio, antes de las 12:00 horas A.M., a la Dirección Regional del Servicio más cercana a su lugar de procesamiento, con excepción de la V Región que será en la oficina de San Antonio, toda la información de proceso correspondiente al día calendario anterior al que se informa, respecto de los siguientes datos:

a) **Origen de la materia prima:** Nombre de las naves que la abastecieron, tipo de recurso y volumen (ton) recepcionado por recurso, volúmenes (ton) de saldo en pozo, volúmenes (ton) de desechos derivados del procesamiento para consumo humano directo.

b) **Materia prima procesada:** Volumen de materia prima procesada (ton), indicado por recurso procesado.

c) **Producción:** Producto obtenido del proceso, tipo, volumen (ton y número, si corresponde), línea de elaboración.

d) **Movimientos del stock:** Volúmenes de producto ingresado al stock y volúmenes de producto egresado del stock (en toneladas y número si corresponde).

5.- Las personas naturales o jurídicas, que realicen actividades de procesamiento o transformación en plantas, deberán informar por escrito al Servicio, el stock de producto en existencia, indicando tipo de producto, volúmenes y unidad de almacenamiento.

Por otra parte, al término del período de veda, deberán informar por escrito al Servicio, dentro de las 24 horas siguientes, el stock de producto en existencia, indicando tipo de producto, volúmenes y unidad de almacenamiento.

Las declaraciones de existencia de producto deberán señalar claramente las unidades de medida en las que se encuentran almacenados los productos, indicando, número de unidades, tipo de envase general, envase unitario, peso neto envase unitario, cuando corresponda.

La unidad de almacenamiento de los productos harina en estado granel, deberán dimensionarse, en volumen (m<sup>3</sup>) o peso (ton), a objeto de permitir la contabilización de los stocks en existencia. Al respecto, en la verificación de los stocks informados de harina a granel, se aplicará la metodología establecida por el Servicio, para la obtención de muestra con fines de certificación de calidad.

6.- Con fines exclusivos de fiscalización y control, el Servicio utilizará los siguientes rendimientos de materia prima a producto, factores de estiba de producto y coeficientes de densidad, los cuales corresponden al valor promedio de la información proporcionada por las empresas en los últimos dos años.

Recurso	Coeficientes	Tipo de producto				
		Harina	Aceite	Conserva	Surimi	Congelado
Sardina Común	Rendimiento (%)	22	3,5-4,5	45 c.e.c./ton	-	-
	Estiba (m <sup>3</sup> /ton)	1,63	1,1	-	-	1,33
	Densidad (Kg/m <sup>3</sup> )	630	910	-	-	750
Anchoveta	Rendimiento (%)	22	3,5-4,5	45 c.e.c./ton	-	-
	Estiba (m <sup>3</sup> /ton)	1,63	1,1	-	-	1,33
	Densidad (Kg/m <sup>3</sup> )	630	910	-	-	750
Merluza de cola	Rendimiento (%)	22	1,0-2,0	-	18	42,5
	Estiba (m <sup>3</sup> /ton)	1,63	-	-	-	1,08
	Densidad (Kg/m <sup>3</sup> )	630	-	-	-	930

7.- Las personas naturales o jurídicas que cuenten con plantas, deberán certificar ante el Servicio, cuando éste lo solicite y a través de un organismo competente, autorizado por el Servicio, las siguientes capacidades de operación:

a) Capacidad de descarga por hora y elaboración diaria de harina, expresado en toneladas de materia prima procesada por cada 8 horas.

b) Capacidad de procesamiento de congelado, surimi y ahumado, en toneladas de materia prima cada 8 horas, cuando corresponda.

c) Nivel de precisión de cada uno de los sistemas de pesaje, señalando su tolerancia de error respectivo, expresado en toneladas.

8.- Las personas naturales o jurídicas que trasladen productos derivados de los recursos señalados en el Art. 1º de la presente resolución, con fines de comercialización u otros, deberán acreditar el origen de éste, para lo cual podrán solicitar a la oficina del Servicio más cercana al lugar donde mantiene sus stocks, la visación del respectivo documento tributario que avala el traslado o la emisión de una Guía de Libre Tránsito. Lo anterior se debe realizar presentando una solicitud de visación, cuyo formulario se debe requerir en el propio Servicio.

El documento tributario utilizado para acreditar origen deberá incorporar una copia adicional, que llevará en su parte inferior una leyenda que diga "Copia Sernapesca", de un color diferente a las utilizadas para efectos tributarios. Si la empresa cuenta con documentación antigua, deberá sacar fotocopia del documento original utilizado.

En el centro de almacenamiento, desde donde se originó el traslado de producto, se deberá mantener un sistema de archivo de los documentos tributarios visados, donde quedarán a disposición del Servicio todas las copias de los documentos tributarios utilizados con la leyenda Copia Sernapesca, o fotocopia según corresponda, en forma correlativa, considerando las anuladas y las utilizadas con fines distintos a los traslados de productos pesqueros.

La visación tendrá una duración máxima de 48 horas y sólo será válida para el trayecto entre el lugar de origen y el lugar de destino, ambos especificados en dicho documento.

9.- Para efectos de exportación, la Orden de Embarque deberá ser visada por el Servicio Nacional de Pesca. Esta visación sólo autorizará las cantidades señaladas en el anverso de la Orden de Embarque, previa presentación de la(s) guía(s) de despacho o factura(s) de exportación debidamente visada por el Sernapesca y siempre que el exportador tenga stock declarado suficiente para cubrir la exportación.

El Servicio Nacional de Aduanas exigirá en puertos y aeropuertos la Orden de Embarque visada por el Servicio Nacional de Pesca.

10.- La infracción a lo dispuesto en la presente resolución será sancionada en conformidad con el procedimiento y las penas contempladas en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Juan Rusque Alcaíno, Director Nacional de Pesca.

-----oo000oo-----

## MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca

### **ESTABLECE PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE LAS ACTIVIDADES EXTRACTIVAS, PROCEDIMIENTO Y ELABORACION DEL RECURSO JUREL, PARA EL CONSUMO HUMANO DIRECTO, EN PERIODO DE VIGENCIA DE LA VEDA**

(D.O. N° 36.595, de 22 de Febrero de 2000)

Núm. 157.- Valparaíso, 17 de febrero de 2000.- Visto: Lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones; el DFL N° 5, de 1983 y sus modificaciones; el decreto exento N° 56 de 2000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República, el decreto exento N° 94 del 17 de febrero de 2000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Considerando:

Que es un deber del Estado velar por la protección, conservación y aprovechamiento integral de los recursos hidrobiológicos que existen en la nación; Que el decreto exento N° 56, de fecha 21 de enero de 2000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, establece una veda biológica de reclutamiento para el recurso Jurel (**Trachurus murphyi**), en el área comprendida entre el límite norte de la III Región y el límite sur de la X Región, la que rige desde las 00:00 horas del día 25 de enero de 2000 hasta las 24:00 horas del día 15 de abril de 2000.

Que el decreto exento N° 94 de fecha 17 de febrero de 2000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, autoriza las actividades extractivas, de procesamiento y elaboración del recurso Jurel (**Trachurus murphyi**), para consumo humano directo, durante el período de vigencia de la veda biológica establecida en el decreto exento antes indicado y señala que con el fin de una adecuada fiscalización, el Servicio Nacional de Pesca establecerá mediante resolución las condiciones y requisitos para estos efectos, pudiendo establecer límites de desembarque y número de naves, por cada planta de proceso, en relación directa a la capacidad de elaboración de la misma.

Que le corresponde al Servicio Nacional de Pesca establecer los procedimientos y mecanismos de control, que permitan el cumplimiento de la normativa vigente.

**R e s u e l v o:**

1.- Los interesados en desarrollar actividades extractivas, de procesamiento, de elaboración, transporte o comercialización, del recurso Jurel (**Trachurus murphyi**) para consumo humano directo, durante el período de veda establecido por decreto exento N° 56, de 2000, señalado en los Vistos, deberán cumplir los procedimientos y plazos que establece la presente resolución.

2.- Podrán operar en la captura del recurso Jurel (**Trachurus murphyi**), cuyo destino sea la elaboración de producto para consumo humano directo, los armadores, tanto industriales como artesanales, que cumplan con los requisitos de la Ley General de Pesca y Acuicultura y sus modificaciones, y que previamente se inscriban en la nómina que para estos efectos establecerá el Servicio Nacional de Pesca, a través de las Direcciones Regionales de la III, IV, V, VIII y X Regiones.

Lo anterior se deberá requerir por escrito, indicando por cada nave la siguiente información: nombre, matrícula y capacidad de bodega en m<sup>3</sup>, de la nave, el nombre y matrícula del patrón a cargo de ésta; y se debe indicar el nombre de la planta que será abastecida por cada nave y número de resolución que la autoriza para procesar el recurso Jurel para consumo humano. Cada embarcación sólo podrá abastecer a una planta, que será la individualizada en la solicitud de inscripción presentada al Servicio.

El Servicio comunicará vía fax o telefónicamente la aceptación o rechazo de la inscripción antes indicada.

Los armadores artesanales deberán presentar un documento que acredite la existencia de un contrato de abastecimiento con una o más plantas, durante el período que dure la veda del recurso Jurel.

3.- Previo a cada zarpe, el armador de la nave inscrita deberá informar por escrito al Servicio, hora y lugar desde el cual se va a efectuar el zarpe, así como el área de pesca estimada.

4.- Los armadores de naves inscritos para la extracción del recurso Jurel para consumo humano directo, deberán informar la recalada de sus naves a la Dirección Regional del Servicio más cercana a su puerto de arribo, con excepción de la V Región que será en la oficina de San Antonio, por escrito, vía fax, en formato establecido por el Servicio, con al menos cuatro horas de anticipación a su arribo a puerto, el nombre de la nave, fecha, hora y puerto de recalada, especies que desembarcará, captura total estimada por recurso, lugar de descarga, la hora estimada de inicio de la descarga, planta y la línea de elaboración a la que inicialmente será destinada.

Los armadores cuyas naves zarpen con fines distintos a los de faenas de pesca, deberán informar además al Servicio el objetivo del viaje y su puerto de recalada.

En el caso de armadores artesanales, esta información puede ser comunicada por vía telefónica.

5.- Cuando la captura presente en una nave incluya especies distintas al recurso Jurel, su armador deberá declarar ante el Servicio, previo al desembarque, la proporción de estos recursos, en los formatos que para tal efecto dispondrá el Servicio. La nave podrá iniciar su descarga previa inspección del Servicio.

6.- Las personas naturales o jurídicas, que cuenten con autorización para elaborar el recurso Jurel para consumo humano directo y que deseen procesar dicho recurso durante el período de veda, previo al inicio de su operación, deberán cumplir e informar por escrito al Servicio lo siguiente:

- a) Capacidad de elaboración diaria de conserva medida en c.e.c. (cajas estándar común de 24 tarros de una libra cada uno en un turno de 8 horas), de congelado, surimi y ahumado, en toneladas de materia prima cada 8 horas, cuando corresponda.
- b) Nombre y matrícula de las naves que la abastecerán, inscritas conforme al numeral 2 de esta resolución, cuyo número será determinado por el Servicio, en función de la capacidad de elaboración de la planta. No obstante lo anterior, este número no podrá exceder, por regla general, de dos (2) naves.

7.- El volumen total de materia prima en toneladas, que la planta podrá ingresar diariamente, no podrá ser superior a la capacidad de proceso diario, informada de acuerdo con lo estipulado en la letra a) del numeral 3.- Para los efectos de determinar la cantidad de materia prima a la cual la planta puede acceder diariamente, se deberá considerar un rendimiento de 35 c.e.c./tonelada de materia prima, más las toneladas de materia prima para congelado, surimi y ahumado, cuando corresponda.

Para efectos de contabilizar y controlar el volumen total de materia prima que la planta ingresa por día, se considerará la sumatoria de los volúmenes físicos ingresados a ésta, en el período comprendido entre las 00:00 Hrs. de un día y las 24:00 Hrs. del mismo. No obstante lo anterior, cualquier desembarque que exceda el volumen diario permitido, podrá ser ingresado sólo si lo autoriza el Servicio. Con todo, al término del período de veda, el volumen total ingresado a la planta no podrá ser superior a la sumatoria de los volúmenes máximos por día autorizados para el período.

8.- Las personas naturales o jurídicas, que cuenten con autorización para elaborar recurso Jurel para consumo humano directo, que transfieran materia prima jurel a otra planta que no haya inscrito flota propia o de terceros para abastecerse, sólo podrán hacerlo con cargo a su cuota diaria autorizada.

La planta que recepcione materia prima de jurel, de otras plantas, sólo podrá ingresar diariamente, volúmenes inferiores o iguales a su capacidad de elaboración.

9.- Las personas naturales o jurídicas, que realicen actividades de procesamiento o transformación en plantas, deberán informar diariamente, por escrito, vía fax, en formato establecido por el Servicio, antes de las 12:00 horas A.M., a la Dirección Regional del Servicio más cercana a su lugar de procesamiento, con excepción de la V Región que será en la oficina de San Antonio, toda la información de proceso correspondiente al día calendario anterior al que se informa, respecto de los siguientes datos:

- a) Origen de la materia prima: Nombre de las naves que la abastecieron, tipo de recurso y volumen (ton) recepcionado por recurso, volúmenes (ton) de saldo en pozo, volúmenes (ton) de desechos derivados del procesamiento para consumo humano directo.
- b) Materia prima procesada: Volumen de materia prima procesada (ton), indicado por recurso procesado.
- c) Producción: Producto obtenido del proceso, tipo, volumen (ton y número, si corresponde), línea de elaboración.
- d) Movimientos del stock: Volúmenes de producto ingresado al stock y volúmenes de producto egresado del stock (en toneladas y número si corresponde).

10.- Las personas naturales o jurídicas, autorizadas para consumo humano directo, deberán informar por escrito al Servicio, previo al inicio de la temporada o etapa de pesca de investigación, el stock de producto en existencia, indicando tipo de producto, volúmenes y unidad de almacenamiento.

Las declaraciones de existencia de producto deberán señalar claramente las unidades de medida en las que se encuentran almacenados los productos, indicando número de unidades, tipo de envase general, envase unitario, peso neto envase unitario, cuando corresponda.

La unidad de almacenamiento de los productos harina en estado granel, deberá dimensionarse, en volumen (m<sup>3</sup>) o peso (ton), a objeto de permitir la contabilización de los stocks en existencia. Al respecto, en la verificación de los stocks informados de harina a granel, se aplicará la metodología establecida por el Servicio, para la obtención de muestra con fines de certificación de calidad.

11.- Las personas naturales o jurídicas que cuenten con autorización para elaborar el recurso jurel para consumo humano directo, deberán informar el volumen de desecho que fue destinado a la planta de reducción y la producción de harina obtenida a partir de esa materia prima, de conformidad a lo dispuesto en el decreto supremo N° 316, de 1985, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, o en su defecto, el destino de éstos.

12.- Con fines exclusivos de fiscalización, el Servicio utilizará los siguientes rendimientos de materia prima a producto, factores de estiba de producto y coeficientes de densidad, los cuales corresponden al valor promedio de la información proporcionada por las empresas en los últimos dos años.

Recurso	Coeficientes	Tipo de Producto				
		Harina	Accite	Conserva	Surimi	Congelado
Jurel	Rendimiento (%)	23,5	3,5-4,5	35 c.e.c./ton	15	60
	Estiba (m <sup>3</sup> /ton)	1,63	1,10	-	-	0,29
	Densidad (kg/m <sup>3</sup> )	630	910	-	-	1,09
Sardina Común	Rendimiento (%)	22	3,5-4,5	45 c.e.c./ton	-	-
	Estiba (m <sup>3</sup> /ton)	1,63	1,1	-	-	1,33
	Densidad (kg/m <sup>3</sup> )	630	910	-	-	750
Anchoveta	Rendimiento (%)	22	3,5-4,5	45 c.e.c./ton	-	-
	Estiba (m <sup>3</sup> /ton)	1,63	1,1	-	-	1,33
	Densidad (kg/m <sup>3</sup> )	630	910	-	-	750
Merluza de Cola	Rendimiento (%)	24	1,0-2,0	-	18	42,5
	Estiba (m <sup>3</sup> /ton)	1,63	-	-	-	1,08
	Densidad (kg/m <sup>3</sup> )	630	-	-	-	930

13.- Las personas naturales o jurídicas que cuenten con plantas deberán certificar ante el Servicio, cuando éste lo solicite y a través de un organismo competente, autorizado por el Servicio, las siguientes capacidades de operación:

- Capacidad de descarga por hora y elaboración diaria de harina, expresado en toneladas de materia prima procesada por cada 8 horas.
- Capacidad de procesamiento de congelado, surimi y ahumado, en toneladas de materia prima cada 8 horas, cuando corresponda.
- Nivel de precisión de cada uno de los sistemas de pesaje, señalando su tolerancia de error respectiva, expresado en toneladas.

14.- Las personas naturales o jurídicas que trasladen productos derivados de los recursos señalados en el Art. 1° de la presente resolución, con fines de comercialización u otros, deberán acreditar el origen de éste, para lo cual podrán solicitar a la oficina del Servicio más cercana al lugar donde mantiene sus stocks, la visación del respectivo documento tributario que avala el traslado o la emisión de una Guía de Libre Tránsito. Lo anterior se debe realizar presentando una solicitud de visación, cuyo formulario se debe requerir en el propio Servicio.



El documento tributario utilizado para acreditar origen deberá incorporar una copia adicional, que llevará en su parte inferior una leyenda que diga "Copia Sernapesca", de un color diferente a las utilizadas para efectos tributarios. Si la empresa cuenta con documentación antigua, deberá sacar fotocopia del documento original utilizado.

En el centro de almacenamiento, desde donde se originó el traslado de producto, se deberá mantener un sistema de archivo de los documentos tributarios visados, donde quedarán a disposición del Servicio todas las copias de los documentos tributarios utilizados con la leyenda "Copia Sernapesca", o fotocopia según corresponda, en forma correlativa, considerando las anuladas y las utilizadas con fines distintos a los traslados de productos pesqueros.

La visación tendrá una duración máxima de 48 horas y sólo será válida para el trayecto entre el lugar de origen y el lugar de destino, ambos especificados en dicho documento.

15.- Para efectos de exportación, la Orden de Embarque deberá ser visada por el Servicio Nacional de Pesca. Esta visación sólo autorizará la cantidades señaladas en el anverso de la Orden de Embarque, previa presentación de la(s) guía(s) de despacho o factura(s) de exportación, debidamente visada por el Servicio y siempre que el exportador tenga stock declarado suficiente para cubrir la exportación.

El Servicio Nacional de Aduanas exigirá en puertos y aeropuertos la Orden de Embarque visada por el Servicio Nacional de Pesca.

16.- Las naves industriales y artesanales que sean avistadas por los móviles aéreos o marítimos, del Servicio o de la Armada de Chile, deberán dar cabal cumplimiento a las instrucciones que se le impartan y anotar en bitácora la hora y posición en que la nave fue contactada.

17.- La contravención a lo establecido en la Ley General de Pesca y Acuicultura, reglamento y medida de administración pertinente que genere la responsabilidad y sanciones contenidas en dicha ley, el Servicio cursará las notificaciones respectivas procediendo a las incautaciones que corresponden en derecho.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Juan Rusque Alcaíno, Director Nacional de Pesca.

-----ooc00ooc-----

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca – Servicio Nacional de Pesca

**ESTABLECE LIMITES DE DESEMBARQUE DE JUREL DESTINADO  
A CONSUMO HUMANO DIRECTO DURANTE VIGENCIA DE VEDA  
BIOLOGICA**

(D.O. N° 36.595 de 22 de Febrero de 2000)

Núm. 158.- Valparaíso, 17 de febrero de 2000.- Visto: Lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura, N° 18.892 y sus modificaciones; el D.F.L. N° 5, de 1983 y sus modificaciones; los decretos exentos N° 56 y 94, de 2000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 157 de 2000, del Servicio Nacional de Pesca; la resolución N° 520 de 1996 y sus modificaciones de la Contraloría General de la República. Considerando:

Que es un deber del Estado velar por la protección, conservación y aprovechamiento integral de los recursos hidrobiológicos que existen en la Nación.

Que el decreto exento N° 56 del 25 de enero de 2000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, estableció una veda biológica de reclutamiento para el recurso Jurel (**Trachurus murphyi**), en el área comprendida entre el límite norte de la III Región y el límite sur de la X Región, la que rige desde las 00:00 horas del día 25 de enero de 2000 hasta las 24 horas del día 15 de abril de 2000.

Que el decreto exento N° 94 de fecha 17 de febrero de 2000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, autoriza las actividades extractivas de procesamiento y elaboración del recurso jurel (**Trachurus murphyi**), para consumo humano directo, durante el período de vigencia de la veda biológica establecida en el decreto exento antes señalado.

Que la resolución N° 157 de fecha 17 de febrero de 2000, del Servicio Nacional de Pesca establece procedimientos para el control de las actividades extractivas, procesamiento y elaboración del recurso jurel, para el consumo humano directo.

Que le corresponde al Servicio Nacional de Pesca establecer los procedimientos y mecanismos de control, que permitan el cumplimiento de la normativa vigente.

#### Res u e l v o:

1.- Los interesados en desarrollar actividades extractivas, de procesamiento, de elaboración, transporte y comercialización, del recurso jurel (**Trachurus murphyi**) para consumo humano directo, durante el período de veda establecido por decreto exento N° 56, de 2000, señalado en vistos, deberán cumplir los procedimientos y plazos que establece la presente resolución.

2.- Fijase para el período comprendido entre la fecha de publicación del decreto exento N° 94 de 2000 y el viernes 17 de marzo, ambas fechas inclusive, el siguiente límite máximo de desembarque diario, por cada planta de proceso acogida a la excepción de consumo humano directo, prevista en el decreto exento N° 94 de 2000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. No obstante lo anterior, y previo aviso al Servicio Nacional de Pesca, las plantas que se indican podrán exceder el límite diario autorizado, hasta el máximo semanal que a continuación se indica:

Planta de Proceso	Ubicación	Desembarque Máximo Autorizado por Día	Desembarque Máximo Autorizado por Semana
<b>VIII Región</b>			
Agromar	Talcahuano	30.3	152.0
Alimar	San Vicente	63.9	320.0
Atitlán	Concepción	15.4	77.0
Camanchaca	Tomé	146.9	734.5
Congelados Pacífico	Talcahuano	46.9	235.0
Coronel	Coronel	212.8	1.064.0
Del Norte	Coronel	161.3	806.5
El Golfo	Talcahuano	142.6	713.0
Toltén	San Vicente	23.3	117.0
Frionatur	Concepción	7.0	35.0
Grimar	Coronel	28.0	140.0
Igemar	Talcahuano	228.7	1.143.5
Landes	Talcahuano	46.7	233.5
Macrogel	Talcahuano	7.0	35.0
Mar Profundo	Coronel	158.7	793.5
San José	Talcahuano	165.2	826.5
U. Canning	Talcahuano	134.4	672.0

Planta de Proceso	Ubicación	Desembarque Máximo Autorizado por Día	Desembarque Máximo Autorizado por Semana
<b>III y IV Regiones</b>			
San José	Coquimbo	253.6	1.268.5
Procomar	Coquimbo	2.0	10.0
B. Armaly	Caldera	20.0	100.5
Playa Blanca	Caldera	133.3	667.0

Los desembarques que excedan los límites señalados, o que no se destinen a las líneas de elaboración de producto de consumo humano directo, se considerarán como realizados, en contravención a la excepción prevista en el decreto exento N° 56 de 2000, antes individualizado, y por tanto, como captura efectuada en contravención a la veda biológica del recurso jurel.

3.- Para efectos de contabilizar y controlar el volumen total de materia prima que la planta procese por día, se considerará la sumatoria de los volúmenes físicos ingresados a ésta, en el período comprendido entre las 00:00 horas de un día y las 24 horas del mismo.

No obstante lo anterior, cualquier desembarque que exceda el volumen diario permitido, podrá ser ingresado sólo si se informa previamente al Servicio. Con todo, el volumen total ingresado a la planta semanalmente, no podrá ser superior al volumen resultante de multiplicar el límite de desembarque diario autorizado por cinco (5).

Con la excepción de la semana comprendida entre la fecha de publicación del decreto exento N° 94 de 2000 y el 25 de febrero de 2000, donde el volumen total ingresado por la planta, no podrá ser superior al volumen equivalente al número de días correspondiente a dicho período.

4.- La contravención a lo establecido en la Ley General de Pesca y Acuicultura, reglamento, resoluciones y medidas de administración pertinentes que genere la responsabilidad y sanciones contenidas en dicha ley, el Servicio cursará las notificaciones respectivas procediendo a las incautaciones que corresponden en derecho.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Juan Rusque Alcaíno, Director Nacional de Pesca.



## **DECRETOS SUPREMOS**

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

### **SUSPENDE POR PLAZO QUE INDICA VIGENCIA DE VEDA BIOLÓGICA DEL RECURSO ERIZO EN LA XII REGION**

(D.O. N° 36.549, de 28 de Diciembre de 1999)

Núm. 494 exento.- Santiago, 22 de diciembre de 1999.- Visto: Lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; DFL N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el DS N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los decretos exentos N° 275 y N° 314, ambos de 1999, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el DS N° 654, de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena.

Decreto:

**Artículo único.**- Suspéndese la veda biológica del recurso Erizo (**Loxechinus albus**) establecida para la XII Región, mediante decreto exento N° 275 de 1999, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, entre el 26 y el 30 de diciembre de 1999, ambas fechas inclusive.

Fíjase hasta el 1 de enero del año 2000, como plazo máximo para efectuar desembarques de ejemplares capturados en el período previamente autorizado.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República.- Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

-----ooool00ooo-----

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

### **MODIFICA DECRETO N° 597 EXENTO, DE 1998**

(D.O. N° 36.551 de 30 de Diciembre de 1999)

Núm. 498 exento.- Santiago, 24 de diciembre de 1999.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 654 y N° 2.012, ambos de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República; los decretos exentos N° 597, de 1998; N° 373, N° 404 y N° 434, todos de 1999, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI regiones.

Decreto:

**Artículo único.**- Modifícase el artículo 1° N° 1 del decreto exento N° 597, de 1998, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de aumentar en 600 toneladas la cuota global anual de captura de Merluza del sur (**Merluccius australis**) establecida para el área de pesca denominada Aguas Interiores Norte, la cual se fraccionará de la siguiente manera:

- a) Paralelo 41°28,6' L.S. al límite sur de la X Región: 300 toneladas, a ser extraídas entre el 27 y 30 de diciembre de 1999, ambas fechas inclusive.
- b) Límite norte de la XI Región al paralelo 47° L.S.: 300 toneladas, a ser extraídas entre el 27 y 30 de diciembre de 1999, ambas fechas inclusive.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

## MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

## Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE CUOTAS GLOBALES ANUALES DE CAPTURA PARA EL RECURSO  
MERLUZA DEL SUR EN LAS UNIDADES DE PESQUERIA Y  
PERIODOS QUE INDICA**

(D.O. N° 36.551, de 30 de Diciembre de 1999)

Núm. 499 exento.- Santiago, 24 de diciembre de 1999.- Visto: Lo informado por Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 65, de 10 de noviembre de 1999; el oficio N° 1.399, de la Subsecretaría de Pesca al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI regiones y su respuesta mediante oficio N° 99, ambos de 1999; el oficio N° 1.400 de la Subsecretaría de Pesca al Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena y su respuesta mediante oficio N° 129, ambos de 1999; la carta del Consejo Nacional de Pesca N°32, de fecha 15 de diciembre de 1999; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los D.S. N° 445, de 1989; N° 354, de 1993 y N° 334, de 1999, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los D.S. N° 654 y N° 2.012, ambos de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520, de 1996 de la Contraloría General de la República. Considerando:

Que las unidades de pesquería de Merluza del sur situadas al sur del paralelo 41°28,6' L.S. fueron declaradas en estado y régimen de plena explotación, mediante D.S. N° 354, señalado en Visto.

Que se debe fijar para el año 2000 una cuota global anual de captura del recurso Merluza del sur (*Merluccius australis*), en las unidades de pesquería de esta especie situadas al sur del paralelo 41°28,6' L.S., de conformidad a lo dispuesto en el artículo 12 transitorio de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Que se ha consultado previamente esta medida de administración a los Consejos Zonales de Pesca correspondientes y se ha obtenido la aprobación del Consejo Nacional de Pesca.

**D e c r e t o :**

**Artículo 1°.-** Fijase en las unidades de pesquería que se indican, las siguientes cuotas globales anuales de captura de Merluza del sur (*Merluccius australis*) para el año 2000:

- 1) 8.784 toneladas, para la unidad de pesquería norte definida por las siguientes áreas de pesca:
  - a) Entre los paralelos 41°28,6' L.S. y 47° L.S., desde las líneas de base rectas y hasta el límite oeste correspondiente a la línea paralela imaginaria trazada a una distancia de 60 millas marinas.
  - b) El área de pesca comprendida entre las líneas de base rectas y una línea imaginaria que une los puntos Cabo Quilán (43°16,5' L.S. y 74°26,8' L.O.) en la Isla Grande de Chiloé y el Islote Occidental de la Isla Menchum (45°37,7' L.S. y 74°56,8' L.O.), entre los paralelos 43°44'17" L.S. y 45°37,7' L.S.

La cuota de captura señalada precedentemente será dividida en 5.856 toneladas para los barcos hieleros, la que a su vez será subdividida en 5.400 toneladas a ser capturadas como especie objetivo y 456 toneladas en calidad de fauna acompañante; y 2.928 toneladas para las naves que califiquen como barcos fábrica, la que a su vez será subdividida en 2.700 toneladas a ser capturadas como especie objetivo y 228 toneladas en calidad de fauna acompañante.

- 2) 5.616 toneladas, para la unidad de pesquería sur, definida por el área de pesca comprendida entre los paralelos 47° L.S. y 57° L.S., desde las líneas de base rectas y hasta el límite correspondiente a la línea paralela imaginaria trazada a una distancia de 80 millas marinas.

La cuota de captura antes señalada, será dividida en 4.800 toneladas a ser capturadas como especie objetivo y 816 toneladas en calidad de fauna acompañante.

**Artículo 2°.-** En el caso de que las referidas cuotas sean extraídas antes del término del período señalado en el artículo precedente, se deberán suspender las actividades extractivas correspondientes, entendiéndose que desde ese momento el recurso se encuentra en veda.

Las fechas de suspensión de las faenas de captura en cada unidad de pesquería serán determinadas por el Servicio Nacional de Pesca e informadas oportunamente a los interesados.

**Artículo 3°.-** Sin perjuicio de lo anterior, una vez completada la cuota global anual de captura como especie objetivo en cualquiera de las unidades de pesquería antes citadas, se podrán realizar en éstas, actividades pesqueras extractivas sobre otras especies, permitiéndose la captura de Merluza del sur sólo como fauna acompañante, la que no podrá exceder de un 20%, medido en peso, de la captura total de la especie objetivo obtenida en cada viaje de pesca.

En caso de que las cuotas de Merluza del sur establecidas como fauna acompañante en el presente decreto sean extraídas antes del término del año 2000, se deberá suspender la captura de esta especie en el área de la unidad de pesquería que corresponda.

**Artículo 4°.-** Los armadores industriales que realicen actividades pesqueras extractivas sobre la Merluza del sur, deberán entregar al Servicio Nacional de Pesca informes en los días, 1, 6, 11, 16, 21 y 26 de cada mes calendario, los cuales deberán contener las estadísticas de captura y áreas de pesca, de los 5 días anteriores al informe.

Las personas que realicen actividades pesqueras de transformación de Merluza del sur, cuyo abastecimiento provenga de la pesca artesanal deberán informarlo en los mismos términos señalados precedentemente.

**Artículo 5°.-** El Servicio Nacional de Pesca podrá, mediante resolución, establecer medidas y procedimientos para permitir una adecuada fiscalización, tales como horarios de desembarques, solicitar información de la actividad pesquera a las plantas de transformación, naves pesqueras, u otros agentes del sector, en los períodos y fechas que indique, y efectuar los controles que sean necesarios para lograr un efectivo cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

**Artículo 6°.-** La infracción a lo dispuesto en el presente decreto, será sancionada en conformidad con el procedimiento y las penas contempladas en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

## MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE CUOTA GLOBAL ANUAL DE CAPTURA DE LA ESPECIE LANGOSTINO AMARILLO**

(D.O. N° 36.551, de 30 de Diciembre de 1999)

Núm. 500 exento.- Santiago, 24 de diciembre de 1999.- Visto: Lo informado por la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 62, de 11 de noviembre de 1999, del Departamento de Pesquerías; el oficio N° 1.460, de 1999, de la Subsecretaría de Pesca al Consejo Zonal de Pesca de la III y IV regiones y su respuesta mediante oficio N° 115, de 10 de diciembre de 1999; la carta del Consejo Nacional de Pesca N° 31, de 15 de diciembre de 1998; lo dispuesto en los D.S. N° 377, de 1995 y N° 327, de 1999, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.F.L. N° 5, de 1983; la ley N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8, de la Constitución Política del Estado; los D.S. N° 654 y N° 2.012, ambos de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que el artículo 1° del D.S. N° 377, de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción declaró a la unidad de pesquería de la especie Langostino amarillo (**Cervimunida johni**), en estado y régimen de plena explotación en todo el litoral de la III y IV regiones.

Que el artículo 26 del D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, establece la facultad y el procedimiento para fijar cuotas globales anuales de captura para las especies que se encuentren sujetas al régimen de plena explotación.

Que se ha consultado previamente esta medida de conservación al Consejo Zonal de Pesca de la III y IV regiones y se ha obtenido la aprobación del Consejo Nacional de Pesca.

D e c r e t o:

**Artículo 1°.-** Fijase para el año 2000 una cuota global anual de captura de Langostino amarillo (**Cervimunida johni**), de 4.000 toneladas, para ser capturada en el litoral de la III y IV Regiones, fraccionada de la siguiente manera:

- a) 2.400 toneladas entre el 1 de abril y el 31 de agosto, ambas fechas inclusive.
- b) 1.600 toneladas entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.

**Artículo 2°.-** En el caso de que la referida cuota sea extraída antes del término del período señalado en el artículo precedente, se deberán suspender las actividades de pesca correspondiente, entendiéndose que desde ese momento el recurso se encuentra en veda.

Las fechas de suspensión de las faenas de captura serán determinadas por el Servicio Nacional de Pesca e informadas oportunamente a los interesados.

**Artículo 3°.-** Una vez completada la cuota global anual de captura señalada en el artículo 1°, sólo se podrá extraer Langostino amarillo como fauna acompañante de la pesca dirigida al Camarón nailon (**Heterocarpus reedi**), la que no podrá exceder de un 10%, medido en peso, de la captura total de la especie objetivo, en cada viaje de pesca.

**Artículo 4°.-** Los armadores industriales que realicen actividades pesqueras extractivas sobre el recurso Langostino amarillo, deberán entregar al Servicio Nacional de Pesca informes en los días 1, 6, 11, 16, 21 y 26 de cada mes calendario, los cuales deberán contener las estadísticas de captura y áreas de pesca, de los 5 días anteriores al informe.

Las personas que realicen actividades pesqueras de transformación de Langostino amarillo cuyo abastecimiento provenga de la pesca artesanal deberán informarlo en los mismos términos señalados precedentemente.

**Artículo 5°.-** El Servicio Nacional de Pesca deberá adoptar las medidas y efectuar los controles que sean necesarios para lograr un efectivo cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

-----ooof00ooo-----

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE CUOTA GLOBAL ANUAL DE CAPTURA  
DE LA ESPECIE RAYA VOLANTIN**

(D.O. N° 36.551 de 30 de Diciembre de 1999)

Núm. 501 exento.- Santiago, 24 de diciembre de 1999.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 66, de 5 de noviembre de 1999; el oficio N° 1.394 de la Subsecretaría de Pesca al Consejo Zonal de Pesca de la V a IX Regiones e Islas Oceánicas y su respuesta mediante oficio N° 104, ambos de 1999; el oficio N° 1.392 de la Subsecretaría de Pesca al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI regiones y su respuesta mediante oficio N° 97, ambos de 1999; la carta del Consejo Nacional de Pesca N° 33, de fecha 15 de diciembre de 1999; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los D.S. N° 577, de 1997 y N° 569, de 1999, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los D.S. N° 654 y N° 2.012, ambos de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que el artículo 1° del D.S. N° 577, de 1997, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción declaró a la unidad de pesquería de la especie Raya volántin (**Raja flavirostris**), en estado y régimen de plena explotación en todo el litoral de la VIII Región al paralelo 41°28,6' L.S

Que el artículo 26 de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para fijar cuotas globales anuales de captura para las especies que se encuentren sujetas al régimen de plena explotación.



Que se ha consultado previamente esta medida de administración a los Consejos Zonales de Pesca de la V a IX Regiones e Islas Oceánicas y X y XI regiones y se ha obtenido la aprobación del Consejo Nacional de Pesca.

Decreto:

**Artículo 1°.-** Fijase para el año 2000 una cuota global anual de captura de Raya volantín (**Raja flavirostris**) de 400 toneladas, para ser capturada en el área marítima comprendida entre la VIII Región y el paralelo 41°28,6' L.S.

**Artículo 2°.-** En el caso de que la referida cuota sea extraída antes del término del período señalado en el artículo precedente, se deberán suspender las actividades de pesca correspondientes, entendiéndose que desde ese momento el recurso se encuentra en veda.

Las fechas de suspensión de las faenas de captura serán determinadas por el Servicio Nacional de Pesca e informadas oportunamente a los interesados.

**Artículo 3°.-** Los armadores industriales que realicen actividades pesqueras extractivas sobre el recurso Raya volantín, deberán entregar al Servicio Nacional de Pesca informes en los días 1, 6, 11, 16, 21 y 26 de cada mes calendario, los cuales deberán contener las estadísticas de captura y áreas de pesca, de los 5 días anteriores al informe.

Las personas que realicen actividades pesqueras de transformación de Raya volantín, cuyo abastecimiento provenga de la pesca artesanal deberán informarlo en los mismos términos señalados precedentemente.

**Artículo 4°.-** El Servicio Nacional de Pesca podrá, mediante resolución, establecer medidas y procedimientos para permitir una adecuada fiscalización, tales como, horarios y puertos de desembarque, solicitar información de la actividad pesquera a las plantas de transformación, naves pesqueras u otros agentes del sector en los períodos y fechas que indique y efectuar los controles que sean necesarios, para lograr un efectivo cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE CUOTA GLOBAL ANUAL DE CAPTURA DE LA ESPECIE  
CAMARON NAILON**

(D.O. N° 36.551, de 30 de Diciembre de 1991)

Núm. 502 exento.- Santiago, 24 de diciembre de 1999.- Visto: Lo informado por la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 63, de 11 de noviembre de 1999, del Departamento de Pesquerías; el oficio N° 1.459 de 1999, de la Subsecretaría de Pesca al Consejo Zonal de Pesca de la I y II Regiones y su respuesta mediante oficio N° 031, de 9 de diciembre de 1999; el oficio N° 1.460, de 1999, de la Subsecretaría de Pesca al Consejo Zonal de Pesca de la III y IV Regiones y su respuesta mediante oficio N° 115, de 10 de diciembre de 1999; el oficio N° 1.461 de 1999, de la Subsecretaría de Pesca al Consejo Zonal de Pesca, de la V, VI, VII, VIII y IX Regiones e Islas Oceánicas y su respuesta mediante oficio N° 103, de 9 de diciembre de 1999; la Carta del Consejo Nacional de Pesca N° 30, de 15 de diciembre de 1999; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8, de la Constitución Política del Estado; los D.S. N° 611, de 1995 y N° 568, de 1999, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.F.L. N° 5, de 1983; la ley N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los D.S. N° 654 y N° 2.012, ambos de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que el artículo 1° del D.S. N° 611, de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción declaró a la unidad de pesquería de la especie Camarón nailon (**Heterocarpus reedi**), en estado y régimen de plena explotación en todo el litoral comprendido entre la II y VIII Regiones.

Que el artículo 26 del D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, establece la facultad y el procedimiento para fijar cuotas globales anuales de captura para las especies que se encuentren sujetas al régimen de plena explotación.

Que se ha consultado previamente esta medida de conservación a los Consejos Zonales de Pesca correspondientes y se ha obtenido la aprobación del Consejo Nacional de Pesca.

**D e c r e t o:**

**Artículo 1°.-** Fijase para el año 2000 una cuota global anual de captura de Camarón nailon (**Heterocarpus reedi**), de 5.000 toneladas, para ser capturada en el litoral comprendido entre el límite norte de la II Región y el límite sur de la VIII Región, fraccionada de la siguiente forma:

- a) 2.500 toneladas entre el 1 de enero y el 30 de abril, ambas fechas inclusive.
- b) 1.000 toneladas entre el 1 de mayo y el 31 de agosto, ambas fechas inclusive.
- c) 1.500 toneladas entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.

**Artículo 2°.-** En el caso que las cuotas autorizadas sean extraídas antes del término señalado en el artículo 1, se deberán suspender las actividades extractivas correspondientes, entendiéndose que desde ese momento el recurso se encuentra en veda. Los excesos en la extracción de las fracciones de la cuota establecidas en el artículo 1°, se descontarán de la fracción de cuota autorizada para el período siguiente.

Las fechas de suspensión de las faenas de captura serán determinadas por el Servicio Nacional de Pesca e informadas oportunamente a los interesados.

**Artículo 3°.-** Una vez completada la cuota global anual de captura señalada en el artículo 1°, sólo se podrá extraer Camarón nailon como fauna acompañante de la pesca dirigida al Langostino amarillo (**Cervimunida johni**), la que no podrá exceder de un 10%, medido en peso, de la captura total de la especie objetivo, en cada viaje de pesca.

**Artículo 4°.-** Los armadores industriales que realicen actividades pesqueras extractivas sobre el recurso Camarón nailon, deberán entregar al Servicio Nacional de Pesca informes en los días 1, 6, 11, 16, 21 y 26 de cada mes calendario, los cuales deberán contener las estadísticas de captura y áreas de pesca, de los 5 días anteriores al informe.

Las personas que realicen actividades pesqueras de transformación de Camarón nailon cuyo abastecimiento provenga de la pesca artesanal deberán informarlo en los mismos términos señalados precedentemente.

**Artículo 5°.-** El Servicio Nacional de Pesca deberá adoptar las medidas y efectuar los controles que sean necesarios para lograr un efectivo cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

-----oo000oo-----

## MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

### ESTABLECE CUOTA GLOBAL ANUAL DE CAPTURA PARA EL RECURSO HUEPO EN AREA DE RESERVA ARTESANAL DE LA VII REGION

(D.O. N° 36.551, de 30 de Diciembre de 1999)

Núm. 503 exento.- Santiago, 24 de diciembre de 1999.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca, en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 82, de 13 de diciembre de 1999; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.F.L. N° 5, de 1983; los D.S. N° 654 y N° 2.012, ambos de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República; el D.S. N° 464, de 1995 y el decreto exento N° 461, de 1998, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la V a la IX Regiones e Islas Oceánicas.

Considerando:

Que los antecedentes disponibles han demostrado la presencia del recurso Huepo (**Ensis macha**) dentro del área de reserva artesanal de la VII Región, susceptible de ser explotada en dicha área.

Que para estos fines es recomendable establecer para el año 2000 una cuota global anual de captura en el área de reserva artesanal de la VII Región.

Que el artículo 3° letra c) del D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, establece la facultad y el procedimiento para fijar cuotas globales anuales de captura en un área determinada.

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

Que se ha comunicado previamente esta medida de administración al Consejo Zonal de Pesca de la V a IX Regiones e Islas Oceánicas.

Decreto:

**Artículo 1º.-** Fijase para el año 2000 una cuota global anual de captura de Huepo (**Ensis macha**) de 100 toneladas, para ser extraída en el área de reserva artesanal de la VII Región.

**Artículo 2º.-** En el caso de que la referida cuota sea extraída antes del término del período señalado en el artículo precedente, se deberán suspender las actividades de pesca correspondientes, entendiéndose que desde ese momento el recurso se encuentra en veda.

Las fechas de suspensión de las faenas de captura serán determinadas por el Servicio Nacional de Pesca e informadas oportunamente a los interesados.

**Artículo 3º.-** El Servicio Nacional de Pesca podrá mediante resolución establecer medidas y procedimientos para permitir una adecuada fiscalización, tales como, horarios y puertos de desembarque, solicitar información de la actividad pesquera a las plantas de transformación, naves pesqueras u otros agentes del sector en los períodos y fechas que indique y efectuar los controles que sean necesarios, para lograr un efectivo cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

**Artículo 4º.-** La infracción a lo dispuesto en el presente decreto, será sancionada en conformidad con el procedimiento y las penas contempladas en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

-----ooof00ooo-----

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE CUOTAS GLOBALES ANUALES DE CAPTURA PARA RECURSO CONGRIO DORADO EN UNIDADES DE PESQUERIA Y PERIODOS QUE INDICA**

(D.O. N° 36.551, de 30 de Diciembre de 1999)

Núm. 504 exento.- Santiago, 24 de diciembre de 1999.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 65 de 10 de noviembre de 1999; el oficio N° 1399, de la Subsecretaría de Pesca al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones y su respuesta mediante oficio N° 099, ambos de 1999; el oficio N° 1400 de la Subsecretaría de Pesca al Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena y su respuesta mediante oficio N° 129, ambos de 1999; la Carta del Consejo Nacional de Pesca N° 34, de fecha 15 de diciembre de 1999; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430 de 1991 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los D.S. N° 445 de 1989; N° 354 de 1993 y N° 334 de 1999, todos del Ministerio de Economía, Fomento y 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que las unidades de pesquería del recurso Congrio dorado situadas al sur del paralelo 41°28,6' L.S. fueron declaradas en estado y régimen de plena explotación, mediante D.S. N° 354 citado en Visto.

Que se debe fijar para el año 2000 una cuota global anual de captura del recurso Congrio dorado (**Genypterus blacodes**), en las unidades de pesquería de esta especie situadas al sur del paralelo 41°28,6' L.S., de conformidad a lo dispuesto en el artículo 12 transitorio de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Que se ha consultado previamente esta medida de administración a los Consejos Zonales de Pesca correspondientes y se ha obtenido la aprobación del Consejo Nacional de Pesca.

D e c r e t o:

**Artículo 1°.-** Fijase en las unidades de pesquería que se indica, las siguientes cuotas globales anuales de captura de Congrio dorado (**Genypterus blacodes**) para el año 2000:

- 1) 2.160 toneladas, para la unidad de pesquería norte definida por las siguientes áreas de pesca:
  - a) Entre los paralelos 41°28,6' L.S. y 47° L.S., desde las líneas de base rectas y hasta el límite oeste correspondiente a la línea paralela imaginaria trazada a una distancia de 60 millas marinas.
  - b) El área de pesca comprendida entre las líneas de base rectas y una línea imaginaria que une los Puntos Cabo Quilán (43°16,5' L.S. y 74°26,8' L.O.) en la Isla Grande de Chiloé y el Islote Occidental de la Isla Menchuam (45°37,7' L.S. y 74°56,8' L.O.), entre los paralelos 43°44'17" L.S. y 45°37,7' L.S. La cuota de captura señalada precedentemente será dividida en 1.440 toneladas para los barcos hieleros y 720 toneladas para las naves que califiquen como barcos fábrica.
- 2) 1.440 toneladas, para la unidad de pesquería sur, definida por el área de pesca comprendida entre los paralelos 47° L.S. y 57° L.S., desde las líneas de base rectas y hasta el límite correspondiente a la línea paralela imaginaria trazada a una distancia de 80 millas marinas.

**Artículo 2°.-** En el caso de que las referidas cuotas sean extraídas antes del término del período señalado en el artículo precedente, se deberán suspender las actividades extractivas correspondientes, entendiéndose que desde ese momento el recurso se encuentra en veda. Las fechas de suspensión de las faenas de captura en cada unidad de pesquería serán determinadas por el Servicio Nacional de Pesca e informadas oportunamente a los interesados.

**Artículo 3°.-** Una vez completada la cuota global anual de captura de Congrio dorado en las unidades de pesquería señaladas en el artículo 1° del presente decreto, sólo se permitirá la captura de esta especie como fauna acompañante de la pesca dirigida a Merluza del sur, en un porcentaje de hasta un 20% medido en peso, por viaje de pesca.

**Artículo 4°.-** Los armadores industriales que realicen actividades pesqueras extractivas sobre el Congrio dorado, deberán entregar al Servicio Nacional de Pesca informes en los días 1, 6, 11, 16, 21 y 26 de cada mes calendario, los cuales deberán contener las estadísticas de captura y áreas de pesca, de los 5 días anteriores al informe. Las personas que realicen actividades pesqueras de transformación de Congrio dorado cuyo abastecimiento provenga de la pesca artesanal deberán informarlo en los mismos términos señalados precedentemente.

**Artículo 5°.-** El Servicio Nacional de Pesca podrá mediante resolución establecer medidas y procedimientos para permitir una adecuada fiscalización, tales como horarios de desembarques, solicitar información de la actividad pesquera a las plantas de transformación, naves pesqueras, u otros agentes del sector, en los períodos y fechas que indique, y efectuar los controles que sean necesarios para lograr un efectivo cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

**Artículo 6°.-** La infracción a lo dispuesto en el presente decreto, será sancionada en conformidad con el procedimiento y las penas contempladas en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

-----oo000oo-----

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE CUOTA GLOBAL ANUAL DE CAPTURA PARA EL RECURSO CONGRIO DORADO EN LAS AGUAS INTERIORES Y PERIODOS QUE INDICA**

(D.O. N° 36.555, de 6 de Enero de 2000)

Núm. 514 exento.- Santiago, 30 de diciembre de 1999.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 85, de 30 de diciembre de 1999; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los D.S. N° 445, de 1989, N° 354 de 1993 y N° 334, de 1999, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los D.S. N° 654 y N° 2.012, ambos de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520, de la Contraloría General de la República; las comunicaciones previas a los Consejos Zonales de Pesca de la X y XI Regiones y XII Región y Antártica Chilena.

Considerando:

Que el artículo 1° letras h) e i) del D.S. N° 354, de 1993, citado en Visto, declaró a las unidades de pesquería del recurso Congrio dorado en estado y régimen de plena explotación.

Que el artículo 3° de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para fijar cuotas globales anuales de captura.

Que de conformidad al artículo 11° transitorio de la Ley General de Pesca y Acuicultura corresponde establecer para el año 2000 una cuota global anual de captura para el recurso Congrio dorado **Genypterus blacodes** en el área de aguas interiores.

Que se ha comunicado esta medida de administración a los Consejos Zonales correspondientes.

Decreto:

**Artículo 1°.-** Fijase para el año 2000, una cuota global anual de captura de Congrio dorado **Genypterus blacodes** de 900 toneladas para las aguas interiores, comprendidas entre el paralelo 41°28,6' y 56° L.S.

**Artículo 2°.-** Fijase para el mes de enero de 2000, una cuota de 55 toneladas, la que se fraccionará de la siguiente manera:

- 1) 30 toneladas en el área de pesca denominada Aguas Interiores Norte, comprendida entre los paralelos 41° 28,6' y 47° L.S., excluyéndose el área de pesca de aguas interiores comprendida entre las líneas de base rectas y una línea imaginaria que une los puntos Cabo Quilán (43° 16,5' L.S. y 74° 26,8' L.O.) y el Islote Occidental de la Isla Menchuam (45°37,7'L.S. y 74°56,8'L.O.), entre los paralelos 43°44'17" L.S. y 45°37,7' L.S.

La señalada cuota se subdividirá de la siguiente manera:

- a) Paralelo 41°28,6' S. al límite Sur de la X Región: 15 toneladas, a partir del 16 de enero.
  - b) Límite Norte de la XI Región al paralelo 47° L.S.: 15 toneladas, a partir del 5 de enero.
- 2) 25 toneladas en el área de pesca denominada Aguas Interiores Sur, comprendida entre los paralelos 47° L.S. y 56° L.S., a partir del 4 de enero, de las cuales 5 toneladas estarán reservadas a la pesca industrial.

Las faenas de extracción que se efectúen en aguas del Estrecho de Magallanes se imputarán a la cuota individualizada precedentemente.

**Artículo 3°.-** Para efectos de fiscalización de la cuota establecida y con el fin de computar adecuadamente la cuota autorizada, el Servicio Nacional de Pesca deberá dividir por el factor 0,9 las toneladas desembarcadas de Congrio dorado que se encuentren evisceradas.

**Artículo 4°.-** En el caso de que las cuotas establecidas en el artículo 1° sean extraídas antes del término del respectivo período se deberán suspender las actividades extractivas correspondientes, entendiéndose que desde ese momento el recurso se encuentra en veda, según corresponda.

Las fechas de suspensión de las faenas de captura serán determinadas por el Servicio Nacional de Pesca e informadas oportunamente a los interesados.

**Artículo 5°.-** Una vez completada la cuota global anual o de captura de Congrio dorado en las áreas de pesca señaladas en el artículo 1° del presente decreto, sólo se permitirá la captura de este recurso como fauna acompañante de la pesca dirigida a otras especies demersales en un porcentaje de hasta un 20%, medido en peso, por cada viaje de pesca.

**Artículo 6°.-** Los armadores industriales que realicen actividades pesqueras extractivas sobre el Congrio Dorado, deberán entregar al Servicio Nacional de Pesca informes en los días 6, 11, 16, 21 y 26 del mes de enero, los cuales deberán contener las estadísticas de captura y áreas de pesca, de los 5 días anteriores al informe. Las personas que realicen sus actividades pesqueras de transformación de Congrio dorado cuyo abastecimiento provenga de la pesca artesanal deberán informarlo en los mismos términos señalados precedentemente.

**Artículo 7°.-** El Servicio Nacional de Pesca podrá establecer, mediante resolución, medidas y procedimientos para permitir una adecuada fiscalización, tales como, horarios y puertos de desembarque, solicitar información de la actividad pesquera a las plantas de transformación, naves pesqueras u otros agentes del sector en los períodos y fechas que indique y efectuar los controles que sean necesarios, para lograr un efectivo cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

## MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE CUOTA GLOBAL ANUAL DE CAPTURA PARA EL RECURSO MERLUZA DEL SUR EN LAS AGUAS INTERIORES Y PERIODOS QUE INDICA**

(D.O. N° 36.555, de 6 de Enero de 2000)

Núm. 515 exento.- Santiago, 30 de diciembre de 1999.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 85, de 30 de diciembre de 1999; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido, fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los D.S. N° 445, de 1989, N° 354, de 1993, N° 140 exento de 1996 y N° 334, de 1999, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los D.S. N° 654 y N° 2.012 ambos de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520, de la Contraloría General de la República; las comunicaciones previas a los Consejos Zonales de Pesca de la X y XI Regiones y XII Región y Antártica.

Considerando:

Que el artículo 1° letras f) y g) del D.S. N° 354, de 1993, citado en Visto, declaró a las unidades de pesquería del recurso Merluza del sur en estado y régimen de plena explotación.

Que el artículo 3° de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para fijar cuotas globales anuales de captura.

Que de conformidad al artículo 11° transitorio de la Ley General de Pesca y Acuicultura corresponde establecer para el año 2000 una cuota global anual de captura para el recurso Merluza del sur **Merluccius australis** en el área de aguas interiores.

Que se ha comunicado esta medida de administración a los Consejos Zonales correspondientes.

D e c r e t o:

**Artículo 1°.-** Fijase para el año 2000 una cuota global anual de captura de Merluza del sur **Merluccius australis** de 9.600 toneladas para las aguas interiores, comprendidas entre el paralelo 41°28,6' y 56° L.S.

**Artículo 2°.-** Fijase para el mes de enero de 2000 una cuota de 890 toneladas, la que se fraccionará de la siguiente manera:

- 1) 700 toneladas en el área de pesca denominada Aguas Interiores Norte, comprendida entre los paralelos 41°28,6' y 47° L.S., excluyéndose el área de pesca de aguas interiores comprendida entre las líneas de base rectas y una línea imaginaria que une los puntos Cabo Quilán (43°16,5' L.S. y 74°26,8' L.O.) y el Islote Occidental de la Isla Menchuam (45°37,7' L.S. y 74°56,8' L.O.), entre los paralelos 43°44'17" L.S. y 45°37,7' L.S.

La señalada cuota se subdividirá de la siguiente manera:

- a) Paralelo 41°28,6' L.S. al límite Sur de la X Región: 400 toneladas, a partir del 16 de enero.



- b) Límite Norte de la XI Región al paralelo 47° L.S.: 300 toneladas, a partir del 5 de enero.
- 2) 190 toneladas en el área de pesca denominada Aguas Interiores Sur, comprendida entre los paralelos 47° L.S. y 56° L.S., a partir del 4 de enero, de las cuales 40 toneladas estarán reservadas a la pesca industrial.

Las faenas de extracción que se efectúen en aguas del Estrecho de Magallanes se imputarán a la cuota individualizada precedentemente.

**Artículo 3°.-** Para efectos de fiscalización de la cuota establecida, los desembarques de la especie Merluza del sur provenientes de aguas interiores, sólo podrán efectuarse en puertos de la X, XI o XII Regiones, según corresponda al área en que fue extraído el recurso.

Para efectos de fiscalización y con el fin de computar adecuadamente la cuota autorizada el Servicio Nacional de Pesca deberá dividir por el factor 0,9 las toneladas desembarcadas de Merluza del sur que se encuentren evisceradas.

**Artículo 4°.-** Con el objeto de lograr un efectivo control de la cuota fijada en el artículo 1°, se establece la Unidad de Control Diario de referencia en adelante UCDR para la cuota a capturar entre el paralelo 41°28,6' L.S. y el límite sur de la X Región, en 60 toneladas diarias y para la cuota a extraer entre el límite norte de la XI Región y el paralelo 47° L.S. en 40 toneladas diarias.

Mientras el desembarque promedio diario se mantenga inferior o igual a la UCDR se continuarán las actividades de pesca; en caso contrario, se paralizarán las actividades extractivas por un período que se determinará de acuerdo a la siguiente estimación:

$$\text{Días de Paralización} = \frac{(\text{Captura Acumulada} - (\text{UCDR} \times \text{N}^\circ \text{Días Operación}))}{\text{UCDR}}$$

El cociente se aproximará al entero inmediatamente superior.

Cada período de paralización no podrá ser inferior a 3 días.

En caso que al paralizarse las actividades conforme a los incisos precedentes, quedare sólo una UCDR disponible para el período, este remanente acrecerá al período siguiente.

Durante los períodos de paralización se entenderá que el recurso se encuentra en veda.

El Servicio Nacional de Pesca determinará los períodos de apertura y cierre conforme a la estimación señalada precedentemente, los cuales serán comunicados oportunamente a los interesados.

**Artículo 5°.-** En el caso de que las cuotas establecidas en el artículo 1° sean extraídas antes del término del respectivo período, se deberán suspender las actividades extractivas correspondientes, entendiéndose que desde ese momento el recurso se encuentra en veda, según corresponda.

Las fechas de suspensión de las faenas de captura en cada unidad de pesquería serán determinadas por el Servicio Nacional de Pesca e informadas oportunamente a los interesados.

**Artículo 6°.-** Los armadores industriales que realicen actividades pesqueras extractivas sobre la Merluza del sur, deberán entregar al Servicio Nacional de Pesca informes en los días 6, 11, 16, 21 y 26 del mes de enero, los cuales deberán contener las estadísticas de captura y áreas de pesca, de los 5 días anteriores al informe.

Las personas que realicen sus actividades pesqueras de transformación de Merluza del sur cuyo abastecimiento provenga de la pesca artesanal deberán informarlo en los mismos términos señalados precedentemente.

**Artículo 7°.-** El Servicio Nacional de Pesca podrá establecer, mediante resolución, medidas y procedimientos para permitir una adecuada fiscalización, tales como, horarios y puertos de desembarque, solicitar información de la actividad pesquera a las plantas de transformación, naves pesqueras u otros agentes del sector en los períodos y fechas que indique y efectuar los controles que sean necesarios, para lograr un efectivo cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

-----oo000oo-----

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**MODIFICA DECRETO N° 729, DE 1997\***

(D.O. N° 36.556, de 7 de Enero de 2000)

Núm. 427.- Santiago, 12 de agosto de 1999.-Visto: Lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los D.S. N° 355 de 1995 y N° 729 de 1997, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría de Pesca en Memorandum N° 397 de fecha 25 de junio de 1999; por la Subsecretaría de Marina mediante Oficio S.S.M. Ord. N° 12210/1937 SSP, de fecha 16 de junio de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de la V a la IX Regiones e Islas Oceánicas mediante Oficio Ord. N° 100 de 1999.

Decreto:

**Artículo único.-** Modifícase el decreto supremo N° 729 de 1997, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que estableció áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos para la VIII Región, en el sentido de reemplazar el numeral 5) del artículo 1° por el siguiente:

- 5) En el sector denominado Lota, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de la costa y los vértices cuyas coordenadas son las siguientes:

SECTOR A

(Carta SHOA 604; Esc. 1:80.000; 3° Ed. 1956)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	37°05'10,20"	73°10'03,93"
B	37°05'06,02"	73°10'30,16"
C	37°05'30,30"	73°10'25,36"
D	37°05'35,27"	73°10'04,55"

Anótese, tómesese razón y publíquese.- EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente de la República.- Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

\* Publicado en el Bol. Inf. Marít. N° 1/1998, pág. 96.

## MINISTERIO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL

Subsecretaría del Trabajo

**MODIFICA DECRETO N° 49/1999 QUE REGLAMENTA  
CURSO BASICO DE SEGURIDAD EN FAENAS PORTUARIAS**

(D.O. N° 36.560, de 12 de Enero de 2000)

Núm. 113.- Santiago, 15 de noviembre de 1999.-Vistos:

Lo dispuesto en el decreto con fuerza de ley N°1 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Código del Trabajo, en su artículo 133, inciso 3°, el decreto con fuerza de ley N° 1 de 1967, Orgánico del Ministerio del Trabajo y Previsión Social; el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República de Chile, y la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando: La necesidad de aclarar el universo de trabajadores portuarios que deben realizar el curso especial de habilitación a que se refiere el artículo 2° transitorio.

**D e c r e t o:**

**Artículo único:** Modifícase, desde la fecha de su vigencia, el inciso primero del artículo 2° transitorio del DS N° 49\* del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, en el siguiente sentido:

**Artículo 2° transitorio:** “Los trabajadores portuarios que no se encuentran exceptuados de la realización del curso, de conformidad al artículo precedente, y que a la entrada en vigencia de este reglamento acrediten, por los medios señalados en el inciso 2° del artículo 16 transitorio del Código del Trabajo, que en el período comprendido entre octubre de 1994 y julio de 1999 hubieren laborado a lo menos 24 turnos, deberán en el plazo de dieciocho meses contados desde la entrada en vigencia del presente reglamento realizar un curso especial de habilitación de una duración no superior a 15 horas pedagógicas, cuyos contenidos básicos serán prevención de riesgos y primeros auxilios, pudiendo contemplar sólo un componente de carácter teórico. Se entenderá aprobado por los alumnos que hubieren cumplido con a lo menos un 75% de asistencia.”.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente de la República.- Germán Molina Valdivieso, Ministro del Trabajo y Previsión Social.

---

\* Publicado en el Bol. Inf. Marít. N° 4/1999, pág. 154.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Subsecretaría de Transportes

**CREA ESPECIALIDAD DE CARGA DE SUSTANCIAS PELIGROSAS  
EN LICENCIA CLASE A5**

(D.O. N° 36.560, de 12 de Enero de 2000)

Núm. 167.- Santiago, 26 de noviembre de 1999.-Visto:

Lo dispuesto en el artículo 12 de la ley N° 18.290; el D.S. N° 298 de 1994 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes; el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República de Chile, y

Considerando:

Que el transporte de sustancias peligrosas constituye un factor de alto riesgo para la comunidad.

Que la reglamentación vigente sobre transporte de cargas peligrosas impone una serie de exigencias al conductor.

Que lo anterior hace aconsejable una capacitación específica que permita desarrollar habilidades especiales para estibar y conducir en forma segura el vehículo y su carga, prevenir la ocurrencia de incidentes y actuar en forma oportuna y eficaz ante la eventual ocurrencia de tales incidentes.

**D e c r e t o:**

En la licencia profesional para el transporte de carga Clase A5, a que se refiere el artículo 12 de la ley N° 18.290, existirá la especialidad de transporte de carga de sustancias peligrosas. La mención correspondiente a esta especialidad se incluirá en la licencia del conductor que la haya obtenido.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente de la República.- Claudio Hohmann Barrientos, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

## MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**SUSPENDE POR PLAZO QUE INDICA VIGENCIA DE VEDA BIOLÓGICA  
DEL RECURSO MERLUZA DEL SUR EN EL AREA QUE SEÑALA**

(D.O. N° 36.564, de 17 de Enero de 2000)

Núm. 4 exento.- Santiago, 11 de enero de 2000.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum Técnico (R. Pesq.) N° 1 de fecha 4 de enero del año 2000; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; D.F.L. N° 5 de 1983, la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 654 de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República; el decreto exento N° 603 de 1998, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI regiones.

D e c r e t o:

**Artículo único:** Suspéndese la veda biológica del recurso Merluza del sur (**Merluccius australis**), establecida en el artículo 1° del decreto exento N° 603 de 1998, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, a contar de la fecha de publicación del presente decreto en el Diario Oficial y hasta el 31 de marzo del año 2000, ambas fechas inclusive.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

-----oool00oool-----

## MINISTERIO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL

Subsecretaría del Trabajo

**MODIFICA DECRETO N° 60 DE 1999 Y FIJA TEXTO REFUNDIDO, COORDINADO Y  
SISTEMATIZADO DE DECRETO N° 48 DE 1986 QUE APRUEBA REGLAMENTO SOBRE  
TRABAJO PORTUARIO**

(D.O. N° 36.570, de 24 de Enero de 2000)

Núm. 90.- Santiago, 13 de septiembre de 1999.- Vistos: Lo dispuesto en el decreto con fuerza de ley N° 1, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Código del Trabajo, en su párrafo 2°, título II, libro I; el decreto con fuerza de ley N° 1 de 1967, Orgánico del Ministerio del Trabajo y Previsión Social; el decreto ley N° 292 de 1953 que aprueba la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante; el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política del Estado y la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

1. La necesidad de efectuar ciertas adecuaciones relativas a la terminología y los plazos contenidos en el DS N° 60/1999, tendientes a hacer dicha normativa reglamentaria funcional al proceso de modernización impulsado en el sector.
2. Que el artículo tercero transitorio del DS N° 60 contempla la facultad de fijar el texto refundido, coordinado y sistematizado del DS N° 48 de 1986.

**D e c r e t o:**

**Artículo 1°:** Introdúcense las siguientes modificaciones al DS N° 48 de 1986, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, modificado por el DS N° 60/1999 que aprueba el Reglamento sobre Trabajo Portuario:

- a) Sustitúyese en el inciso final de la letra e) del artículo 4° la expresión “el agente” por la expresión “la empresa de muellaje”.
- b) Sustitúyese en el inciso final del artículo 5° la expresión “el agente” que precede a la frase “haya de iniciar sus actividades”, por la frase “la empresa de muellaje”.
- c) Sustitúyese el inciso segundo del artículo 8° por el siguiente: “Si la suspensión se extendiere por más de seis meses, la empresa de muellaje será eliminada del Registro”.
- d) Sustitúyese en el inciso segundo del artículo 9° las expresiones “de los agentes de estiba y desestiba” que preceden a la frase “a quienes se les haya suspendido o eliminado”, por las palabras “de las empresas de muellaje”.
- e) Reemplázase en el artículo 27° las expresiones “los agentes de estiba y desestiba” por las palabras “las empresas de muellaje”.
- f) Reemplázase el artículo 1° transitorio por el siguiente: “Las empresas de muellaje que a la fecha de entrada en vigencia de estas modificaciones se desempeñaren como tales, podrán continuar haciéndolo, pero deberán acreditar ante la Autoridad Marítima el cumplimiento de los nuevos requisitos que establece el presente reglamento hasta el día 31 de marzo del año 2000”.

**Artículo 2°.-** Fijase el siguiente texto refundido, coordinado y sistematizado del DS N° 48 del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, de 27 de febrero de 1986, modificado por el DS N° 60 y DS 90 de 1999, que aprueba el Reglamento sobre Trabajo Portuario.

**Artículo 1°:** Para los efectos de este reglamento se entiende por:<sup>1</sup>

- a) Dirección General: La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- b) Director General: El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- c) Autoridad Marítima: El Director General, que será la autoridad superior, los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto.
- d) Inspección del Trabajo respectiva: La Inspección del Trabajo que corresponda al lugar donde un agente de estiba y desestiba realiza las faenas portuarias.
- e) Empleador, en lo sucesivo denominado agente de estiba y desestiba o empresario de muellaje: aquel que cumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 3° de este reglamento, contrate a uno o más trabajadores portuarios eventuales, con el objeto de efectuar la movilización de la carga entre la nave y los recintos portuarios a los medios de transporte terrestre y viceversa.

Los términos de agente de estiba y desestiba y empresario de muellaje se considerarán sinónimos.

---

<sup>1</sup> DS N° 48/86 Art. 1°

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

El presente reglamento usará, en adelante, el término “empresa de muellaje”.<sup>2</sup>

- f) Trabajador portuario eventual: el que realiza funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y artefactos navales que se encuentren en los puertos de la República como en los recintos portuarios, en virtud de un contrato de trabajo cuya duración no es superior a veinte días.
- g) Esquema Monooperador: Es el sistema de operación portuaria en que la movilización de carga en el frente de atraque es realizada por una única empresa de muellaje.<sup>3</sup>
- h) Esquema Multioperador: Es el sistema de operación portuaria donde las distintas empresas de muellaje pueden prestar sus servicios en un mismo frente de atraque.

**Artículo 2º:** Sólo podrán desempeñarse como empresas de muellaje quienes estuvieran inscritas como tales en el Registro de Empresas de Muellaje. Las autoridades marítimas, aduaneras, del trabajo, portuarias y, en general, las autoridades administrativas, no permitirán el desempeño de las funciones de empresa de muellaje a que se refiere este reglamento, a personas naturales o jurídicas que no se encuentren inscritas en este Registro.<sup>4</sup>

**Artículo 3º:** La empresa de muellaje deberá reunir los siguientes requisitos<sup>5</sup> :

- I.- Si se trata de personas naturales:
  - a) Ser chileno y tener capacidad legal suficiente para ejercer por sí mismo la actividad de agente. Estos mismos requisitos se aplicarán a sus representantes y apoderados.
  - b) Tener oficina establecida que cuente con los recursos humanos y técnicos mínimos para el adecuado funcionamiento de la empresa de muellaje en cada lugar donde haya de desarrollar sus actividades<sup>6</sup>.
  - c) Mantener el capital propio y constituir las garantías reales a favor de la Inspección del Trabajo respectiva, en la forma y montos que determina el artículo 10º u otorgar a favor de la Inspección del Trabajo respectiva una garantía de fiel cumplimiento de sus obligaciones laborales y previsionales, por los montos y en la forma establecidos en el artículo 13º<sup>7</sup>.
  - d) No haber sido condenada por crimen o simple delito que merezca pena aflictiva.
  - e) No haber sido eliminada del Registro respectivo por alguna de las causales expresadas en el artículo 8º de este reglamento, salvo que hubieren transcurrido más de cinco años contados desde la eliminación.
  - f) No registrar más de cuatro multas por infracciones laborales y/o previsionales en el año anterior a la presentación de la solicitud a la que alude el artículo 4º<sup>8</sup>.
- II.- Si se trata de personas jurídicas o de comunidades:<sup>9</sup>
  - a) Ser chileno. Se considerará como tal a la persona jurídica o a la comunidad que tenga en Chile su domicilio principal y su sede real y efectiva, cuyos administradores, presidente, gerentes o directores, según el caso, sean chilenos, y cuyo capital social o haber pertenezca en más de un cincuenta por ciento a personas naturales o jurídicas chilenas. Para estos efectos se entenderá

<sup>2</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 1, letra a)

<sup>3</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 1, letra b)

<sup>4</sup> DS N° 48/86 Art. 2º.  
DS N° 60/99 Art. único N° 2

<sup>5</sup> DS N° 48/86 Art. 3º  
DS N° 60/99 Art. único N° 3, letra a)

<sup>6</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 3, letra c)

<sup>7</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 3, letra d)

<sup>8</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 3, letra e)

<sup>9</sup> DS N° 48/86 Art. 3º

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

- que los accionistas o socios son personas jurídicas chilenas si están constituidas en Chile de acuerdo a la ley chilena.<sup>10</sup>
- b) Tener oficina establecida que cuente con los recursos humanos y técnicos mínimos para el adecuado funcionamiento de la empresa de muellaje en cada lugar donde haya de desarrollar sus actividades.<sup>11</sup>
  - c) Mantener el capital propio y constituir las garantías reales a favor de la Inspección del Trabajo respectiva en la forma y montos que determina el artículo 10° u otorgar a favor de la Inspección del Trabajo respectiva una garantía de fiel cumplimiento de sus obligaciones laborales y previsionales, por los montos y en la forma establecidos en el artículo 13°.<sup>12</sup>
  - d) Designar a uno o más apoderados que actuarán en su representación, los cuales deben ser chilenos.
  - e) No haber sido eliminada del Registro respectivo por alguna de las causales expresadas en el artículo 8° de este reglamento, salvo que hubieren transcurrido más de cinco años contados desde la eliminación, y
  - f) No registrar más de cuatro multas por infracciones laborales y/o previsionales en el año anterior a la presentación de la solicitud a la que alude el artículo 4°.<sup>13</sup>

**Artículo 4°:** Para inscribirse en el Registro de Empresas de Muellaje, el solicitante deberá presentar una solicitud ante la Autoridad Marítima del puerto en que vaya a desarrollar sus actividades, acompañada de los siguientes antecedentes:<sup>14</sup>

- a) Declaración jurada notarial relativa al cumplimiento de los requisitos contenidos en las letras a) del número I y a) y d) del número II del artículo precedente.<sup>15</sup>  
En el caso de las sociedades anónimas, los requisitos exigidos por la letra a) del citado número II deberán acreditarse, además, con un certificado de la Superintendencia de Valores y Seguros.
- b) Los documentos justificativos del dominio o mera tenencia de la propiedad en que se domicilia y la patente municipal vigente para efectos de acreditar el cumplimiento del requisito contenido en la letra b) de los números I y II del artículo precedente.<sup>16</sup>
- c) Certificado otorgado por la Inspección del Trabajo respectiva, relativo al cumplimiento de los requisitos señalados en las letras c) y f) de los números I y II del artículo anterior.<sup>17</sup>
- d) Los documentos justificativos del capital propio y las garantías reales que debe mantener y constituir la empresa de muellaje o, alternativamente, de la garantía exigida en conformidad a la letra c) de los números I y II del artículo anterior, y<sup>18</sup>
- e) Certificado de antecedentes del solicitante que sea persona natural.

Si la empresa de muellaje hubiere de desarrollar sus actividades en más de un lugar, podrá presentar esta solicitud ante la Autoridad Marítima correspondiente a cualquiera de ellos.<sup>19</sup>

<sup>10</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 3, letra b)

<sup>11</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 3, letra c)

<sup>12</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 3, letra d)

<sup>13</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 3, letra e)

<sup>14</sup> DS N° 48/86 Art. 4°  
DS N° 60/99 Art. único N° 4, letra a)

<sup>15</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 4, letra b)

<sup>16</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 4, letra c)

<sup>17</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 4, letra d)

<sup>18</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 4, letra e)

<sup>19</sup> DS N° 90/99 Art. 1°, letra a)



**Artículo 5º:** La Autoridad Marítima local elevará los antecedentes a la Dirección General en un plazo no mayor a cinco días hábiles contados desde la presentación del solicitante, debiendo esta Dirección pronunciarse acerca del cumplimiento de los requisitos exigidos en un plazo no superior a los diez días hábiles siguientes a su recepción por esta última.<sup>20</sup>

Si su resolución fuere desfavorable, el interesado, dentro de los diez días hábiles siguientes a su notificación, podrá solicitar su reconsideración ante la Dirección General.

Las resoluciones que se dicten sobre la materia, admitiendo la inscripción solicitada, estarán afectas a los pagos que establece el Reglamento de Tarifas y Derechos aprobados por el decreto supremo (M) N° 427, de 25 de junio de 1979, los cuales se aplicarán por cada puerto en que la empresa de muellaje haya de iniciar sus actividades.<sup>21</sup>

**Artículo 6º:** El mandato para actuar como empresa de muellaje para los efectos de este reglamento podrá contar por escritura pública o privada, telegrama, telex o cualquier otro medio idóneo.<sup>22</sup>

**Artículo 7º:** La Dirección General y la Capitanía de Puerto competente, llevarán un “Registro de Empresas de Muellaje”, cuyas características serán establecidas por resolución del Director General.<sup>23</sup>

**Artículo 8º:** La empresa de muellaje que dejare de cumplir con los requisitos exigidos respecto de el o de sus representantes por el artículo 3º, será suspendida sin más trámite del Registro. Durante el período de suspensión, y mientras éste dure, el agente estará inhabilitado para el ejercicio de sus actividades como tal.<sup>24</sup>

Si la suspensión se extendiere por más de seis meses, la empresa de muellaje será eliminada del Registro.<sup>25</sup>

El afectado que considere que la suspensión o eliminación no se ajusta a derecho, podrá solicitar reconsideración ante el Director General dentro de los cinco días hábiles siguientes a la notificación. Este deberá pronunciarse dentro de los diez días hábiles siguientes.\*

**Artículo 9º:** Toda suspensión o eliminación del Registro de Empresas de Muellaje deberá ser comunicada por el Director General a la Inspección del Trabajo respectiva, así como a cualquier otra autoridad competente, en el plazo de cinco días hábiles a contar de la resolución que así lo disponga, a fin de que no se permita el desempeño de funciones a los afectados.<sup>26</sup>

---

20 DS N° 48/86 Art. 5º  
DS N° 60/99 Art. único N° 5, letras a) y b)

21 DS N° 90/99 Art. 1º, letra b)

22 DS N° 48/86 Art. 6º  
DS N° 90/99 Art. único N° 6

23 DS N° 48/86 Art. 7º  
DS N° 60/99 Art. único N° 7

24 DS N° 48/86 Art. 8º  
DS N° 60/99 Art. único N° 8, letra a)

25 DS N° 90/99 Art. 1º, letra c)  
DS N° 48/86 Art. 8º

\* DS N° 60/99 Art. único N° 8, letra b)

26 DS N° 48/86 Art. 9º  
DS N° 60/99 Art. único N° 9

La Autoridad Marítima colocará durante treinta días un aviso en lugar destacado de sus oficinas, indicando el nombre y domicilio de las empresas de muellaje a quienes se les haya suspendido o eliminado de los registros, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior.<sup>27</sup>

**Artículo 10º:** El monto del capital propio que debe mantener la empresa de muellaje será el equivalente al cuádruplo de las remuneraciones e imposiciones previsionales que son de su cargo y que correspondan al mes del año anterior al que se acredita en que hubieren debido pagar el mayor valor por estos conceptos.<sup>28</sup>

Las empresas de muellaje, con el objeto de garantizar el fiel cumplimiento de las obligaciones laborales y previsionales, deberán complementar el capital propio a que alude el inciso precedente, a través de garantías reales constituidas a favor de la Inspección del Trabajo respectiva, por un monto equivalente al duplo de las remuneraciones e imposiciones previsionales que son de su cargo y que correspondan al mes del año anterior al que se acredita en que hubieren debido pagar el mayor valor por estos conceptos. Dichas garantías se harán efectivas de conformidad a lo dispuesto en el artículo 14 del presente reglamento.

Para la determinación del mes en que hayan debido pagarse los mayores valores por concepto de las remuneraciones y de las imposiciones previsionales, así como para la fijación del monto del capital y de las garantías reales, las cifras correspondientes se expresarán en unidades de fomento.

Si la empresa de muellaje desarrollare sus actividades en más de un lugar, el monto del capital propio y de las garantías reales, se calcularán en relación a las remuneraciones e imposiciones previsionales correspondientes a los trabajadores de todos ellos.

Para efectos de este artículo se comprenderán las remuneraciones e imposiciones previsionales pagadas tanto en relación a los trabajadores portuarios eventuales como los que no tienen este último carácter.

**Artículo 11º:** El capital propio que debe mantener la empresa de muellaje estará constituido por el valor a que ascienden los activos, reservas y la utilidad del ejercicio con deducción de los pasivos, de las pérdidas, si las hubiere, y de los dividendos o repartos provisorios efectuados con cargo a dichas utilidades. Todo lo anterior, determinado de acuerdo a los registros contables de la empresa.<sup>29</sup>

El 20% del capital propio deberá estar invertido en bienes de libre disposición y fácil liquidación.

Se entenderá que dichos bienes son de libre disposición cuando no se requiere de autorización expresa de otra persona para enajenarlos u obligarlos, y que son de fácil liquidación cuando tienen un mercado conocido para este efecto, tales como valores de oferta pública, bonos, debentures, etc.

El capital deberá ser acreditado en el mes de marzo de cada año mediante un certificado expedido por un contador o un auditor, el cual dejará constancia de la naturaleza y del monto de los bienes que lo integran. Con todo, si durante el transcurso del año el capital disminuyera a un monto inferior al mínimo previsto en el artículo anterior, la diferencia deberá enterarse de inmediato.

---

27 DS Nº 90/99 Art. 1º, letra d)

28 DS Nº 48/86 Art. 10º  
DS Nº 60/99 Art. único Nº 10º

29 DS Nº 48/86 Art. 11º  
DS Nº 60/99 Art. único Nº 11º

**Artículo 12°:** El monto del capital propio y de las garantías reales que debe mantener y constituir la empresa de muellaje que inicie actividades con posterioridad a la entrada en vigencia de este reglamento ascenderá al cuádruplo y el duplo, respectivamente, de las remuneraciones e imposiciones previsionales que son de su cargo y que deba pagar durante el mes inicial de las mismas, de conformidad a los antecedentes que declare el solicitante.<sup>30</sup>

Sin embargo, si con posterioridad aumentaren las remuneraciones e imposiciones previsionales que son de su cargo en más de un 20% sobre la correspondiente al mes inicial de sus actividades, el monto del capital y las garantías deberán ajustarse a los nuevos valores a que ascienden aquéllas, toda vez que ello se produzca.

Con todo, en el mes de marzo del año siguiente, el capital y las garantías deberán ajustarse a lo prescrito en los incisos primero y segundo del artículo 10°.

**Artículo 13°:** La garantía de resguardo de fiel cumplimiento de las obligaciones laborales y previsionales que debe otorgar la empresa de muellaje a favor de la Inspección del Trabajo en que desarrolle sus actividades podrá consistir en boleta bancaria o en póliza de seguro sin liquidador.<sup>31</sup>

El monto de la garantía será equivalente al total de las remuneraciones e imposiciones previsionales que son de su cargo, y que correspondan al mes del año anterior al que se acredita en que hubieren debido pagar el mayor valor por estos conceptos.

Si la empresa de muellaje desarrollare labores en más de un lugar, la garantía deberá otorgarla por cada uno de ellos.

La garantía deberá renovarse en el mes de marzo de cada año, para entrar a regir a partir del 1° de abril del mismo.

En lo demás se aplicarán las normas previstas en los incisos tercero, cuarto y quinto del artículo 10.

**Artículo 13° (Bis):** El monto de la garantía que debe constituir la empresa de muellaje que inicie actividades con posterioridad a la entrada en vigencia de este reglamento será equivalente al de las remuneraciones e imposiciones previsionales que son de su cargo y que deba pagar durante el mes inicial de las mismas, de conformidad a los antecedentes que declare el solicitante. Sin embargo, si con posterioridad aumentaren las remuneraciones e imposiciones previsionales que son de su cargo en más de un 20% sobre la correspondiente al mes inicial de sus actividades, el monto de la garantía deberá ajustarse a los nuevos valores a que ascienden aquéllas, toda vez que ello se produzca.<sup>32</sup>

Con todo, en el mes de marzo del año siguiente la garantía deberá ajustarse a lo prescrito en el inciso segundo del artículo 13°.

**Artículo 14°:** En caso que la empresa de muellaje incumpliere sus obligaciones laborales o previsionales, la Inspección del Trabajo hará efectiva la garantía, previa comprobación de los hechos, disponiendo el pago del monto de estos créditos sobre las bases que determine una resolución que dictará al efecto.<sup>33</sup>

---

<sup>30</sup> DS N° 48/86 Art. 12°  
DS N° 60/99 Art. único N° 12

<sup>31</sup> DS N° 48/86 Art. 13°  
DS N° 60/99 Art. único N° 13

<sup>32</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 14

<sup>33</sup> DS N° 48/86 Art. 14°  
DS N° 60/99 Art. único N° 15, letra a)

La empresa de muellaje deberá completar o renovar la garantía que haya otorgado, según corresponda, dentro de los quince días hábiles siguientes contados desde la fecha en que la misma se haya hecho efectiva. Si transcurrido dicho plazo no se hubiere cumplido con la referida obligación, la Inspección del Trabajo deberá oficiar a la Autoridad Marítima del lugar donde el agente desarrolla sus actividades, informando el hecho a fin de que proceda a la suspensión de la empresa de conformidad a lo establecido en el artículo 8°.34

**Artículo 15°:** No podrá solicitarse la devolución de las garantías constituidas a favor de la Inspección del Trabajo, a que aluden los artículos 10° y 13° precedentes, sino hasta transcurridos seis meses desde la última actuación de la empresa de muellaje.35

**Artículo 16°:** La empresa de muellaje deberá comunicar dentro de los tres días siguientes a la Autoridad Marítima y a la Inspección del Trabajo respectiva todo cambio de representantes y apoderados designados para actuar en su representación, así como de todo cambio de domicilio.36

**Artículo 17°:** Sólo podrán desempeñarse como trabajadores portuarios aquellos que previamente hayan aprobado de conformidad al respectivo reglamento el curso básico de faenas portuarias que dispone el artículo 133 del Código del Trabajo.37

**Artículo 18°:** Corresponderá a la Autoridad Marítima elaborar una base de datos computacional con la información que de acuerdo al artículo 12 del DS N° 49 de 1999 del Ministerio del Trabajo y Previsión Social le deberán remitir los Organismos Técnicos de Capacitación. Dicha base de datos registrará la individualización del trabajador, el número de su cédula de identidad, y la fecha en que aprobó el curso básico de seguridad en faenas portuarias.38

La Autoridad Marítima deberá incorporar, además, en la base de datos que diseñe para estos efectos, a los trabajadores portuarios que acrediten ante ella, por los medios previstos en el inciso 2° del artículo 16 transitorio del Código del Trabajo estar eximidos de realizar el curso básico de seguridad en faenas portuarias.

**Artículo 19°:** La Autoridad Marítima otorgará a los trabajadores portuarios incorporados en la base de datos a que alude el artículo anterior un permiso de seguridad nominado, personal e intransferible.39

En su anverso, llevará el nombre del trabajador, el número de su cédula de identidad, una fotografía del trabajador en colores con su nombre y número de cédula de identidad y la firma y sello de la Autoridad Marítima.

Al reverso contendrá la certificación de haber aprobado el curso básico de seguridad en faenas portuarias, su condición de personal e intransferible y su fecha de vigencia.

El permiso de seguridad sólo certifica la habilitación para desempeñarse como trabajador portuario, sin que signifique fijación de dotación por puerto ni importe propiedad en el cargo.

---

34 DS N° 60/99 Art. único N° 15, letra b)

35 DS N° 48/86 Art. 15°  
DS N° 60/99 Art. único N° 16

36 DS N° 48/86 Art. 16°  
DS N° 60/99 Art. único N° 17

37 DS N° 60/99 Art. único N° 18

38 DS N° 60/99 Art. único N° 18

39 DS N° 60/99 Art. único N° 18

**Artículo 20°:** Se procurará que dicho permiso sea de carácter magnético, especialmente en aquellos puertos con mayor volumen de actividad, circunstancia debidamente calificada por la Autoridad Marítima, sobre la base de la información proporcionada por el Ministerio de Transportes.<sup>40</sup>

**Artículo 21°:** El permiso de seguridad de trabajador portuario será de duración indefinida, sin embargo, el trabajador portuario deberá, cada cinco años, actualizar su vigencia, mediante acreditación ante la Autoridad Marítima de haber realizado un curso de actualización, o en su defecto, el estar eximido de dicha exigencia, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 13° del DS N° 49/1999 del Ministerio del Trabajo y Previsión Social.<sup>41</sup>

**Artículo 22°:** Las empresas de muellaje deberán remitir en archivo magnético computacional o a través de teleproceso o transferencia electrónica a la Capitanía de Puerto, con la anticipación que fije la Autoridad Marítima, una nómina de los trabajadores portuarios que hayan contratado y que deben realizar un turno.

Dicha nómina contendrá, a lo menos, la siguiente información:

- individualización de la empresa de muellaje;
- nombre de la nave;
- fecha de expedición de la nómina;
- duración y condiciones del turno;
- nombre completo de los trabajadores, alfabéticamente ordenados, con indicación del número de su cédula de identidad.

**Artículo 23°:** La Autoridad Marítima efectuará el control de acceso a los puertos, a través de la verificación computacional de la información contenida en la nómina a que se refiere el artículo precedente. Además solicitará la exhibición del permiso de seguridad al trabajador portuario, o en su defecto la cédula de identidad vigente.<sup>42</sup>

**Artículo 24°:** Sólo se permitirá el acceso a los puertos a los trabajadores que estando habilitados para desempeñarse como tales se encuentren incluidos en las respectivas nóminas de las empresas de muellaje.<sup>43</sup>

No se incluirá en estas nóminas al personal que se encuentre con prohibición de ingreso al recinto portuario, dispuesta por la Autoridad Marítima.

**Artículo 25°:** Si por razones de orden y seguridad debidamente fundadas, la Autoridad Marítima impide el acceso de un trabajador a un recinto portuario, deberá comunicarlo a la empresa de muellaje que lo hubiere contratado, antes de la iniciación del turno respectivo.<sup>44</sup>

---

<sup>40</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 18

<sup>41</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 18

<sup>42</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 18

<sup>43</sup> DS N° 60/99 Art. único N° 18

<sup>44</sup> DS N° 48/86 Art. 24°  
DS N° 60/99 Art. único N° 19

**Artículo 26°:** Ningún trabajador portuario podrá laborar dos turnos seguidos, sea para una misma empresa o para empresas distintas.<sup>45</sup>

**Artículo 27°:** Sin perjuicio de las facultades que competen a la Autoridad Marítima en conformidad a la ley y a este reglamento, la fiscalización del cumplimiento de las obligaciones laborales y previsionales que son de cargo de las empresas de muellaje corresponderá a la Dirección del Trabajo.<sup>46</sup>

**Artículo 28°:** Las empresas de muellaje serán responsables del cumplimiento de las normas relativas a la seguridad laboral en el desarrollo de las faenas portuarias y de aquellas referidas a las condiciones sanitarias y ambientales básicas en los lugares de trabajo, contenidas en el DS 745 de 1992, del Ministerio de Salud.<sup>47</sup>

**Artículo 29°:** Las infracciones a lo dispuesto en este reglamento serán sancionadas con multa a beneficio fiscal de cinco a veinticinco unidades tributarias mensuales, que se duplicará en caso de reincidencia, todo ello de conformidad a lo dispuesto en el artículo 145 del Código del Trabajo. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de suplantación de un trabajador portuario para efectos de control del acceso a los puertos y recintos portuarios, éste será sancionado de conformidad al artículo 214 del Código Penal.<sup>48</sup>

### Artículos transitorios

**Artículo 1°:** Las empresas de muellaje que a la fecha de entrada en vigencia de estas modificaciones se desempeñaren como tales, podrán continuar haciéndolo, pero deberán acreditar ante la Autoridad Marítima el cumplimiento de los nuevos requisitos que establece el presente reglamento, hasta el día 31 de marzo del año 2000.<sup>49</sup>

**Artículo 2°:** Las modificaciones contenidas en el presente reglamento regirán desde su total tramitación y publicación en el Diario Oficial. Con todo, la Autoridad Marítima contará con un plazo de 90 días hábiles, desde esa fecha, para diseñar e implementar la base de datos computacional y otorgar el permiso de seguridad de trabajador portuario a que aluden los artículos 18 y 19 del presente reglamento.<sup>50</sup>

Anótese, tómese razón y publíquese.- EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente de la República.- Germán Molina Valdivieso, Ministro del Trabajo y Previsión Social.- Edmundo Pérez Yoma, Ministro de Defensa Nacional. Lo que transcribo a usted, para su conocimiento.-

---

45 DS N° 60/99 Art. único N° 20

46 DS N° 48/86 Art.25°  
DS N° 90/99 Art. 1, letra d)

47 DS N° 60/99 Art. único N° 21

48 DS N° 60/99 Art. único N° 21

49 DS N° 60/99 Art. único N° 22  
DS N° 90/99 Art. 1°, letra f)

50 DS N° 60/99 Art. único N° 23

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE VEDA BIOLÓGICA PARA RECURSO JUREL EN ÁREA  
Y PERIODO QUE INDICA**

(D.O. N° 36.571, de 25 de Enero de 2000)

Núm. 56 exento.- Santiago, 21 de enero de 2000.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca, en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 5 de 19 de enero de 2000; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el DFL N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el DS N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el DS N° 654, de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República; las comunicaciones previas a los Consejos Zonales de Pesca de la III y IV Regiones, V a IX Regiones e Islas Oceánicas y X y XI Regiones.

Considerando:

Que la alta proporción de ejemplares juveniles existentes en el stock del recurso Jurel (*Trachurus murphyi*), hace necesaria su protección, mediante el establecimiento de una veda biológica en el área marítima comprendida entre el límite norte de la III Región y el límite sur de la X Región.

Que el artículo 3° letra a) de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para decretar vedas biológicas por especie en un área determinada.

Que esta medida de conservación se ha comunicado previamente a los Consejos Zonales de Pesca correspondientes.

Decreto:

**Artículo 1°.-** Establécese una veda biológica de reclutamiento para el recurso Jurel (*Trachurus murphyi*), en el área marítima comprendida entre el límite norte de la III Región y el límite sur de la X Región, la que regirá desde la fecha de publicación del presente decreto en el Diario Oficial hasta el 15 de abril de 2000, ambas fechas inclusive.

**Artículo 2°.-** Durante el período de veda biológica, prohíbese la captura, comercialización, transporte, procesamiento, elaboración y almacenamiento de la especie vedada y de los productos derivados de ella, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 110, 119 y 139 de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

**Artículo 3°.-** El Servicio Nacional de Pesca podrá mediante resolución establecer medidas y procedimientos para permitir una adecuada fiscalización, tales como, horarios de desembarques, solicitar información de la actividad pesquera a las plantas de transformación, naves pesqueras, u otros agentes del sector en los períodos y fechas que indique y efectuar los controles que sean necesarios, para lograr un efectivo cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

**Artículo 4°.-** La infracción a lo dispuesto en el presente decreto será sancionada en conformidad con el procedimiento y las penas contempladas en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

## MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

**PROMULGA LOS CONVENIOS ADOPTADOS POR LA CONFERENCIA GENERAL DE LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO N° 121, RELATIVO A LAS PRESTACIONES EN CASO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES, Y N° 161, SOBRE LOS SERVICIOS DE SALUD EN EL TRABAJO**

(D.O. N° 36.575, de 29 de Enero de 2000)

Núm. 1.864.- Santiago, 8 de noviembre de 1999.-Vistos: Los artículos 32, N° 17, y 50, N° 1), de la Constitución Política de la República,

Considerando:

Que la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo adoptó los siguientes Convenios Internacionales del Trabajo:

- a) Convenio N° 121, relativo a las Prestaciones en Caso de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, de 8 de julio de 1964, y
- b) Convenio N° 161, sobre los Servicios de Salud en el Trabajo, de 26 de junio de 1985.

Que dichos Convenios fueron aprobados por el Congreso Nacional, según consta en el oficio N° 2.498, de 17 de agosto de 1999, de la Honorable Cámara de Diputados.

Que el Instrumento de Ratificación fue depositado ante el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo con fecha 30 de septiembre de 1999.

Que los mencionados Convenios entrarán en vigor internacional el 30 de septiembre del año 2000, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33, del Convenio N°121, y en el artículo 18 del Convenio N° 161,

Decreto:

**Artículo único.-** Promúlganse los siguientes Convenios Internacionales del Trabajo, adoptados por la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

- a) Convenio N° 121, relativo a las Prestaciones en Caso de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, de 8 de julio de 1964, y
- b) Convenio N° 161, sobre los Servicios de Salud en el Trabajo, de 26 de junio de 1985.

Cúmplanse dichos Convenios, llévense a efecto, como Ley y publíquese copia autorizada de sus textos en el Diario Oficial.

Anótese, tómesese razón, regístrese y publíquese.- EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente de la República.- Mariano Fernández Amunátegui, Ministro de Relaciones Exteriores Subrogante.



## CONVENIO 121

CONVENIO RELATIVO A LAS PRESTACIONES EN  
CASO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO Y ENFERMEDADES  
PROFESIONALES\*

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 17 de junio de 1964 en su cuadragésima octava reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, cuestión que constituye el quinto punto del orden del día de la reunión,

y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional, adopta, con fecha ocho de julio de mil novecientos sesenta y cuatro, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, 1964:

**Artículo 1**

A los efectos del presente Convenio:

- a) el término “legislación” comprende las leyes y los reglamentos, así como las disposiciones reglamentarias en materia de seguridad social;
- b) el término “prescrito” significa determinado por la legislación nacional o en virtud de ella;
- c) la expresión “establecimiento industrial” comprende todos los establecimientos de las siguientes ramas de actividad económica: minas y canteras; industrias manufactureras; construcción; electricidad, gas, agua y servicios sanitarios, y transportes, almacenamiento y comunicaciones;
- d) la expresión “persona a cargo” se refiere a un estado de dependencia que se supone existe en casos prescritos;
- e) la expresión “hijo a cargo” comprende:
  - i) al hijo que no ha llegado aún, sea a la edad en que termina la enseñanza obligatoria o a los 15 años, cualquiera de ellas que sea la más alta; y
  - ii) bajo condiciones prescritas, al hijo que no ha llegado aún a una edad prescrita superior a aquella especificada en el inciso i), y que es un aprendiz o estudiante o que tiene una enfermedad crónica o una dolencia que le incapacite para toda actividad lucrativa, a menos que en la legislación nacional la expresión “hijo a cargo” comprenda a todo hijo que no tiene aún una edad notablemente superior a aquella especificada en el inciso i).

---

\* Este Convenio no había entrado en vigor el 1º de Septiembre de 1965.

### **Artículo 2**

1. Todo Miembro cuya economía y cuyos recursos médicos estén insuficientemente desarrollados podrá acogerse, mediante una declaración motivada anexa a su ratificación, a las excepciones temporales previstas en los artículos siguientes: artículo 5; artículo 9, párrafo 3, apartado b); artículo 12; artículo 15, párrafo 2, y artículo 18, párrafo 3.

2. Todo Miembro que haya formulado una declaración de conformidad con el párrafo 1 de este artículo deberá incluir en las memorias sobre la aplicación del presente Convenio, que habrá de presentar en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, una declaración con respecto a cada una de las excepciones a que se haya acogido, en la cual exponga:

- a) que subsisten las razones por las cuales se ha acogido a esa excepción; o
- b) que a partir de una fecha determinada renuncia a acogerse a esa excepción.

### **Artículo 3**

1. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio podrá, mediante una declaración anexa a su ratificación, excluir del campo de aplicación del Convenio:

- a) a la gente de mar, incluidos los pescadores de pesquerías marítimas;
- b) a los funcionarios públicos, cuando estas categorías estén protegidas en virtud de regímenes especiales que concedan en conjunto prestaciones por lo menos equivalentes a las del presente Convenio.

2. Cuando esté en vigor una declaración formulada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el Miembro podrá excluir del número de asalariados considerado para el cálculo del porcentaje de asalariados efectuado en aplicación del apartado d) del párrafo 2 del artículo 4 y del artículo 5 a las personas pertenecientes a la categoría o categorías exceptuadas de la aplicación del Convenio.

3. Todo Miembro que haya formulado una declaración de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo podrá notificar ulteriormente al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo que acepta las obligaciones del presente Convenio con respecto a una o varias de las categorías excluidas en el momento de su ratificación.

### **Artículo 4**

1. La legislación nacional sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales debe proteger a todos los asalariados, incluidos los aprendices, de los sectores público y privado, comprendidos aquellos de las cooperativas, y, en caso de fallecimiento del sostén de familia, a categorías prescritas de beneficiarios.

2. Todo Miembro podrá prever las excepciones que estime necesarias en lo que se refiere:

- a) a las personas que realicen trabajos ocasionales ajenos a la empresa del empleador;
- b) a los trabajadores a domicilio;
- c) a los miembros de la familia del empleador que vivan con él respecto del trabajo que realicen para él;
- d) a otras categorías de asalariados, siempre que su número total no exceda del 10 por ciento de todos los asalariados no exceptuados en virtud de los apartados a) a c) del presente párrafo.

#### **Artículo 5**

Cuando esté en vigor una declaración formulada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2, la aplicación de la legislación nacional sobre prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales podrá limitarse a categorías prescritas de asalariados cuyo número total no debería ser inferior al 75 por ciento de todos los asalariados que trabajen en establecimientos industriales, y, en caso de fallecimiento del sostén de familia, a categorías prescritas de beneficiarios.

#### **Artículo 6**

Las contingencias cubiertas, cuando se deban a un accidente del trabajo o a una enfermedad profesional, comprenderán las siguientes:

- a) estado mórbido;
- b) incapacidad para trabajar que resulte de un estado mórbido y que entrañe la suspensión de ganancias, tal como esté definida en la legislación nacional;
- c) pérdida total de la capacidad para ganar o pérdida parcial que exceda de un grado prescrito, cuando es probable que dicha pérdida total o parcial sea permanente, o disminución correspondiente de las facultades físicas; y
- d) pérdida de los medios de existencia, sufrida a consecuencia del fallecimiento del sostén de la familia, por categorías prescritas de beneficiarios.

#### **Artículo 7**

1. Todo Miembro deberá prescribir una definición del “accidente del trabajo”, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente del trabajo, y debe precisar los términos de dicha definición en las memorias sobre la aplicación de este Convenio que habrá de presentar en cumplimiento del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

2. No será necesario incluir en la definición de accidentes del trabajo las condiciones bajo las cuales debe considerarse como tal un accidente sufrido en el trayecto si, independientemente de los sistemas de seguridad social que cubren los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, hay otros sistemas distintos que cubren tales accidentes sufridos en el trayecto, y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece este Convenio.

#### **Artículo 8**

Todo Miembro deberá:

- a) prescribir una lista de enfermedades en la que figuren, por lo menos, las que se enumeran en el cuadro I del presente Convenio y que serán reconocidas como enfermedades profesionales cuando sean contraídas en las condiciones prescritas; o
- b) incluir en su legislación una definición general de las enfermedades profesionales que deberá ser suficientemente amplia para que abarque, por lo menos, las enfermedades enumeradas en el cuadro I del presente Convenio; o
- c) establecer una lista de enfermedades en cumplimiento del apartado a), añadiendo, además, sea una definición general de enfermedades profesionales o bien otras disposiciones que permitan establecer el origen profesional de las enfermedades que no figuran en la lista o que se manifiestan bajo condiciones diferentes de las prescritas.

### **Artículo 9**

1. Todo Miembro deberá garantizar a las personas protegidas, en conformidad con las condiciones prescritas, el suministro de las siguientes prestaciones:
  - a) asistencia médica y servicios conexos en caso de estado mórbido;
  - b) prestaciones monetarias en las contingencias especificadas en los apartados b), c) y d) del artículo 6.
2. La iniciación del derecho a las prestaciones no puede ser subordinada ni a la duración del tiempo del empleo ni a la duración del período de afiliación al seguro o al pago de las cotizaciones. Sin embargo, en lo relativo a las enfermedades profesionales puede establecerse un período de exposición al riesgo previsto.
3. Se concederán las prestaciones mientras exista la situación que da derecho a ellas; no obstante, en lo que se refiere a la incapacidad para el trabajo, la prestación monetaria podrá no ser pagadera durante los tres primeros días, en los siguientes casos:
  - a) cuando la legislación de un Miembro, en la fecha en que este Convenio entre en vigor, establezca un período de espera y bajo la condición de que ese Miembro incluya, en las memorias sobre la aplicación de este Convenio que habrá de presentar en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, una declaración de que las razones que él tiene para acogerse a esta disposición subsisten todavía; o
  - b) cuando esté en vigor una declaración formulada de conformidad con lo previsto en el artículo 2.

### **Artículo 10**

1. La asistencia médica y los servicios conexos en caso de estado mórbido deberán comprender lo siguiente:
  - a) la asistencia médica general y la ofrecida por especialistas a personas hospitalizadas o no hospitalizadas, incluidas las visitas a domicilio;
  - b) la asistencia odontológica;
  - c) la asistencia por enfermeras, a domicilio, en un hospital o en cualquier otra institución médica;
  - d) el mantenimiento en un hospital, centro de convalecencia, sanatorio u otra institución médica;
  - e) el suministro del material odontológico, farmacéutico y cualquier otro material médico o quirúrgico, comprendidos los aparatos de prótesis y su conservación, reparación y renovación cuando sea necesario, así como los lentes;
  - f) la asistencia suministrada, bajo la vigilancia de un médico o de un dentista, por miembros de otras profesiones reconocidas legalmente como conexas con la profesión médica; y
  - g) en la medida de lo posible, el siguiente tratamiento en el lugar de trabajo:
    - i) tratamiento de urgencia a las víctimas de accidentes graves;

- ii) cuidados ulteriores a las víctimas de lesiones leves que no acarreen interrupción del trabajo.

2. Las prestaciones otorgadas de conformidad con el párrafo 1 de este artículo se dispensarán, por todos los medios apropiados, a fin de conservar, restablecer o, si esto no fuera posible, mejorar la salud de la víctima, así como su aptitud para trabajar y para hacer frente a sus necesidades personales.

#### **Artículo 11**

1. Todo Miembro que proporcione asistencia médica y servicios conexos por medio de un régimen general de sanidad o de un régimen de asistencia médica para los asalariados podrá especificar en su legislación que dicha asistencia se prestará, en las mismas condiciones que a las demás personas con derecho a ella, a las personas que hayan sufrido un accidente del trabajo o una enfermedad profesional, siempre y cuando las normas sean establecidas en tal forma que eviten privaciones a los interesados.

2. Todo Miembro que proporcione asistencia médica y servicios conexos reembolsando a los trabajadores los gastos en que hayan incurrido, podrá establecer en su legislación normas especiales respecto de casos cuya amplitud, duración o costo rebasen los límites razonables, a condición de que las normas así establecidas no sean incompatibles con el objetivo fijado en el párrafo 2 del artículo 10, y eviten privaciones a los interesados.

#### **Artículo 12**

Cuando esté en vigor una declaración formulada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2, la asistencia médica y los servicios conexos deberán comprender por lo menos lo siguiente:

- a) la asistencia médica general, incluidas las visitas a domicilio;
- b) la asistencia por especialistas, prestada en hospitales a personas hospitalizadas o no hospitalizadas, y la asistencia que pueda ser prestada por especialistas fuera de los hospitales;
- c) el suministro de productos farmacéuticos esenciales recetados por médicos u otros profesionales calificados;
- d) la hospitalización cuando fuere necesaria; y
- e) la asistencia de urgencia, cuando fuere posible, en el lugar del trabajo, a las víctimas de accidentes del trabajo.

#### **Artículo 13**

Las prestaciones monetarias por incapacidad temporal o inicial para el trabajo se harán en forma de pago periódico, calculado sea de conformidad con las disposiciones del artículo 19, sea con las del artículo 20.

#### **Artículo 14**

1. Se deberán pagar prestaciones monetarias por pérdida de la capacidad para ganar, cuando sea probable que sea permanente, o por disminución correspondiente de las facultades físicas en todos los casos en que esta pérdida de capacidad o esta disminución de facultades excedan de un porcentaje prescrito y subsistan una vez terminado el período durante el cual sean pagaderas las prestaciones de conformidad con el artículo 13.

2. En caso de pérdida total de la capacidad para ganar, cuando sea probable que sea permanente, o en caso de disminución correspondiente de las facultades físicas, la prestación monetaria consistirá en un pago periódico calculado sea de conformidad con las disposiciones del artículo 19, sea con las del artículo 20.
3. En caso de pérdida parcial substancial de la capacidad para ganar que exceda de un porcentaje prescrito y cuando sea probable que esta pérdida sea permanente, o en caso de disminución correspondiente de las facultades físicas, la prestación consistirá en un pago periódico que representará una proporción conveniente de la prestación prevista en el párrafo 2 de este artículo.
4. En caso de cualquier otra pérdida parcial de la capacidad de ganar que exceda del porcentaje prescrito a que se refiere el párrafo 1 de este artículo, y cuando sea probable que esta pérdida sea permanente, o en caso de disminución correspondiente de las facultades físicas, la prestación monetaria podrá adoptar la forma de una suma global.
5. Los porcentajes de pérdida de la capacidad para ganar o de disminución correspondiente de las facultades físicas a que se hace referencia en los párrafos 1 y 3 de este artículo serán prescritos de modo que se eviten privaciones a los interesados.

#### **Artículo 15**

1. En circunstancias excepcionales, con el consentimiento de la víctima y cuando la autoridad competente tenga motivos para creer que el pago de una suma global se utilizará de manera particularmente ventajosa para el beneficiario, puede cambiarse el total o una parte de los pagos periódicos previstos en los párrafos 2 y 3 del artículo 14 por un capital correspondiente al equivalente actuarial de los pagos periódicos.
2. Cuando esté en vigor una declaración formulada de conformidad con el artículo 2 y el Miembro interesado considere que carece de los servicios administrativos necesarios para efectuar pagos periódicos, éste podrá substituir los pagos periódicos mencionados en los párrafos 2 y 3 del artículo 14 por una suma global correspondiente al equivalente actuarial de los pagos periódicos. Este equivalente actuarial será calculado sobre la base de las informaciones existentes.

#### **Artículo 16**

De acuerdo con lo que se prescriba, se pagarán incrementos de los pagos periódicos u otras prestaciones suplementarias o especiales a las personas incapacitadas cuyo estado requiera la ayuda o asistencia constantes de otra persona.

#### **Artículo 17**

La legislación nacional determinará las condiciones en que los pagos periódicos correspondientes deben ser reevaluados, suspendidos o terminados, debido a una modificación del porcentaje de pérdida de la capacidad para ganar o de disminución de las facultades físicas.

#### **Artículo 18**

1. Las prestaciones monetarias en caso de fallecimiento del sostén de la familia consistirán en un pago periódico a las siguientes personas: a la viuda, de acuerdo con lo que prescriba la legislación nacional; al viudo a cargo e incapacitado; a los hijos a cargo del fallecido, y a toda otra persona que fuera designada por la legislación nacional. Dicho pago periódico será calculado de conformidad sea con las disposiciones del artículo 19, sea con las del artículo 20. Sin embargo, no será necesario disponer un pago al viudo incapacitado y a cargo cuando las prestaciones monetarias a otros

sobrevivientes son apreciablemente superiores a las que establece este Convenio y cuando otros sistemas de seguridad social, distintos de aquellos que cubren los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales, establecen a favor de tal viudo prestaciones apreciablemente superiores a las consignadas para los casos de invalidez en el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952.

2. Además, deberá pagarse una prestación para gastos funerarios a una tasa prescrita que no será inferior a su costo normal. El derecho a esta prestación podrá ser subordinado a condiciones prescritas, cuando las prestaciones monetarias a los sobrevivientes sean notablemente superiores a las que establece el presente Convenio.

3. Cuando esté en vigor una declaración formulada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 y el Miembro interesado considere que carece de los servicios administrativos necesarios para efectuar pagos periódicos, podrá pagarse, en substitución de los pagos periódicos mencionados en el párrafo 1 del presente artículo, una suma global correspondiente al equivalente actuarial de los pagos periódicos debidos. Este equivalente actuarial será calculado sobre la base de las informaciones existentes.

#### **Artículo 19**

1. En el caso de un pago periódico al cual se aplique el presente artículo, la cuantía de la prestación, aumentada con el importe de las asignaciones familiares pagaderas durante la contingencia, deberá ser tal que para el beneficiario tipo que se indica en el cuadro II del presente Convenio sea por lo menos igual, para la contingencia correspondiente, al porcentaje indicado en dicho cuadro del total de las ganancias anteriores del beneficiario o de su sostén de familia y del importe de las asignaciones familiares pagaderas a una persona protegida que tenga las mismas cargas de familia que el beneficiario tipo.

2. Las ganancias anteriores del beneficiario o de su sostén de familia se calcularán de conformidad con reglas prescritas y, cuando las personas protegidas o sus cabezas de familia estén clasificadas en categorías según sus ganancias, las ganancias anteriores podrán calcularse de conformidad con las ganancias de base de las categorías a las que hayan pertenecido.

3. Podrá prescribirse un límite máximo para la cuantía de la prestación o para las ganancias que se tengan en cuenta en el cálculo de la misma, a reserva de que ese máximo se fije de tal modo que, cuando las ganancias anteriores del beneficiario o de su sostén de familia sean iguales o inferiores al salario de un trabajador calificado de sexo masculino, las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo queden satisfechas.

4. Se calcularán sobre el mismo tiempo básico las ganancias anteriores del beneficiario o de su sostén de familia, el salario del trabajador calificado de sexo masculino, la prestación y las asignaciones familiares.

5. Para los demás beneficiarios, la prestación será fijada de tal manera que esté en relación razonable con la del beneficiario tipo.

6. Para los fines del presente artículo serán considerados como trabajadores calificados de sexo masculino los siguientes:

- a) un ajustador o un tornero de una industria mecánica que no sea la industria de máquinas eléctricas; o
- b) un trabajador ordinario calificado definido de conformidad con las disposiciones del párrafo siguiente; o

- c) una persona cuyas ganancias sean iguales o superiores a las ganancias del 75 por ciento de todas las personas protegidas, determinándose estas ganancias sobre una base anual o sobre la base de un período más corto, según se prescriba; o
- d) una persona cuyas ganancias sean iguales al 125 por ciento del promedio de las ganancias de todas las personas protegidas.

7. Será un trabajador ordinario calificado, a los efectos del apartado b) del párrafo anterior, la persona empleada en el grupo principal de actividades económicas que ocupe el mayor número de personas protegidas de sexo masculino económicamente activas para la contingencia considerada, o de cabezas de familia de personas protegidas, según sea el caso, en el grupo que ocupe mayor número de personas protegidas o de sus cabezas de familia; a este efecto se utilizará la Clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas, adoptada por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas en su séptimo período de sesiones, el 27 de agosto de 1948, modificada, reproducida en el anexo al presente Convenio, o con las modificaciones que en dicha Clasificación puedan introducirse en cualquier momento.

8. Cuando la cuantía de las prestaciones varíe de una región a otra, el trabajador calificado de sexo masculino podrá ser determinado, dentro de cada una de las regiones, de conformidad con las disposiciones de los párrafos 6 y 7 del presente artículo.

9. El salario del trabajador calificado de sexo masculino se determinará sobre la base del salario por un número normal de horas de trabajo fijado, sea por contratos colectivos, sea por o en virtud de la legislación nacional, cuando fuere aplicable, o por la costumbre, debiendo incluirse los subsidios de carestía de vida, si los hubiere. Cuando los salarios así determinados difieran de una región a otra y no se aplique el párrafo 8 del presente artículo, deberá tomarse el salario medio.

10. Ningún pago periódico será de cuantía inferior a la mínima prescrita.

#### **Artículo 20**

1. En el caso de un pago periódico al cual se aplique el presente artículo, la cuantía de la prestación, aumentada con el importe de las asignaciones familiares pagaderas durante la contingencia, deberá ser tal que para el beneficiario tipo que se indica en el cuadro II del presente Convenio sea por lo menos igual, para la correspondiente contingencia, al porcentaje indicado en dicho cuadro del total del salario del trabajador ordinario no calificado adulto de sexo masculino y del importe de las asignaciones familiares pagaderas a una persona protegida que tenga las mismas cargas de familia que el beneficiario tipo.

2. Serán calculados sobre el mismo tiempo básico el salario del trabajador ordinario no calificado adulto de sexo masculino, la prestación y las asignaciones familiares.

3. Para los demás beneficiarios, la prestación se fijará de tal manera que esté en relación razonable con la del beneficiario tipo.

4. Para la aplicación del presente artículo serán considerados como trabajadores ordinarios no calificados adultos de sexo masculino los siguientes:

- a) un trabajador ordinario no calificado de una industria mecánica que no sea la industria de máquinas eléctricas; o
- b) un trabajador ordinario no calificado definido de conformidad con las disposiciones del párrafo siguiente.



5. Será un trabajador ordinario no calificado, a los efectos del apartado b) del párrafo precedente, la persona empleada en el grupo principal de actividades económicas que ocupe mayor número de personas protegidas de sexo masculino económicamente activas para la contingencia considerada, o de sostenes de familia de personas protegidas, según sea el caso, en el grupo que ocupe mayor número de personas protegidas o de sus sostenes de familia; a este efecto se utilizará la Clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas, adoptada por el Consejo Económico y Social de la Organización de las Naciones Unidas en su séptimo período de sesiones, el 27 de agosto de 1948, modificada, reproducida en anexo al presente Convenio, o con las modificaciones que en dicha Clasificación puedan introducirse en cualquier momento.

6. Cuando la cuantía de las prestaciones varíe de una región a otra, el trabajador ordinario no calificado adulto de sexo masculino podrá ser determinado, dentro de cada una de las regiones, de conformidad con las disposiciones de los párrafos 4 y 5 del presente artículo.

7. El salario del trabajador ordinario no calificado adulto de sexo masculino se determinará sobre la base del salario por un número normal de horas de trabajo fijado sea por contratos colectivos, sea por o en virtud de la legislación nacional, cuando fuere aplicable, o por la costumbre, debiendo incluirse los subsidios de carestía de vida, si los hubiere. Cuando los salarios así determinados difieran de una región a otra y no se aplique el párrafo 6 del presente artículo deberá tomarse el promedio del salario.

8. Ningún pago periódico será de cuantía inferior a la mínima prescrita.

#### **Artículo 21**

1. Las tasas de las prestaciones monetarias en curso a que se hace referencia en los párrafos 2 y 3 del artículo 14 y en el párrafo 1 del artículo 18 serán revisadas a consecuencia de variaciones notables del nivel general de ganancias que resulten de variaciones, también notables, del costo de la vida.

2. Todo Miembro deberá incluir las conclusiones de esas revisiones en las memorias anuales sobre la aplicación del presente Convenio, que habrá de presentar en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, y deberá precisar toda acción que haya adoptado a este respecto.

#### **Artículo 22**

1. Las prestaciones que, de conformidad con el presente Convenio, serían pagaderas a una persona protegida podrán ser suspendidas en la medida en que se prescriba en los casos siguientes:

- a) mientras el interesado no esté en el territorio del Estado Miembro;
- b) mientras la persona interesada esté mantenida con fondos públicos o a expensas de una institución o de un servicio de seguridad social;
- c) cuando el interesado hubiera intentado fraudulentamente obtener la prestación de que se trate;
- d) cuando el accidente del trabajo o la enfermedad profesional haya sido provocado por un delito cometido por el interesado;
- e) cuando el accidente del trabajo o la enfermedad profesional haya sido provocado por el estado de intoxicación voluntaria del interesado, o por una falta grave e intencional del mismo;
- f) cuando la persona interesada, sin causa justificada, no utilice los servicios médicos y conexos o los servicios de readaptación profesional puestos a su disposición, o no observe las reglas prescritas para comprobar la existencia o la prolongación de la contingencia o las reglas respecto de la conducta de los beneficiarios de las prestaciones;
- g) mientras el cónyuge sobreviviente viva en concubinato.

2. En los casos y dentro de los límites prescritos, parte de las prestaciones monetarias que en otro caso serían pagaderas se abonará a las personas a cargo del interesado.

### **Artículo 23**

1. Todo solicitante tendrá derecho a apelar en caso de que se le niegue la prestación o se le discuta su calidad o cantidad.
2. Cuando, al aplicar el presente Convenio, la administración de la asistencia médica, se confie a un departamento gubernamental responsable ante un parlamento, el derecho de apelación previsto en el párrafo 1 del presente artículo podrá substituirse por el derecho a hacer examinar por la autoridad competente cualquier reclamación referente a la denegación de asistencia médica o a la calidad de la asistencia médica recibida.
3. Podrá negarse el derecho de apelación cuando las reclamaciones sean decididas por un tribunal especial establecido para entender en litigios sobre prestaciones por accidentes del trabajo y enfermedades profesionales o sobre cuestiones de seguridad social en general, y en él estén representadas las personas protegidas.

### **Artículo 24**

1. Cuando la administración no sea confiada a una institución que esté bajo la dirección de las autoridades públicas o a un departamento gubernamental responsable ante un parlamento, representantes de las personas protegidas deberán participar en la administración o estar asociados a ella con carácter consultivo, en condiciones prescritas. La legislación nacional podrá decidir también acerca de la participación de representantes de los empleadores y de las autoridades públicas.
2. El Miembro deberá asumir la responsabilidad general en lo que se refiere a la buena administración de las instituciones y servicios encargados de la aplicación del presente Convenio.

### **Artículo 25**

Los Miembros deberán asumir la responsabilidad general en lo que se refiere al suministro conveniente de las prestaciones concedidas en aplicación del presente Convenio y deberán adoptar todas las medidas necesarias a este efecto.

### **Artículo 26**

1. Los Miembros deberán, en las condiciones prescritas:
  - a) tomar medidas de prevención contra los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales;
  - b) proporcionar servicios de readaptación profesional que, cuando sea posible, preparen a la persona incapacitada para reanudar sus actividades anteriores o, si esto no fuere posible, para ejercer la actividad lucrativa más adecuada, en la medida posible, a su actividad anterior, habida cuenta de sus calificaciones y aptitudes; y
  - c) tomar medidas para facilitar la colocación adecuada de los trabajadores que hayan quedado inválidos.
2. Los Miembros deberán, dentro de lo que sea posible, proporcionar informaciones concernientes a la frecuencia y gravedad de los accidentes del trabajo en las memorias sobre la aplicación del presente Convenio, que habrán de presentar en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

#### **Artículo 27**

Cada Miembro en su territorio deberá asegurar a los extranjeros igualdad de trato con sus nacionales respecto de las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales.

#### **Artículo 28**

1. El presente Convenio revisa el Convenio sobre la indemnización por accidentes del trabajo (agricultura), 1921; el Convenio sobre la indemnización por accidentes del trabajo, 1925; el Convenio sobre las enfermedades profesionales, 1925, y el Convenio sobre las enfermedades profesionales (revisado), 1934.
2. La ratificación del presente Convenio por un Miembro que hubiese ratificado anteriormente el Convenio sobre las enfermedades profesionales (revisado), 1934, implicará, **ipso jure**, la denuncia inmediata de dicho Convenio, de conformidad con su artículo 8, al entrar en vigor el presente Convenio, pero la entrada en vigor del presente Convenio no cerrará a la ratificación el Convenio sobre las enfermedades profesionales (revisado), 1934.

#### **Artículo 29**

De conformidad con el artículo 75 del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952, la parte VI y las disposiciones correspondientes de otras partes de dicho Convenio cesarán de aplicarse a todo Miembro que ratifique el presente Convenio, a partir de la fecha de su entrada en vigor para ese Miembro. No obstante, se considerará que la aceptación de las obligaciones del presente Convenio constituye una aceptación de las obligaciones de la parte VI y de las disposiciones pertinentes de otras partes del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952, a los efectos del artículo 2 de dicho Convenio.

#### **Artículo 30**

Cuando un convenio adoptado posteriormente por la Conferencia, relativo a cualquier materia o materias tratadas en el presente Convenio, así lo disponga, las disposiciones del presente Convenio que se especifiquen en el nuevo convenio cesarán de aplicarse a todo Miembro que hubiere ratificado este último, a partir de la fecha de su entrada en vigor para el Miembro interesado.

#### **Artículo 31**

1. El cuadro I del presente Convenio podrá ser modificado por la Conferencia Internacional del Trabajo, en cualquier reunión en cuyo orden del día figure esta cuestión, por decisión adoptada por una mayoría de dos tercios.
2. Dichas modificaciones serán obligatorias para los Miembros que ya hubiesen ratificado el Convenio cuando dichos Miembros notifiquen al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo que las aceptan.
3. Por el hecho de haber sido adoptadas por la Conferencia, las modificaciones serán obligatorias para todos los Miembros que ratifiquen el Convenio después de que aquéllas fueren introducidas, salvo que la Conferencia decida lo contrario al adoptar la modificación.

#### **Artículo 32**

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

### **Artículo 33**

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.
2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.
3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

### **Artículo 34**

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.
2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

### **Artículo 35**

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.
2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

### **Artículo 36**

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

### **Artículo 37**

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

### **Artículo 38**

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:
  - a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 34, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;

- b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.
2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

### Artículo 39

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

#### CUADRO I.- LISTA DE ENFERMEDADES PROFESIONALES

Enfermedades profesionales	Trabajos que entrañan el riesgo
1. Neumoconiosis causada por polvos minerales esclerógenos (silicosis, antracosilicosis, asbestosis) y silicosis-tuberculosis siempre que la silicosis sea una causa determinante de incapacidad o muerte.	Todos los trabajos que expongan al riesgo considerado.
2. Enfermedades causadas por el berilio (glucinio) o sus compuestos tóxicos.	id.
3. Enfermedades causadas por el fósforo o sus compuestos tóxicos.	id.
4. Enfermedades causadas por el cromo o sus compuestos tóxicos.	id.
5. Enfermedades causadas por el manganeso o sus compuestos tóxicos.	id.
6. Enfermedades causadas por el arsénico o sus compuestos tóxicos.	id.
7. Enfermedades causadas por el mercurio o sus componentes tóxicos.	id.
8. Enfermedades causadas por el plomo o sus compuestos tóxicos.	id.
9. Enfermedades causadas por el sulfuro de carbono.	id.
10. Enfermedades causadas por los derivados halógenos, tóxicos de los hidrocarburos de la serie grasa.	id.
11. Enfermedades causadas por el benceno o sus homólogos tóxicos.	id.
12. Enfermedades causadas por los derivados nitrados y amínicos tóxicos o de sus homólogos.	id.

- |     |  |  |
|-----|--|--|
| 13. | Enfermedades causadas por las radiaciones ionizantes.  | Todos los trabajos que expongan A la acción de radiaciones ionizantes.   |
| 14. | Epiteliomas primitivos de la piel causados por el alquitrán, brea, betún, aceites minerales, antraceno o los compuestos, productos o residuos de esas substancias. | Todos los trabajos que expongan a los riesgos considerados.<br>Trabajos que impliquen contacto con animal carbucosos.<br>Manipulación de despojos de animales.<br>Carga, descarga o transportes de mercancías que puedan haber sido contaminadas por animales o despojos de animales infectados. |
| 15. | Infección carbuncosa.  |  |

CUADRO II.- PAGOS PERIODICOS AL BENEFICIARIO TIPO

Contingencias	Beneficiario tipo	Porcentaje
1. Incapacidad temporal o inicial para trabajar.	Hombre con cónyuge y dos hijos	60
2. Pérdida total de la capacidad para ganar o disminución correspondiente de las facultades físicas.	Hombre con cónyuge y dos hijos.	60
3. Fallecimiento del sostén de la familia	Viuda con dos hijos.	50

## ANEXO

**Clasificación industrial internacional uniforme de todas las actividades económicas  
(Revisada en 1958)**

## LISTA DE LAS DIVISIONES Y AGRUPACIONES

**División 0. Agricultura, silvicultura, casa y pesca****Agrupación**

01. Agricultura.
02. Silvicultura y extracción de madera.
03. Caza ordinaria y mediante trampas, y repoblación de animales.
04. Pesca.

**División 1. Explotación de minas y canteras**

11. Explotación de minas de carbón.
12. Extracción de minerales metálicos.
13. Petróleo crudo y gas natural.
14. Extracción de piedras, arcilla y arena.
19. Extracción de minerales no metálicos no clasificados en otra parte y explotación de canteras.

**Divisiones 2-3. Industrias manufactureras**

20. Industrias manufactureras de productos alimenticios, excepto las de bebidas.
21. Industrias de bebidas.
22. Industria del tabaco.
23. Fabricación de textiles.
24. Fabricación de calzado, prendas de vestir y otros artículos confeccionados con productos textiles.
25. Industrias de la madera y del corcho, excepto la fabricación de muebles.
26. Fabricación de muebles y accesorios.
27. Fabricación de papel y de productos de papel.
28. Imprentas, editoriales e industrias conexas.
29. Industria del cuero y productos del cuero y piel, exceptuando el calzado y otras prendas de vestir.
30. Fabricación de productos de caucho.
31. Fabricación de sustancias y productos químicos.
32. Fabricación de productos derivados del petróleo y del carbón.
33. Fabricación de productos minerales no metálicos, excepto los derivados del petróleo y del carbón.
34. Industrias metálicas básicas.
35. Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo de transporte.
36. Construcción de maquinaria, excepto la maquinaria eléctrica.
37. Construcción de maquinaria, aparatos, accesorios y artículos eléctricos.
38. Construcción de material de transporte.
39. Industrias manufactureras diversas.

**División 4. Construcción**

40. Construcción.

**División 5. Electricidad, gas, agua y servicios sanitarios**

51. Electricidad, gas y vapor.
52. Abastecimiento de agua y servicios sanitarios.

**División 6. Comercio**

61. Comercio al por mayor y al por menor.
62. Bancos y otros establecimientos financieros.
63. Seguros.
64. Bienes inmuebles.

**División 7. Transportes, almacenaje y comunicaciones**

71. Transportes.
72. Depósito y almacenaje.
73. Comunicaciones.

**División 8. Servicios**

81. Servicios gubernamentales.
82. Servicios prestados al público.
83. Servicios prestados a las empresas.
84. Servicios de esparcimiento.
85. Servicios personales.

**División 9. Actividades no bien especificadas**

90. Actividades no bien especificadas.

CONVENIO SOBRE LAS PRESTACIONES EN CASO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO Y  
ENFERMEDADES PROFESIONALES, 1964 (Núm. 121)

## CUADRO I.- LISTA DE ENFERMEDADES PROFESIONALES

(Enmendada en 1980)

Enfermedades profesionales	Trabajos que entrañan el riesgo*
1. Neumoconiosis causada por polvos minerales esclerógenos (silicosis, antracosilicosis, asbestosis) y silicosis-tuberculosis siempre que la silicosis sea una causa determinante de incapacidad o muerte.	Todos los trabajos que expongan al riesgo considerado.
2. Bronconeumopatías causadas por el polvo de metales duros.	Id.
3. Enfermedades broncopulmonares causadas por el polvo de algodón (bisinosis), de lino, de cáñamo o de sisal.	Id.
4. Asma profesional causada por agentes sensibilizantes o irritantes reconocidos como tales e inherentes al tipo de trabajo.	Id.
5. Alveolitis alérgicas extrínsecas y sus secuelas causadas por la inhalación de polvos orgánicos, según lo prescrito en la legislación nacional.	Id.
6. Enfermedades causadas por el berilio (glucinio) o sus compuestos tóxicos.	Id.
7. Enfermedades causadas por el cadmio o sus compuestos tóxicos.	Id.
8. Enfermedades causadas por el fósforo o sus compuestos tóxicos.	Id.
9. Enfermedades causadas por el cromo o sus compuestos tóxicos.	Id.

\* En la aplicación de este cuadro convendría, en caso necesario, tener en cuenta el nivel y el tipo de exposición.



D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

10.	Enfermedades causadas por el manganeso o sus compuestos tóxicos.	Id.
11.	Enfermedades causadas por el arsénico o sus compuestos tóxicos.	Id.
12.	Enfermedades causadas por el mercurio o sus compuestos tóxicos.	Id.
13.	Enfermedades causadas por el plomo o sus compuestos tóxicos.	Id.
14.	Enfermedades causadas por el fluor o sus compuestos tóxicos.	Id.
15.	Enfermedades causadas por el sulfuro de carbono.	Id.
16.	Enfermedades causadas por los derivados halogenados tóxicos de los hidrocarburos alifáticos o aromáticos.	Id.
17.	Enfermedades causadas por el benceno o sus homólogos tóxicos.	Id.
18.	Enfermedades causadas por los derivados nitrados y amínicos tóxicos del benceno o de sus homólogos.	Id.
19.	Enfermedades causadas por la nitroglicerina u otros ésteres del ácido nítrico.	Id.
20.	Enfermedades causadas por los alcoholes, los glicoles o las cetonas.	Id.
21.	Enfermedades causadas por sustancias asfixiantes: óxido de carbono, cianuro de hidrógeno o sus derivados tóxicos, hidrógeno sulfurado.	Id.
22.	Acción auditiva causada por el ruido.	Id.
23.	Enfermedades causadas por las vibraciones (afecciones de los músculos, de los tendones, de los huesos, de las articulaciones, de los vasos sanguíneos periféricos o de los nervios periféricos).	Id.
24.	Enfermedades causadas por el trabajo en aire comprimido.	Id.
25.	Enfermedades causadas por las radiaciones ionizantes.	Todos los trabajos que expongan a la Acción de radiaciones ionizantes.

26.	Enfermedades de la piel causadas por agentes físicos, químicos o biológicos no considerados en otras rúbricas.		Todos los trabajos que expongan al riesgo considerado.
27.	Epiteliomas primitivos de la piel causados por el alquitrán, brea, betún, aceites minerales, antraceno o los compuestos, productos o residuos de esas sustancias.		Id.
28.	Cáncer de pulmón o mesotelioma causados por el amianto.		Id.
29.	Enfermedades infecciosas o parasitarias contraídas en una actividad que implique un riesgo especial de contaminación.	a) b) c)  d)	Trabajos en el campo de la sanidad y trabajos de laboratorio Trabajos veterinarios; Trabajos de manipulación de animales, de cadáveres o despojos de animales o de mercancías que puedan haber sido contaminadas por animales o por cadáveres o despojos de animales Otros trabajos que impliquen un riesgo especial de contaminación.

#### CONVENIO 161

##### CONVENIO SOBRE LOS SERVICIOS DE SALUD EN EL TRABAJO

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo;

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 7 de junio de 1985 en su septuagésima primera reunión;

Teniendo en cuenta que la protección de los trabajadores contra las enfermedades, sean o no profesionales, y contra los accidentes del trabajo constituye una de las tareas asignadas a la Organización Internacional del Trabajo por su Constitución;

Recordando los convenios y recomendaciones internacionales del trabajo en la materia, y en especial la Recomendación sobre la protección de la salud de los trabajadores, 1953; la Recomendación sobre los servicios de medicina del trabajo, 1959; el Convenio sobre los representantes de los trabajadores, 1971, y el Convenio y la Recomendación sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981, que establecen los principios de una política nacional y de una acción a nivel nacional;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a los servicios de salud en el trabajo, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional, adopta, con fecha veintiséis de junio de mil novecientos ochenta y cinco, el presente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre los servicios de salud en el trabajo, 1985:

## **Parte I. Principios de una política nacional**

### **Artículo 1**

A los efectos del presente Convenio:

- a) la expresión “servicios de salud en el trabajo” designa unos servicios investidos de funciones esencialmente preventivas y encargados de asesorar al empleador, a los trabajadores y a sus representantes en la empresa acerca de:
  - i) los requisitos necesarios para establecer y conservar un medio ambiente de trabajo seguro y sano que favorezca una salud física y mental óptima en relación con el trabajo;
  - ii) la adaptación del trabajo a las capacidades de los trabajadores, habida cuenta de su estado de salud física y mental;
- b) la expresión “representantes de los trabajadores en la empresa” designa a las personas reconocidas como tales en virtud de la legislación o de la práctica nacionales.

### **Artículo 2**

A la luz de las condiciones y la práctica nacionales y en consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores más representativas, cuando existan, todo Miembro deberá formular, aplicar y reexaminar periódicamente una política nacional coherente sobre servicios de salud en el trabajo.

### **Artículo 3**

1. Todo Miembro se compromete a establecer progresivamente servicios de salud en el trabajo para todos los trabajadores, incluidos los del sector público y los miembros de las cooperativas de producción, en todas las ramas de actividad económica y en todas las empresas. Las disposiciones adoptadas deberían ser adecuadas y apropiadas a los riesgos específicos que prevalecen en las empresas.
2. Cuando no puedan establecerse inmediatamente servicios de salud en el trabajo para todas las empresas, todo Miembro interesado deberá elaborar planes para el establecimiento de tales servicios, en consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores más representativas, cuando existan.
3. Todo Miembro interesado deberá indicar, en la primera memoria sobre la aplicación del Convenio que someta en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, los planes que ha elaborado de conformidad con el párrafo 2 del presente artículo, y exponer en memorias ulteriores todo progreso realizado en su aplicación.

### **Artículo 4**

La autoridad competente deberá consultar a las organizaciones de empleadores y de trabajadores más representativas, cuando existan, acerca de las medidas que es preciso adoptar para dar efecto a las disposiciones del presente Convenio.

## **Parte II. Funciones**

### **Artículo 5**

Sin perjuicio de la responsabilidad de cada empleador respecto de la salud y la seguridad de los trabajadores a quienes emplea y habida cuenta de la necesidad de que los trabajadores participen en materia de salud y seguridad en el trabajo, los servicios de salud en el trabajo deberán asegurar las funciones siguientes que sean adecuadas y apropiadas a los riesgos de la empresa para la salud en el trabajo:

- a) identificación y evaluación de los riesgos que puedan afectar a la salud en el lugar de trabajo;
- b) vigilancia de los factores del medio ambiente de trabajo y de las prácticas de trabajo que puedan afectar a la salud de los trabajadores, incluidos las instalaciones sanitarias, comedores y alojamientos, cuando estas facilidades sean proporcionadas por el empleador;
- c) asesoramiento sobre la planificación y la organización del trabajo, incluido el diseño de los lugares de trabajo, sobre la selección, el mantenimiento y el estado de la maquinaria y de los equipos y sobre las sustancias utilizadas en el trabajo;
- d) participación en el desarrollo de programas para el mejoramiento de las prácticas de trabajo, así como en las pruebas y la evaluación de nuevos equipos, en relación con la salud;
- e) asesoramiento en materia de salud, de seguridad y de higiene en el trabajo y de ergonomía, así como en materia de equipos de protección individual y colectiva;
- f) vigilancia de la salud de los trabajadores en relación con el trabajo;
- g) fomento de la adaptación del trabajo a los trabajadores;
- h) asistencia en pro de la adopción de medidas de rehabilitación profesional;
- i) colaboración en la difusión de informaciones, en la formación y educación en materia de salud e higiene en el trabajo y de ergonomía;
- j) organización de los primeros auxilios y de la atención de urgencia;
- k) participación en el análisis de los accidentes del trabajo y de las enfermedades profesionales.

## **Parte III. Organización**

### **Artículo 6**

Para el establecimiento de servicios de salud en el trabajo deberán adoptarse disposiciones:

- a) por vía legislativa;
- c) por convenios colectivos u otros acuerdos entre los empleadores y los trabajadores interesados; o
- c) de cualquier otra manera que acuerde la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores interesados.

#### **Artículo 7**

1. Los servicios de salud en el trabajo pueden organizarse, según los casos, como servicios para una sola empresa o como servicios comunes a varias empresas.
2. De conformidad con las condiciones y la práctica nacionales, los servicios de salud en el trabajo podrán organizarse por:
  - a) las empresas o los grupos de empresas interesadas;
  - b) los poderes públicos o los servicios oficiales;
  - c) las instituciones de seguridad social;
  - d) cualquier otro organismo habilitado por la autoridad competente;
  - e) una combinación de cualquiera de las fórmulas anteriores.

#### **Artículo 8**

El empleador, los trabajadores y sus representantes, cuando existan, deberán cooperar y participar en la aplicación de medidas relativas a la organización y demás aspectos de los servicios de salud en el trabajo, sobre una base equitativa.

### **Parte IV. Condiciones de funcionamiento**

#### **Artículo 9**

1. De conformidad con la legislación y la práctica nacionales, los servicios de salud en el trabajo deberían ser multidisciplinarios. La composición del personal deberá ser determinada en función de la índole de las tareas que deban ejecutarse.
2. Los servicios de salud en el trabajo deberán cumplir sus funciones en cooperación con los demás servicios de la empresa.
3. De conformidad con la legislación y la práctica nacionales, deberán tomarse medidas para garantizar la adecuada cooperación y coordinación entre los servicios de salud en el trabajo y, cuando así convenga, con otros servicios involucrados en el otorgamiento de las prestaciones relativas a la salud.

#### **Artículo 10**

El personal que preste servicios de salud en el trabajo deberá gozar de plena independencia profesional, tanto respecto del empleador como de los trabajadores y de sus representantes, cuando existan, en relación con las funciones estipuladas en el artículo 5.

#### **Artículo 11**

La autoridad competente deberá determinar las calificaciones que se exijan del personal que haya de prestar servicios de salud en el trabajo, según la índole de las funciones que deba desempeñar y de conformidad con la legislación y la práctica nacionales.

#### **Artículo 12**

La vigilancia de la salud de los trabajadores en relación con el trabajo no deberá significar para ellos ninguna pérdida de ingresos, deberá ser gratuita y, en la medida de lo posible, realizarse durante las horas de trabajo.

#### **Artículo 13**

Todos los trabajadores deberán ser informados de los riesgos para la salud que entraña su trabajo.

#### **Artículo 14**

El empleador y los trabajadores deberán informar a los servicios de salud en el trabajo de todo factor conocido y de todo factor sospechoso del medio ambiente de trabajo que pueda afectar a la salud de los trabajadores.

#### **Artículo 15**

Los servicios de salud en el trabajo deberán ser informados de los casos de enfermedad entre los trabajadores y de las ausencias del trabajo por razones de salud, a fin de poder identificar cualquier relación entre las causas de enfermedad o de ausencia y los riesgos para la salud que pueden presentarse en los lugares de trabajo. Los empleadores no deben encargar al personal de los servicios de salud en el trabajo que verifique las causas de la ausencia del trabajo.

### **Parte V. Disposiciones generales**

#### **Artículo 16**

Una vez establecidos los servicios de salud en el trabajo, la legislación nacional deberá designar la autoridad o autoridades encargadas de supervisar su funcionamiento y de asesorarlos.

#### **Artículo 17**

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

#### **Artículo 18**

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General.
2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director General.
3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

#### **Artículo 19**

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta

comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

#### **Artículo 20**

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.

2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

#### **Artículo 21**

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

#### **Artículo 22**

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

#### **Artículo 23**

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 19, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
- b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

#### **Artículo 24**

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

## MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

## Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE AREA DE MANEJO Y EXPLOTACION DE RECURSOS BENTONICOS PARA LA X REGION**

(D.O. N° 36.578, de 2 de Febrero de 2000)

Núm. 744.- Santiago, 20 de diciembre de 1999.-Visto: Lo dispuesto en el artículo 32 N°8 de la Constitución Política de la República, el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la Ley N° 19.492; los D.S. N° 355 de 1995 y N° 506 de 1999, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría de Pesca en memorándum N° 904 de 2 de diciembre de 1999; por el Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones mediante oficio Ord./Z4/N° 043 de 24 de Junio de 1999; por la Subsecretaría de Marina mediante oficio S.S.M. N° 12210/1940 SSP de 16 de junio de 1999; por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada mediante oficio SHOA ordinario N° 13000/71 S.S.P. de 25 de noviembre de 1999; la Ley N° 10.336,

## Considerando:

Que el artículo 48 letra d) de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para establecer áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos.

Que los informes técnicos de la Subsecretaría de Pesca y del Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones, aprueban el establecimiento de un área de manejo en el sector denominado Bahía Pulelo, X Región.

Que se ha consultado esta medida de administración a la Subsecretaría de Marina, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° del D.S. N°355, de 1995, citado en Visto,

## D e c r e t o:

**Artículo 1.-** Establécese la siguiente área de manejo y explotación de recursos bentónicos en la X Región, en el Sector de Bahía Pulelo, en un área inscrita en la figura irregular entre la línea de la costa y los vértices, cuyas coordenadas son las siguientes:

(CARTA SHOA N° 710; ESC. 1:60.000; 4ª ED. 1952)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	41°49'51,82"	73°29'20,53"
B	41°49'42,38"	73°29'06,68"
C	41°50'35,60"	73°28'40,34"
D	41°50'35,60"	73°29'10,00"

**Artículo 2°.-** Podrán optar a esta área de manejo y explotación de recursos bentónicos las organizaciones de pescadores artesanales legalmente constituidas, de conformidad con lo establecido en los Títulos III y IV del D.S. N° 355, de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

**Artículo 3°.-** El Servicio Nacional de Pesca solicitará al Ministerio de Defensa Nacional la destinación de esta área, una vez publicado el presente decreto en el Diario Oficial, de conformidad con el artículo 6° del D.S. N°355, de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.



**Artículo 4°.-** El presente decreto tendrá trámite extraordinario de urgencia de conformidad con lo dispuesto en el inciso 7° del artículo 10 de la Ley N°10.336, de manera que la medida pueda ser aplicada oportunamente.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente de la República.- Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

-----oo000oo-----

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE VEDA BIOLÓGICA PARA EL RECURSO PULPO EN ÁREA Y PERIODO QUE INDICA**

(D.O. N° 36.578, de 2 de Febrero de 2000)

Núm. 58 exento.- Santiago, 26 de enero de 2000.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca, en memorándum técnico (R. Pesq.) N°4, de 18 de enero del 2000; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N°5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N°18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N°430 de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 654 de 1994, del Ministerio del Interior, la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República; el D.S. N°137 de 1985 y el decreto exento N°489 de 1998, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la III y IV Regiones,

Considerando:

Que es necesario establecer una veda biológica para resguardar el proceso reproductivo del recurso Pulpo (**Familia Octopidae**) en el área marítima correspondiente a la III Región.

Que el artículo 3° letra a) de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para decretar vedas biológicas por especie en un área determinada.

Que esta medida de conservación se ha comunicado previamente al Consejo Zonal de Pesca correspondiente,

D e c r e t o:

**Artículo 1°.-** Establécese una veda biológica reproductiva para el recurso Pulpo (**Familia Octopidae**), en el área marítima de la III Región, desde la fecha de publicación del presente decreto en el Diario Oficial hasta el 15 de marzo del año 2000, ambas fechas inclusive.

**Artículo 2°.-** Durante el período de veda biológica reproductiva, prohíbese la captura, comercialización, transporte, procesamiento, elaboración y almacenamiento de la especie vedada y de los productos derivados de ella, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 110, 119 y 139 de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

**Artículo 3°.-** La medida de administración pesquera establecida en el presente decreto es sin perjuicio de la contenida en el decreto exento N°489 de 1998 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

**Artículo 4°.-** El Servicio Nacional de Pesca podrá mediante resolución establecer medidas y procedimientos para permitir una adecuada fiscalización, tales como horarios de desembarques, solicitar información de la actividad pesquera a las plantas de transformación, naves pesqueras, u otros agentes del sector, en los períodos y fechas que indique, y efectuar los controles que sean necesarios para lograr un efectivo cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

**Artículo 5°.-** La infracción a lo dispuesto en el presente decreto, será sancionada en conformidad con el procedimiento y las penas contempladas en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

-----oo000oo-----

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE CUOTA DE CAPTURA PARA EL RECURSO CONGRIO DORADO EN LAS AGUAS INTERIORES Y PERIODO QUE INDICA**

(D.O. N° 36.578, de 2 de Febrero de 2000)

Núm. 63 exento.- Santiago, 27 de enero de 2000.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca, en Memorándum Técnico (R. Pesq.) N° 65, de 10 de noviembre de 1999; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el DFL N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el DS N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los DS N° 445 de 1989, N° 354 de 1993 y N° 334 de 1999; los decretos exentos N° 514 de 1999 y N° 03 de 2000, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los DS N° 654 y N° 2.012, ambos de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520, de la Contraloría General de la República; las comunicaciones previas a los Consejos Zonales de Pesca de la X y XI Regiones y XII Región y Antártica Chilena,

Considerando:

Que el artículo 1° letra h) e i) del DS N° 354, de 1993, citado en Visto, declaró a las unidades de pesquería del recurso Congrio dorado en estado y régimen de plena explotación.

Que mediante decreto exento N° 514 de 1999, citado en Visto, se fijó para el año 2000 cuota global anual de captura para el recurso Congrio dorado **Genyterus blacodes** de 900 toneladas en el área de aguas interiores, de conformidad al artículo 11° transitorio de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

Que el decreto exento N°514 de 1999, antes señalado, fijó para el mes de enero de 2000, una cuota de 55 toneladas, la cual se encuentra copada.

Que en consecuencia corresponde determinar la cuota a extraer durante el período febrero-marzo de 2000.

Que se ha comunicado esta medida de administración a los Consejos Zonales correspondientes,

**Decreto:**

**Artículo 1°.-** Fijase para el período febrero-marzo de 2000, una cuota de captura de Congrio dorado **Genyterus blacodes** de 110 toneladas, para las aguas interiores, comprendidas entre el paralelo 41°28,6' y 56° L.S., la que se deducirá de la cuota global anual de captura y se fraccionará de la siguiente manera:

1) 60 toneladas en el área de pesca denominada Aguas Interiores Norte, comprendida entre los paralelos 41°28,6' y 47° L.S., excluyéndose el área de pesca de aguas interiores comprendida entre las líneas de base rectas y una línea imaginaria que une los puntos Cabo Quilán (43°16,5' L.S. y 74°26,8' L.O.) y el Islote Occidental de la Isla Menchum (45°37,7' L.S. y 74°56,8' L.O.), entre los paralelos 43°44'17" L.S. y 45°37,7' L.S.

La señalada cuota se subdividirá de la siguiente manera:

Mes	Paralelo 41°28,6' L.S. al límite Sur de la X Región	Límite Norte XI Región al paralelo 47° L.S.
Febrero	15	15
Marzo	15	15

2) 50 toneladas en el área de pesca denominada Aguas Interiores Sur, comprendida entre los paralelos 47° L.S. y 56° L.S., de las cuales 40 toneladas estarán reservadas a la pesca artesanal. La cuota artesanal se subdividirá de la siguiente manera:

Febrero	20 toneladas
Marzo	20 toneladas

Las faenas de extracción que se efectúan en aguas del Estrecho de Magallanes se imputarán a la cuota individualizada precedentemente.

**Artículo 2°.-** Sustitúyase el artículo 4° del decreto exento N°514 de 1999, citado en Visto, por el siguiente:

“Artículo 4°. En el caso de que las cuotas establecidas en el artículo 1° sean extraídas antes del término del respectivo período, y en cada una de las mensualidades allí indicadas, se deberán suspender las actividades extractivas correspondientes, entendiéndose que desde ese momento el recurso se encuentra en veda, según corresponda. Los excesos en la extracción de la cuota establecida en el artículo 1°, se descontarán de la fijada en el período siguiente.

En el caso de que las cuotas establecidas para cada período no sean extraídas totalmente dentro de ese lapso, acrecerán para el período siguiente.

Las fechas de suspensión de las faenas de captura en cada unidad de pesquería serán determinadas por el Servicio Nacional de Pesca e informadas oportunamente a los interesados.”

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE CUOTA DE CAPTURA PARA EL RECURSO MERLUZA DEL SUR EN LAS AGUAS INTERIORES Y PERIODO QUE INDICA**

(D.O. N° 36.578, de 2 de Febrero de 2000)

Núm. 64 exento.- Santiago, 27 de enero de 2000.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca, en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 65, de 10 de noviembre de 1999; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el DFL N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el DS N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los DS N° 445 de 1989, N° 354 de 1993 y N° 334 de 1999; Los decretos exentos N° 140 de 1996, N° 515 de 1999 y N° 01 del 2000, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; Los DS N° 654 y N° 2.012, ambos de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520, de la Contraloría General de la República; las comunicaciones previas a los Consejos Zonales de Pesca de la X y XI Regiones y XII Región y Antártica Chilena,

Considerando:

Que el artículo 1° letras f) y g) del DS N° 354, de 1993, citado en Visto, declaró a las unidades de pesquería del recurso Merluza del sur en estado y régimen de plena explotación.

Que mediante decreto exento N° 515 de 1999, citado en Visto, se fijó para el año 2000 una cuota global anual de captura para el recurso Merluza del sur (**Merluccius australis**) de 9.600 toneladas en el área de aguas interiores de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 transitorio de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Que el decreto exento N° 515 de 1999, antes señalado, fijó para el mes de enero de 2000, una cuota de 890 toneladas, la cual se encuentra copada.

Que en consecuencia corresponde determinar la cuota a extraer durante el período febrero-marzo de 2000.

Que se ha comunicado esta medida de administración a los Consejos Zonales correspondientes,

D e c r e t o:

**Artículo 1°.-** Fijase para el período febrero-marzo de 2000, una cuota de captura de Merluza del sur **Merluccius australis** de 1.780 toneladas, la que se deducirá de la cuota global anual de captura y se fraccionará de la siguiente manera:

- 1) 1.400 toneladas en el área de pesca denominada Aguas Interiores Norte, comprendida entre los paralelos 41°28,6' y 47° L.S., excluyéndose el área de pesca de aguas interiores comprendida entre las líneas de base rectas y una línea imaginaria que une los puntos cabo Quilán (43°16,5' L.S. y 74°26,8' L.O.) y el islote Occidental de la isla Menchum (45°37,7' L.S. y 74°56,8' L.O.), entre los paralelos 43°44'17" L.S. y 45°37,7' L.S.

La señalada cuota se subdividirá de la siguiente manera:

Mes	Paralelo 41°28,6' L.S. al límite Sur de la X Región	Límite Norte XI Región al paralelo 47° L.S.
Febrero	400	300
Marzo	400	300

La cuota fijada para el área comprendida entre el paralelo 41°28,6' L.S. al límite sur de la X Región, se extraerá a partir del día 16 de cada mes.

La cuota fijada para el área comprendida entre el límite norte de la XI Región y el paralelo 47° L.S., se extraerá a partir del 3 de febrero y 1 de marzo, respectivamente.

- 2) 380 toneladas en el área de pesca denominada Aguas Interiores Sur, comprendida entre los paralelos 47° L.S. y 56° L.S., a ser extraídas a partir del día 7 de cada mes, de las cuales 300 toneladas estarán reservadas a la pesca artesanal. La cuota artesanal se subdividirá de la siguiente manera:

Febrero	150 toneladas
Marzo	150 toneladas

Las faenas de extracción que se efectúen en aguas del Estrecho de Magallanes se imputarán a la cuota individualizada precedentemente.

**Artículo 2°.-** Sustitúyase el artículo 5° del decreto exento N° 515 de 1999, citado en Visto, por el siguiente:

“Artículo 5°. En el caso de que las cuotas establecidas en el artículo 1° sean extraídas antes del término del respectivo período, y en cada una de las mensualidades allí indicadas, se deberán suspender las actividades extractivas correspondientes, entendiéndose que desde ese momento el recurso se encuentra en veda, según corresponda. Los excesos en la extracción de la cuota establecida en el artículo 1°, se descontarán de la fijada para el período siguiente.

En el caso de que las cuotas establecidas para cada período no sea extraídas totalmente dentro de ese lapso, acrecerán para el período siguiente.

Las fechas de suspensión de las faenas de captura en cada unidad de pesquería serán determinadas por el Servicio Nacional de Pesca e informadas oportunamente a los interesados.”

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Presidente de la República, Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

## MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Subsecretaría de Marina

**MODIFICA DECRETO N° 427, DE 1979, QUE APROBO EL REGLAMENTO DE TARIFAS Y DERECHOS DE LA DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE**

(D.O. N° 36.588, de 14 de Febrero de 2000)

Santiago, 6 de diciembre de 1999.- Hoy se decretó lo que sigue:

Núm. 473.- Visto: Lo solicitado por la Comandancia en Jefe de la Armada en su oficio ordinario N° 12600/57 de fecha 5 de noviembre de 1999; el decreto supremo (M) N° 427 del 25 de junio de 1979 que aprobó el Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y teniendo presente las atribuciones que me confiere el artículo 32 número 8 de la Constitución Política de la República de Chile,

Decreto:

**Artículo único:** Modifícase el decreto supremo (M) N° 427 del 25 de junio de 1979, texto fijado por D.S. (M) N° 982 de 1987 y modificado por los decretos supremos (M) N°s. 165 de 1994, 568 de 1995, 294 de 1996 y 95 de 1998, que aprobó el Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en la forma que a continuación se expresa:

1.- Agrégase a la letra c) del número 2, del artículo 201, el siguiente párrafo final:

“Igualmente estarán afectas a esta tarifa aquellas naves que, cumpliendo con los requisitos señalados en el párrafo precedente, recalen desde alta mar a un puerto nacional con el único propósito de abastecerse de combustible, sin efectuar ningún movimiento de carga o descarga.”.

2.- Agrégase al artículo 204, el siguiente inciso final:

“Sin embargo, los Armadores o Agentes de naves de turismo, dedicadas exclusivamente al transporte de pasajeros, sin efectuar faenas de carga o descarga de mercaderías, podrán optar al pago de una tarifa anual, cuya vigencia de doce meses, se cuente a partir de la fecha de ingreso de la nave a aguas sometidas a la jurisdicción nacional o de salida de su puerto base o primer puerto de zarpe.”.

Anótese, tómesese razón, regístrese, comuníquese y publíquese:- EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente de la República.- Edmundo Pérez Yoma, Ministro de Defensa Nacional Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.- Claudio Hohmann Barrientos, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

## MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE VEDA EXTRACTIVA PARA EL RECURSO OSTION DEL SUR EN AREA MARITIMA DE LA XII REGION**

(D.O. N° 36.588, de 14 de Febrero de 2000)

Núm. 91 exento.- Santiago 9 de febrero de 2000.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de esta Subsecretaría de Pesca, en Memorándum (R.Pesq.) N° 7 de 3 de febrero de 2000; el informe Técnico del Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena, contenido en ordinario Z5/N° 3, de fecha 19 de enero de 2000; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991 y el D.S. N° 383 de 1981, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 654, de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República,

Considerando:

Que el artículo 48 letra a) establece la facultad y el procedimiento para establecer vedas extractivas por especie en un área determinada.

Que es necesario establecer una veda extractiva para la especie Ostión del sur **Chlamys vitrea** en el área marítima de la XII Región, con el fin de proteger los stocks parentales de dicha especie.

Que se han evacuado los informes técnicos de la Subsecretaría de Pesca y del Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena,

D e c r e t o:

**Artículo 1°.-** Establécese una veda extractiva para la especie Ostión del sur **Chlamys vitrea** en el área marítima de la XII Región, la que regirá desde el 1 de marzo hasta el 31 de agosto del año 2000, ambas fechas inclusive.

No obstante lo anterior, en las áreas marítimas que a continuación se indican, la veda extractiva regirá desde la fecha de publicación del presente decreto hasta el 31 de enero del año 2002, ambas fechas inclusive:

- a) Estero Las Montañas en el área correspondiente al sector delimitado por la línea recta imaginaria que une Punta Stahr y el faro de Cerro Grey (52°06'S) por el sur y el respectivo fondo de saco del estero por el norte, según Carta Shoa N° 10600, escala 1:100.000 (1ª edición 1997).
- b) Bahía Parry y Bahía Blanca (Seno Almirantazgo), en el área correspondiente al sector delimitado por una línea recta imaginaria trazada entre Punta Morro (54°26'50" S; 69°12'00" W) y Punta Amarilla (54°27'00" S; 69°07'50" W) por el norte y los respectivos fondos de saco de ambas bahías por el sur, según Carta Shoa N° 1119, escala 1:200.000 (1ª edición, 1955).

- c) Seno Ventisquero, el área correspondiente al sector delimitado por una línea recta imaginaria trazada entre Punta Verde (54°50'24" S; 70°20'00" W) y punta sin nombre (54°50'44" S; 70°18'20" W) por el sur y el respectivo fondo de saco del seno por el norte, según Carta Shoa N° 1206, escala 1:100.000 (1ª edición, 1973).

**Artículo 2°.-** Durante el período de veda extractiva, prohíbese la captura, comercialización, transporte, procesamiento, elaboración y almacenamiento de la especie vedada y de los productos derivados de ella, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 110, 119 y 139 de la ley N° 18.892 y sus modificaciones.

**Artículo 3°.-** Se exceptúan de lo señalado en los artículos precedentes las áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos establecidas o que se establezcan de conformidad con lo dispuesto en el artículo 48 letra d) de la Ley General de Pesca y Acuicultura, las que se regirán para estos efectos, por sus respectivos planes de manejo debidamente aprobados por la Subsecretaría de Pesca.

**Artículo 4°.-** Lo dispuesto en el presente decreto es sin perjuicio de la veda biológica, establecida para el recurso Ostión *Chlamys*, en el D.S. N° 383 de 1981, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

**Artículo 5°.-** El Servicio Nacional de Pesca podrá mediante resolución establecer medidas y procedimientos para permitir una adecuada fiscalización, tales como, horarios y puertos de desembarques, solicitar información de la actividad pesquera a las plantas de transformación, naves pesqueras u otros agentes del sector en los períodos y fechas que indique y efectuar los controles que sean necesarios, para lograr un efectivo cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

**Artículo 6°.-** La infracción a lo dispuesto en el presente decreto, será sancionada en conformidad con el procedimiento y las penas contempladas en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Luis Sánchez Castellón, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, Subrogante.



## MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

**APRUEBA LAS MEDIDAS DE CONSERVACION ADOPTADAS POR LA COMISION PARA LA CONSERVACION DE LOS RECURSOS VIVOS MARINOS ANTARTICOS EN SU DECIMOCTAVA REUNION, DE 1999**

(D.O. N° 36.594, de 21 de Febrero de 2000)

Núm. 2.186.- Santiago, 13 de diciembre de 1999.- Vistos: Los artículos 32, N° 17, y 50, N° 1), inciso segundo, de la Constitución Política de la República, y el decreto con fuerza de ley N° 161, de 1978, del Ministerio de Relaciones Exteriores.

**Considerando:**

Que la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, de 20 de mayo de 1980, promulgada por decreto supremo N° 662, de 1981, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial de 13 de octubre de 1981, tiene por objeto la conservación de los recursos vivos marinos antárticos.

Que dicha Convención establece en su artículo VII una Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, cuya función es llevar a efecto el objetivo antes indicado.

Que el artículo IX, N° 1, letra f), de dicha Convención dispone que para el cumplimiento de ese objetivo la Comisión deberá formular, adoptar y revisar medidas de conservación sobre la base de los datos científicos más exactos disponibles.

Que, de conformidad con el artículo VII, N° 2, de la Convención, Chile es miembro de la antedicha Comisión.

Que el artículo XXI, N° 1, de esta Convención establece que cada una de las Partes Contratantes adoptará las medidas adecuadas, dentro de su competencia, para asegurar el cumplimiento de las medidas de conservación adoptadas por la Comisión, que sean obligatorias para la Parte de conformidad con el artículo XI de la Convención.

Que la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos aprobó en su Decimoctava Reunión, celebrada entre el 24 de octubre y el 5 de noviembre de 1999, en Hobart, Australia, las Medidas de Conservación 150/XVIII; N°s. 147/XVIII; 170/XVIII y su Anexo A; 171/XVIII; 172/XVIII; 173/XVIII; 174/XVIII; 175/XVIII; 176/XVIII; 177/XVIII y su Anexo A; 178/XVIII; 179/XVIII; 180/XVIII; 181/XVIII y su Anexo A; 182/XVIII y sus Anexos A y B; 183/XVIII y su Anexo A; 184/XVIII; 185/XVIII; 186/XVIII y su Anexo A; 187/XVIII; 188/XVIII; 189/XVIII; 190/XVIII; 191/XVIII y 192/XVIII.

**Decreto:**

**Artículo único.-** Apruébanse las Medidas de Conservación adoptadas por la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Antárticos 150/XVIII; N°s. 147/XVIII; 170/XVIII y su Anexo A; 171/XVIII; 172/XVIII; 173/XVIII; 174/XVIII; 175/XVIII; 176/XVIII; 177/XVIII y su Anexo A; 178/XVIII; 179/XVIII; 180/XVIII; 181/XVIII y su Anexo A; 182/XVIII y sus Anexos A y B; 183/XVIII y su Anexo A; 184/XVIII; 185/XVIII; 186/XVIII y su Anexo A; 187/XVIII; 188/XVIII; 189/XVIII; 190/XVIII; 191/XVIII y 192/XVIII.

El Ministerio de Relaciones Exteriores dispondrá la publicación en el Diario Oficial de las Medidas de Conservación señaladas en este artículo.

Anótese, tómesese razón, regístrese y publíquese.- EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente de la República de Chile.- Mariano Fernández Amunátegui, Ministro de Relaciones Exteriores Subrogante.

**MEDIDAS DE CONSERVACION ADOPTADAS EN CCAMLR-XVIII****MEDIDA DE CONSERVACION 147/XVIII<sup>1</sup>**

Disposiciones para asegurar el cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA por los barcos de pesca, incluida la cooperación entre las Partes contratantes

1. Las Partes contratantes deberán efectuar inspecciones de los barcos de pesca que proyectan desembarcar o transbordar **Dissostichus** spp. en sus puertos. La inspección tendrá como objetivo verificar si la captura a ser desembarcada o transbordada va acompañada del documento de captura de **Dissostichus** spp. requerido por la Medida de Conservación 170/XVIII, si los detalles registrados en el documento son coherentes con la captura y, si el barco realizó operaciones de pesca en el Área de la Convención, que estas actividades hayan sido realizadas de conformidad con las Medidas de Conservación de la CCRVMA.
2. Para facilitar estas inspecciones, las Partes contratantes exigirán de los barcos la notificación por adelantado de su entrada a puerto. La inspección deberá efectuarse de manera expedita, dentro de 48 horas de la entrada del barco a puerto. La inspección no deberá imponer mayores trastornos para el barco o su tripulación, y deberá guiarse por las disposiciones pertinentes del Sistema de Inspección de la CCRVMA.
3. En caso de existir indicios de que el barco pescó en contravención de las medidas de conservación de la CCRVMA, no se permitirá el desembarque o transbordo de su captura. La Parte contratante deberá informar al Estado del pabellón del barco los resultados de la inspección, y deberá colaborar con el Estado del pabellón para tomar las medidas adecuadas que se requieren para investigar la supuesta infracción, y si fuese necesario, aplicar las sanciones adecuadas de conformidad con la legislación nacional.

**MEDIDA DE CONSERVACION 150/XVIII****Régimen de pesca experimental para la pesquería de centolla en la Subárea estadística 48.3 durante la temporada 1999/2000.**

Las siguientes medidas se aplican a toda la pesca de centollas en la Subárea estadística 48.3 en la temporada de pesca 1999/2000. Todo barco que participe en la pesquería de centolla en la Subárea estadística 48.3 llevará a cabo las operaciones de pesca de acuerdo con un régimen de pesca experimental descrito a continuación:

1. Los barcos llevarán a cabo el régimen de pesca experimental en la temporada de 1999/2000 al comienzo de su primera temporada de participación en la pesquería de centolla y se aplicarán las siguientes condiciones:
  - h) Todo barco que esté llevando a cabo un régimen de pesca experimental dedicará sus primeras 200.000 horas nasa de esfuerzo a un área total dividida en doce cuadrículas de 0.5° de latitud por 1.0° de longitud. A los efectos de esta medida de conservación, dichas cuadrículas se enumerarán de la 'A' a la 'L'. La figura 1 del anexo 150/A muestra las cuadrículas y la posición geográfica está indicada por las coordenadas del vértice noreste de cada cuadrícula. Las horas nasa se calcularán para cada calado tomando el número total de nasas de la cuerda y multiplicándolo por el tiempo de reposo (en horas) para dicha cuerda. El tiempo de reposo de cada cuerda se define como el tiempo entre el comienzo del calado y el comienzo de la recogida;

---

<sup>1</sup> *Con excepción de las aguas circundantes a las islas Kerguelén y Crozet*

- ii) Los barcos no deberán pescar fuera de la zona demarcada por las cuadrículas de 0.5° de latitud por 1.0° de longitud antes de completar el régimen de pesca experimental;
  - iii) Los barcos no dedicarán más de 30 000 horas nasa a ninguna de las cuadrículas de 0.5° de latitud por 1.0° de longitud;
  - iv) Si un barco vuelve al puerto antes de cumplir las 200 000 horas nasa del régimen de pesca experimental, deberá completar el resto de las horas nasa, antes de que pueda considerarse terminado, el régimen de pesca experimental; y
  - v) Tras completar las 200 000 horas nasa de pesca experimental, los barcos habrán completado el régimen de pesca experimental y se les permitirá comenzar la pesca normal.
2. Los datos recopilados durante el régimen de pesca experimental hasta el 30 de junio del 2000 deberán ser presentados a la CCRVMA antes del 31 de agosto del 2000.
  3. Las operaciones de pesca normal han de llevarse a cabo de acuerdo con las disposiciones establecidas en la Medida de Conservación 181/XVIII.
  4. A los efectos de llevar a cabo las operaciones de pesca normales, tras la completación del régimen de pesca experimental, se aplicará el sistema de notificación de datos captura y esfuerzo por períodos de diez días establecido en la Medida de Conservación 61/XII.
  5. A aquellos barcos que completen el régimen de pesca experimental no se les exigirá que realicen pescas experimentales en el futuro. No obstante, dichos barcos deberán cumplir las disposiciones de la Medida de Conservación 181/XVIII.
  6. Los barcos pesqueros deberán participar en el régimen de pesca experimental de forma independiente (es decir, no deberán cooperar entre ellos para completar las fases del régimen).
  7. Las centollas capturadas por cualquier barco con fines de investigación se considerarán como parte del límite de captura en vigor para cada especie que se extrae, y la captura deberá ser notificada a la CCRVMA como parte de la notificación anual de los datos STATLANT.
  8. Todos los barcos que participan en el régimen de pesca experimental han de llevar por lo menos un observador científico a bordo durante todas las actividades de pesca.

## ANEXO 150/A

## UBICACION DE LAS ZONAS DE PESCA PARA EL REGIMEN EXPERIMENTAL DE LA PESQUERIA EXPLORATORIA DE CENTOLLA

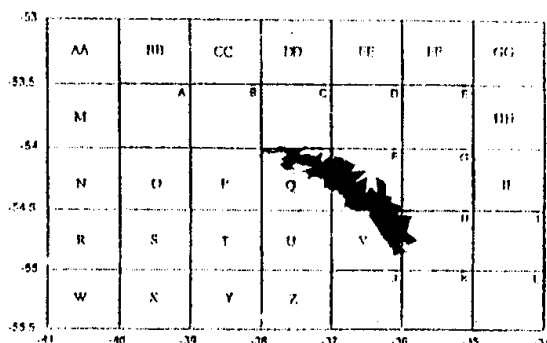


Figura 1: Área de operación de la fase 1 del régimen de pesca experimental para la pesquería de centolla en la Subárea estadística

#### 48.3. MEDIDA DE CONSERVACION 170/XVIII

##### **Sistema de documentación de captura para *Dissostichus* spp.**

##### **La Comisión,**

Preocupada por la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INN) de las especies del género ***Dissostichus*** en el Area de la Convención, la cual amenaza con reducir considerablemente las poblaciones de las especies ***Dissostichus***;

Consciente de que la pesca INN implica una considerable captura incidental de algunas especies antárticas, entre ellas las especies amenazadas de albatros,

Observando que la pesca INN es incompatible con los fines de la Convención y socava la eficacia de las medidas de conservación de la CCRVMA,

Subrayando la responsabilidad de los Estados del pabellón de asegurar que sus barcos efectúen sus actividades de pesca de manera responsable,

Consciente de los derechos y las obligaciones de los Estados de puerto de fomentar la eficacia de las medidas de conservación para las pesquerías regionales,

Consciente de que la pesca INN refleja el alto valor de ***Dissostichus*** spp., y produce una expansión de los mercados y del comercio internacional,

Recordando que las Partes contratantes han acordado adoptar códigos de clasificación para ***Dissostichus*** spp. a nivel nacional,

Reconociendo que la aplicación de un sistema de documentación de capturas de ***Dissostichus*** spp. otorgará a la Comisión información esencial para perseguir el objetivo de ordenación precautorio de la Convención,

Comprometida a tomar medidas compatibles con el Derecho Internacional para identificar el origen de ***Dissostichus*** spp. que ingresa a los mercados de las Partes contratantes, y determinar si las especies ***Dissostichus*** que se capturan en el Area de la Convención y se importen a sus territorios se extraen de acuerdo con las medidas de conservación de la CCRVMA,

Deseando reforzar las medidas de conservación ya adoptadas por la Comisión con respecto a ***Dissostichus*** spp.,

Invitando a las Partes contratantes cuyos barcos pescan ***Dissostichus*** spp. a participar en el sistema de documentación de captura para las especies ***Dissostichus***, adopta por la presente la siguiente medida de conservación en virtud del artículo IX de la Convención:

1. Toda Parte contratante hará gestiones para identificar el origen de las especies de ***Dissostichus*** que dicho territorio importe o exporte, y para determinar si estas especies, capturadas en el Area de la Convención e importadas o exportadas por ese territorio, fueron extraídas de manera compatible con las medidas de conservación de la CCRVMA.
2. Toda Parte contratante exigirá que cada uno de los barcos de su pabellón que esté autorizado a pescar ***Dissostichus eleginoides*** o ***Dissostichus mawsoni***, o ambas especies, llene un documento de captura de ***Dissostichus*** con respecto a la pesca desembarcada o transbordada, cada vez que desembarque o transborde un cargamento de estas especies.

3. Toda Parte contratante exigirá que cada desembarque de **Dissostichus** spp. en sus puertos y cada transbordo de dichas especies a sus barcos vaya acompañado de un documento de captura de **Dissostichus**.
4. Toda Parte contratante proporcionará formularios para la documentación de la captura de **Dissostichus** a cada uno de los barcos de su pabellón autorizados a pescar **Dissostichus** spp. y sólo a dichos barcos.
5. Las Partes no contratantes que deseen cooperar con la CCRVMA en la implantación de este sistema, pueden expedir formularios de documentación de captura de **Dissostichus** a cualquier barco de su pabellón que proyecte pescar **Dissostichus** spp.
6. El documento de captura de **Dissostichus** deberá incluir la siguiente información:
  - i) nombre, dirección y números de teléfono y de fax de la autoridad que lo expide;
  - ii) nombre, puerto de origen, número nacional de matrícula, señal de llamada de la embarcación, y, si correspondiera, número de registro Lloyd;
  - iii) número de la licencia o del permiso concedido a la embarcación, según corresponda;
  - iv) peso de la captura de cada especie **Dissostichus** desembarcada o transbordada, por tipo de producto;
    - a) por subárea o división estadística de la CCRVMA, si fue extraída en el Area de la Convención; y/o
    - b) por área, subárea o división estadística de la FAO, si fue extraída fuera del Area de la Convención;
  - v) período en el cual se efectuó la captura;
  - vi) fecha y puerto en el cual se desembarcó la captura, o fecha y barco (pabellón y número nacional de matrícula) al cual se transbordó; y
  - vii) nombre, dirección y números de teléfono y de fax del destinatario o destinatarios de la pesca y la cantidad de cada especie, y tipo de producto recibido.
7. Los procedimientos para llenar los documentos de captura de **Dissostichus** con respecto a las embarcaciones figuran en los párrafos A1 al A10 del anexo 170/A. Se adjunta al anexo una muestra del documento de captura.
8. Toda Parte contratante exigirá que cada cargamento de especies **Dissostichus** importado a su territorio vaya acompañado de uno o más documentos de captura de **Dissostichus** con certificado de exportación que den cuenta de todas las especies **Dissostichus** que formen parte del cargamento.
9. El documento de captura de **Dissostichus** con certificación de exportación que se expide con respecto a un barco:
  - a) contiene toda la información y firmas pertinentes, conforme a los párrafos A1 al A9 del anexo 170/A; y
  - b) incluye una certificación firmada y sellada por un funcionario autorizado por el Estado exportador que avala la exactitud de la información que figura en el documento.

10. Toda Parte contratante se asegurará de que sus autoridades aduaneras u otros funcionarios oficiales pertinentes soliciten y examinen la documentación de importación de cada cargamento de **Dissostichus** ingresado a su territorio, con el fin de verificar que incluya el documento o documentos de captura de **Dissostichus** con certificado de exportación que den cuenta de todas las especies **Dissostichus** que formen parte del cargamento. Dichas autoridades también podrán examinar el contenido de cualquier cargamento para verificar la información que figure en los documentos de captura.
11. Si a consecuencia del examen mencionado en el párrafo 10 *supra*, surge alguna duda acerca de la información que figura en el documento de captura de **Dissostichus**, se pedirá al Estado exportador cuya autoridad nacional haya certificado el documento y, según corresponda, al Estado del pabellón cuya embarcación haya llenado el documento, que cooperen con el Estado importador a fin de resolver dicha duda.
12. Toda Parte contratante proporcionará a la Secretaría en forma trimestral, copias de todos los documentos de captura de **Dissostichus** con certificación de exportación que expidió o que recibió, y comunicará anualmente a la Secretaría los datos, derivados de los documentos de captura de **Dissostichus**, sobre el origen y la cantidad de especies **Dissostichus** exportadas o importadas.
13. Toda Parte contratante, así como cualquier Parte no contratante, que expida documentos de captura de **Dissostichus** a los barcos de su pabellón, de conformidad con el párrafo 5, informará a la Secretaría de la CCRVMA de su autoridad o autoridades nacionales (incluidos el nombre, dirección, número de fax y dirección electrónica) encargadas de emitir y certificar los documentos de captura de **Dissostichus**.
14. Sin perjuicio de lo anterior, toda Parte contratante podrá exigir verificación adicional de los documentos de captura, por ejemplo, el uso de VMS, con respecto a las capturas efectuadas por sus barcos fuera del Área de la Convención, cuando se desembarcan en su territorio o se exportan desde él.

#### ANEXO 170/A

- A1. Todo Estado del pabellón se asegurará de que cada formulario del documento de captura de **Dissostichus** que emita, lleve un número específico de identificación que conste de:
  - i) un número de cuatro dígitos, formado por los dos dígitos del código de país asignado por la Organización Internacional de Normalización (ISO), seguidos de los dos últimos dígitos del año en el cual se emitió el formulario; y
  - ii) un número correlativo de tres dígitos (desde el 001) para indicar el orden de entrega de los formularios del documento de captura.

El Estado del pabellón asentará además el número de licencia o permiso, según corresponda, concedido a la embarcación, en cada formulario del documento de captura de **Dissostichus**.
- A2. El capitán de una embarcación a la que se haya proporcionado formularios del documento de captura de **Dissostichus**, seguirá el siguiente procedimiento antes de cada desembarque o transbordo de especies **Dissostichus**:
  - i) Se asegurará de que la información a que se refiere el párrafo 6 de la presente medida de conservación conste correctamente en cada formulario del documento de captura de **Dissostichus**.

- ii) Si la captura desembarcada o transbordada incluye ambas especies **Dissostichus**, asentará en el documento de captura de **Dissostichus** el total de la pesca desembarcada o transbordada, en peso de cada una de estas especies.
  - iii) Si la captura desembarcada o transbordada incluye especies **Dissostichus**, extraída en distintas subáreas o divisiones estadísticas, asentará en el documento de captura de **Dissostichus** el total de la pesca en peso de cada especie extraída en cada subárea o división estadística.
  - iv) Transmitirá por la vía electrónica más rápida a su disposición al Estado del pabellón de su embarcación el número del documento de captura de **Dissostichus**, la fecha de comienzo de la travesía, las especies, el tipo o tipos de elaboración, el peso neto de la pesca desembarcada y la zona o zonas de extracción, la fecha del desembarque o transbordo, y el puerto y país de desembarque o la embarcación de transbordo, y pedirá al Estado del pabellón un número de confirmación del Estado del pabellón.
- A3. Si el Estado del pabellón determina que la pesca desembarcada o transbordada comunicada por la embarcación, es consecuente con su autorización de pesca, transmitirá al capitán un número único de confirmación por la vía electrónica más rápida a su disposición.
- A4. El capitán asentará el número de confirmación del Estado del pabellón en el documento de captura de **Dissostichus**.
- A5. El capitán de la embarcación para la cual se han emitido los formularios del documento de captura de **Dissostichus**, seguirá el siguiente procedimiento inmediatamente después de cada desembarque o transbordo de especies **Dissostichus**:
- i) para confirmar un transbordo, hará que el documento de captura de **Dissostichus** sea firmado por el capitán del barco al cual fue transbordada la pesca;
  - ii) para confirmar un desembarque, hará que el documento de captura de **Dissostichus** sea firmado por un funcionario responsable en el puerto de desembarque;
  - iii) en el caso de un desembarque, conseguirá además que el documento de captura de **Dissostichus** sea firmado por la persona que recibe la pesca en el puerto de desembarque; y
  - iv) en el caso de que la pesca se divida al desembarcarse, entregará una copia del documento de captura de **Dissostichus** a cada persona que reciba una parte de la captura en el puerto de desembarque, anotará en la copia correspondiente la cantidad y el origen de la captura que cada persona recibe, y conseguirá su firma.
- A6. Con respecto a cada desembarque o transbordo, el capitán firmará y transmitirá por la vía electrónica más rápida a su disposición, una copia, o copias (si la captura desembarcada fue dividida) del documento de captura de **Dissostichus**, debidamente firmado, al Estado del pabellón del barco y proporcionará una copia del documento pertinente a cada destinatario de la captura.
- A7. El Estado del pabellón de la embarcación transmitirá inmediatamente por la vía electrónica más rápida a su disposición una copia, o copias (si la captura desembarcada fue dividida) del documento de captura de **Dissostichus**, debidamente firmado, a la Secretaría para que se distribuyan copias a las Partes contratantes al siguiente día hábil.
- A8. El capitán también guardará los originales del documento o los documentos de captura de **Dissostichus**, debidamente firmados, y los devolverá al Estado del pabellón dentro de un plazo de un mes a partir de la conclusión de la temporada de pesca.

- A9. El capitán del barco al cual se ha transbordado la captura (barco receptor) deberá seguir el siguiente procedimiento inmediatamente después del desembarque de dicha captura a fin de completar el documento de captura de **Dissostichus** que haya recibido de los barcos de transbordo:
- i) el capitán del barco receptor confirmará el desembarque mediante la firma de un funcionario responsable del puerto de desembarque en el documento de captura de **Dissostichus**;
  - ii) el capitán del barco receptor obtendrá además la firma de la persona que recibe la captura en el puerto de desembarque, en el documento de captura de **Dissostichus**; y
  - iii) en caso de que la captura se divida al desembarcarla, el capitán del barco receptor entregará una copia del documento de captura de **Dissostichus** a cada persona que recibe parte de la captura en el puerto de desembarque; registrará en cada copia la cantidad y el origen de la captura recibida por cada persona y hará que ésta la firme.
- A10. Con respecto a cada desembarque de un cargamento transbordado, el capitán del barco receptor firmará y transmitirá por la vía electrónica más rápida a su disposición una copia, o copias (si la captura fue dividida), de todos los documentos de captura de **Dissostichus**, a los Estados del pabellón que emitieron documentos de captura de **Dissostichus**; y proporcionarán una copia del documento pertinente a cada destinatario de la captura. El Estado del pabellón del barco transmitirá inmediatamente por la vía electrónica más rápida a su disposición una copia del documento a la Secretaría de la CCRVMA para que se distribuyan copias a las Partes contratantes al siguiente día hábil.
- A11. Para cada cargamento de **Dissostichus** spp. que se exporte desde el país de desembarque, el exportador seguirá el siguiente procedimiento a fin de obtener la certificación de exportación necesaria para el documento o documentos de captura de **Dissostichus** que den cuenta de todas las especies **Dissostichus** incluidas en el cargamento:
- i) el exportador asentará en cada documento de captura de **Dissostichus** la cantidad de cada especie **Dissostichus** que contiene el cargamento según el documento;
  - ii) el exportador asentará en cada documento de captura de **Dissostichus** el nombre y la dirección del importador del cargamento y el lugar de entrada al país;
  - iii) el exportador asentará en cada documento de captura de **Dissostichus** su nombre y dirección y firmará el documento; y
  - iv) el exportador obtendrá la certificación del documento de captura de **Dissostichus** de la autoridad responsable del Estado exportador.
- A12. En el caso de una reexportación, el reexportador seguirá el siguiente procedimiento para obtener la certificación de reexportación necesaria del documento o documentos de captura de **Dissostichus** que den cuenta de todas las especies de **Dissostichus** que contiene el cargamento:
- i) el reexportador proporcionará los datos del peso neto del producto de todas las especies que serán reexportadas, conjuntamente con el número del documento de captura de **Dissostichus** correspondiente a cada especie y producto;
  - ii) el reexportador proporcionará el nombre y la dirección del importador del cargamento, el lugar de ingreso de la importación, y el nombre y la dirección del exportador;
  - iii) el reexportador deberá obtener la convalidación de los detalles mencionados por la autoridad responsable del Estado exportador.

Se adjunta a este anexo una muestra del formulario de reexportación.



D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

DOCUMENTO DE REEXPORTACION DE DISSOSTICHUS V1.0				DOCUMENTO DE CAPTURA DE DISSOSTICHUS V1.0			
REEXPORTACION				Número del documento		Nº. Confirmación del Estado del Pabellón	
1. Descripción del pescado				PRODUCCION			
Espacio		País reexportador:		1. Autoridad que emite el documento		Nombre Dirección Tel: Fax:	
Tipo de producto		Peso neto Exportado (Kg.)		Número correspondiente del Documento de captura de Dissostichus		2. Nombre del barco de pesca Puerto de origen y número de matrícula Señal de llamada Número Lloyd (si procede)	
				5. Fecha de desembarque/transbordo			
				6. Descripción del pescado (desembarque/transbordo)			
Especie		Tipo		Peso neto Desembarcado (Kg.)		Área de pesca	
						Peso neto vendido (Kg.)	
				7. Nombre, dirección, teléfono, fax y firma del destinatario. Nombre del destinatario: Firma Dirección: Tel: Fax:			
Especie: TOP Dissostichus eleginoides, TOA Dissostichus mawsoni				Especie: TOP Dissostichus eleginoides, TOA Dissostichus mawsoni			
Tipo: HRO Entero, HAG Descabezado y eviscerado; HAT Descabezado y sin cola; FLT Filete; HGT Descabezado, eviscerado y sin cola; OTH Otro (especificar)				Tipo: WHO Entero; HAG Descabezado y eviscerado; HAT Descabezado y sin cola FLT Filete; HGT Descabezado, eviscerado y sin cola; OTH Otro (especificar)			
2. Certificación de reexportación: Certifico que a mi leal saber y entender la información descrita en este documento es exacta, correcta y completa y que el producto declarado proviene de un producto certificado por el documento o documentos de captura de Dissostichus.				8. Información desembarque/transbordo: Certifico que a mi leal saber y entender la información descrita es exacta, correcta y completa y toda la captura de Dissostichus spp. Del área de la Convención se extrajo de modo compatible/incompatible con las medidas de conservación de la CCRVMA. Capitán del barco de pesca Firma Desembarque/transbordo Puerto y país/área			
Nombre Exportación		Dirección		Firma		Fecha Lic. de (Si procede)	
3. Convalidación gubernamental de la reexportación: Certifico que a mi leal saber y entender la información anterior es correcta, exacta y completa. Nombre/Título Firma Fecha Timbre (Sello)				9. Certificado de transbordos: Certifico que a mi leal saber y entender la información anterior es correcta, exacta y completa. Capitán del barco receptor Firma Nombre del barco Número de matrícula			
4. IMPORTACION				10. Certificado de desembarque: Certifico que a mi leal saber y entender la información anterior es correcta, exacta y completa. Nombre Autoridad Firma Dirección Tel: Fax:			
Nombre del importador		Dirección		Estado/Provincia		País	
Lugar de desembarque		Ciudad					
				11. EXPORTACION		12. Declaración del exportador: Certifico que a mi leal saber y entender la información anterior es correcta, exacta y completa. Nombre Dirección Firma Lic. de exportación (si procede)	
Descripción del pescado		Peso Neto					
Especie Tipo de Producto		(Kg.)					
				13. Convalidación gubernamental de la exportación: Certifico que a mi leal saber y entender la información anterior es correcta, exacta y completa. Nombre/Título Firma Fecha Timbre (Sello)			
14. IMPORTACION				Dirección			
Nombre del Importador		Estado/Provincia				País	
Lugar de desembarque: Ciudad							

Tachar lo que no corresponda

#### MEDIDA DE CONSERVACION 171/XVIII

##### **Prohibición de la pesca dirigida a *Gobionotothen gibberifrons*, *Chaenocephalus aceratus*, *Pseudochaenichthys georgianus* *Lepidonotothen squamifrons* y *Patagonotothen guntheri* en la Subárea estadística 48.3**

Por la presente la Comisión adopta la siguiente medida de conservación de acuerdo con la Medida de Conservación 7/V:

Queda prohibida la pesca dirigida a ***Gobionotothen gibberifrons*, *Chaenocephalus aceratus*, *Pseudochaenichthys georgianus*, *Lepidonotothen squamifrons* y *Patagonotothen guntheri*** en la Subárea estadística 48.3 hasta que la Comisión, basada en el asesoramiento del Comité Científico, decida abrir nuevamente la pesquería.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 172/XVIII<sup>1</sup>

Prohibición de la pesca dirigida a *Dissostichus* spp. en la temporada 1999/2000, excepto cuando se efectúa de conformidad con medidas de conservación específicas

La Comisión,

Interesada en asegurar la reglamentación de la pesquería dirigida a ***Dissostichus*** spp. en todas las áreas y subáreas estadísticas del Area de la Convención, y Tomando nota de que se han convertido medidas de conservación que reglamentan las pesquerías de ***Dissostichus*** spp. para todas las áreas excepto para las Subáreas estadísticas 48.5 y 88.3, las Divisiones estadísticas 58.4.1 (al este de los 90°E) y 58.5.1, y las áreas de pesca de palangre en la División estadística 58.5.2, adopta por la presente la siguiente medida de conservación de acuerdo con el artículo IX de la Convención:

Queda prohibida la pesca dirigida a ***Dissostichus*** spp. en las Subáreas estadísticas 48.5 y 88.3, y en las Divisiones estadísticas 58.4.1 (al este de los 90°E) y 58.5.1 a partir del 1° de diciembre de 1999 hasta el 30 de noviembre del 2000. Queda prohibida la pesca de palangre dirigida a ***Dissostichus*** spp. en la División estadística 58.5.2 desde el 1° de diciembre de 1999 hasta el 30 de noviembre del 2000.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 173/XVIII<sup>2</sup>

##### **Reducción de la mortalidad incidental de aves y mamíferos marinos durante la pesca de arrastre en el Area de la Convención**

La Comisión,

Advirtiendo la necesidad de disminuir la mortalidad incidental o las lesiones de aves y mamíferos marinos ocasionadas durante las operaciones de pesca,

Adopta las siguientes medidas para disminuir la mortalidad incidental o las lesiones de aves y mamíferos marinos ocasionadas durante la pesca de arrastre.

1. Queda prohibido el uso de cables de la red en los barcos que pescan en el Area de la Convención.

---

<sup>1</sup> Con la excepción de las aguas adyacentes a las islas Kerguelén.

<sup>2</sup> Con la excepción de las aguas adyacentes a las islas Kerguelén y Crozet.

2. Los barcos que pescan en el Area de la Convención deberán velar por que sus sistemas de iluminación sean de una intensidad tal y estén dirigidos de manera de reducir al mínimo la luz reflejada del barco, sin comprometer la seguridad de sus operaciones a bordo.
3. Queda prohibido el vertido de restos de pescado mientras se despliegan y recogen las redes de arrastre.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 174/XVIII

##### **Límite de captura precautorio para *Electrona carlsbergi* en la Subárea estadística 48.3 durante la temporada 1999/2000**

Por la presente la Comisión adopta la siguiente medida de conservación de acuerdo con la Medida de Conservación 7/V:

1. A los efectos de esta medida de conservación, la temporada de pesca de **Electrona carlsbergi** se define como el período entre el 1º de diciembre de 1999 y el 30 de noviembre del 2000.
2. La captura total de *Electrona carlsbergi* en la Subárea estadística 48.3 durante la temporada 1999/2000 tendrá un límite de 109 000 toneladas.
3. Además, la captura total de *Electrona carlsbergi* durante la temporada 1999/2000 tendrá un límite de 14 500 toneladas en la zona de las rocas Cormorán, que se define como el área delimitada por las coordenadas 52°30'S, 40°W; 52°30'S; 44°W; 54°30'S, 40°W y 54°30'S, 44°W.
4. En caso de preverse una captura de **Electrona carlsbergi** superior a 20 000 toneladas en la temporada 1999/2000, las principales naciones pesqueras participantes en esta pesquería deberán efectuar un estudio de la biomasa del stock y de la estructura de edades en dicha temporada. Se preparará un informe completo de esta prospección que incluya los datos de la biomasa del stock (especificando la zona estudiada, el diseño de la prospección y los valores de las densidades), de la estructura demográfica, y de las características biológicas de la captura secundaria, que será presentado a tiempo para su consideración en la reunión del Grupo de Trabajo para la Evaluación de las Poblaciones de Peces en el año 2000.
5. La pesca de **Electrona carlsbergi** en la Subárea estadística 48.3 deberá cesar si la captura secundaria de cualquiera de las especies mencionadas en la Medida de Conservación 95/XIV alcanza su límite, o si la captura total de *Electrona carlsbergi* alcanza 109 000 toneladas, lo que ocurra primero.
6. La pesca de **Electrona carlsbergi** en la zona de las rocas Cormorán deberá cesar si la captura secundaria de cualquiera de las especies mencionadas en la Medida de Conservación 95/XIV alcanza su límite, o si la captura total de *Electrona carlsbergi* alcanza 14 500 toneladas, lo que ocurra primero.
7. Si durante la pesca de **Electrona carlsbergi** la captura secundaria de cualquier especie distinta de la especie objetivo en un lance
  - es mayor de 100 kg y supera el 5% del peso total de la captura de peces, o

- es mayor o igual a 2 toneladas, entonces el barco pesquero deberá trasladarse a otra zona de pesca situada a una distancia mínima de 5 millas náuticas<sup>3</sup>. El barco pesquero no podrá volver a ningún lugar dentro de un radio de 5 millas náuticas del lugar de donde extrajo las especies de la captura secundaria en exceso del 5%, por un período de 5 días por lo menos<sup>2</sup>. El lugar donde se extrajo la captura secundaria en exceso del 5% se define como el trayecto recorrido por el barco de pesca desde el punto donde se lanzó el arte de pesca hasta el punto donde dicho arte fue recuperado por el barco.
- 8.- Con el fin de dar cumplimiento a esta medida de conservación en la temporada 1999/2000 se aplicará:
- i) el sistema de notificación de los datos de captura descrito en la Medida de Conservación 40/X;
  - ii) el sistema de notificación mensual de los datos de captura y esfuerzo a escala fina establecido en la Medida de Conservación 122/XVI. A los efectos de la Medida de Conservación 122/XVI, la especie objetivo es **Electrona carlsbergi**, y las especies de la captura secundaria se definen como cualquier cefalópodo, crustáceo o pez distinto de **Electrona carlsbergi**; y
  - iii) el sistema de notificación mensual de datos biológicos a escala fina establecido en la Medida de Conservación 121/XVI. A los efectos de la Medida de Conservación 121/XVI, la especie objetivo es **Electrona carlsbergi** y las especies de la captura secundaria se definen como cualquier cefalópodo, crustáceo o pez distinto de **Electrona carlsbergi**. A los efectos del párrafo 3(ii) de la Medida de Conservación 121/XVI, una muestra representativa comprenderá un mínimo de 500 peces.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 175/XVIII

##### **Restricciones a la captura total de *Champocephalus gunnari* en la Subárea estadística 48.3 durante la temporada 1999/2000**

Por la presente la Comisión adopta la siguiente medida de conservación de acuerdo con la Medida de Conservación 7/V:

1. La captura total de **Champocephalus gunnari** en la **Subárea** estadística 48.3 durante la temporada 1999/2000 tendrá un límite de 4 036 toneladas.
2. La pesquería de **Champocephalus gunnari** en la **Subárea** estadística 48.3 cerrará cuando la captura secundaria de cualquiera de las especies citadas en la Medida de Conservación 95/XIV alcance el límite establecido, o cuando la captura total de **Champocephalus gunnari** alcance las 4 036 toneladas, lo que ocurra primero.
3. Si durante la pesquería dirigida a **Champocephalus gunnari** se obtiene un lance con una captura secundaria de alguna de las especies citadas en la Medida de Conservación 95/XIV que:

---

<sup>3</sup> Esta disposición referente a la distancia mínima entre zonas de pesca se adopta en espera de la adopción de una definición más adecuada de zona de pesca por la Comisión.

- sea mayor de 100 kg y sobrepase el 5% del peso total de la captura de peces, o
  - sea mayor o igual a 2 toneladas, entonces el barco pesquero deberá trasladarse a otra zona de pesca situada a una distancia mínima de 5 millas náuticas<sup>1</sup>. El barco pesquero no podrá volver a ningún lugar situado a menos de 5 millas náuticas del lugar de donde extrajo la captura secundaria en exceso del 5% de cualquiera de las especies citadas en la Medida de Conservación 95/XIV, por un período de cinco días por lo menos<sup>4</sup>. El lugar donde se extrajo la captura secundaria en exceso del 5% se define como el trayecto recorrido por el barco de pesca desde el punto donde se lanzó el arte de pesca hasta el punto donde dicho arte fue recuperado por el barco.
4. Si en cualquier lance se obtiene más de 100 kg de **Champocephalus gunnari** y más del 10% de su número es inferior a 240 mm de longitud total, el barco de pesca deberá trasladarse a otra zona situada a una distancia mínima de 5 millas náuticas. El barco pesquero no podrá volver a ningún lugar dentro de un radio de 5 millas náuticas del lugar de donde extrajo un número de **Champocephalus gunnari** pequeño en exceso del 10% por un período de cinco días por lo menos<sup>4</sup>. El lugar donde se extrajo una captura de **Champocephalus gunnari** pequeño en exceso del 10% se define como el trayecto recorrido por el barco de pesca desde el punto donde se lanzó el arte de pesca hasta el punto donde dicho arte fue recuperado por el barco.
  5. Queda prohibido el empleo de arrastres de fondo en la pesquería dirigida a **Champocephalus gunnari** en la Subárea estadística 48.3.
  6. Queda prohibida la pesca de **Champocephalus gunnari** en la Subárea estadística 48.3 entre el 1º de marzo y el 31 de mayo del 2000.
  7. Todo barco que participe en la pesquería dirigida a **Champocephalus gunnari** en la Subárea estadística 48.3 durante la temporada 1999/2000 deberá tener un observador científico a bordo designado de acuerdo al Sistema de Observación Científica Internacional, durante todas las actividades pesqueras realizadas dentro de la temporada de pesca.
  8. Con el fin de dar cumplimiento a los párrafos 1 y 2 de esta medida de conservación en la temporada 1999/2000 se aplicará:
    - i) el sistema de notificación de datos de captura y esfuerzo por períodos de cinco días establecido en la Medida de Conservación 51/XII; y
    - ii) el sistema de notificación mensual de los datos de captura y esfuerzo a escala fina, establecido en la Medida de Conservación 122/XVI para **Champocephalus gunnari**. Los datos deberán remitirse en un formato de lance por lance.
  9. Se deberán recopilar y consignar los datos biológicos a escala fina requeridos de acuerdo con la Medida de Conservación 121/XVI. Estos datos deberán ser notificados de acuerdo al Sistema de Observación Científica Internacional.

---

<sup>4</sup> El periodo especificado se adopta conforme al periodo de notificación especificado en la Medida de Conservación 51/XII, en espera de la adopción de un periodo más adecuado por la Comisión.

## MEDIDA DE CONSERVACION 176/XVIII

**Pesquería de *Dissostichus eleginoides* en la División estadística 58.5.2 durante la temporada de 1999/2000**

1. La captura total de ***Dissostichus eleginoides*** en la División estadística 58.5.2 tendrá un límite de 3 585 toneladas durante la temporada 1999/2000.
2. A los efectos de esta pesquería de ***Dissostichus eleginoides***, la temporada de pesca de 1999/2000 se define como el período entre el 1º de diciembre de 1999 y el 30 de noviembre del 2000.
3. La pesca cesará si la captura secundaria de cualquier especie mencionada en la Medida de Conservación 178/XVIII alcanza su límite.
4. La captura permitida sólo podrá extraerse mediante redes de arrastre.
5. Todo barco que participe en la pesquería de ***Dissostichus eleginoides*** en la División estadística 58.5.2 llevará por lo menos un observador científico a bordo y si fuera posible, otro designado de acuerdo al Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA durante todas las actividades pesqueras.
6. Todo barco que participe en la pesquería de ***Dissostichus eleginoides*** en la División estadística 58.5.2 ha de tener un VMS en funcionamiento permanente de acuerdo con la Medida de Conservación 148/XVII.
7. Se aplicará un sistema de notificación de datos de captura y esfuerzo por períodos de diez días:
  - i) para los efectos de la aplicación de este sistema de notificación de datos de captura y esfuerzo, el mes calendario se dividirá en tres períodos de notificación, a saber: día 1 al día 10, día 11 al día 20, día 21 al último día del mes. Estos períodos de notificación se refieren de aquí en adelante como períodos A, B y C;
  - ii) al final de cada período de notificación, cada Parte contratante que participa en la pesquería obtendrá información de cada uno de sus barcos sobre las capturas totales y los días y horas totales de pesca de ese período, y deberá transmitir por medio electrónico, telex, cable o facsímil la captura acumulada y los días y horas de pesca de sus barcos, de manera que el Secretario Ejecutivo los reciba antes del final del siguiente período de notificación;
  - iii) cada Parte contratante que participa en la pesquería deberá presentar un informe para cada período de notificación mientras dure la pesquería, aun cuando no se extraigan capturas;
  - iv) se deberá notificar la captura de ***Dissostichus eleginoides*** y de todas las especies de la captura secundaria;
  - v) cada informe deberá especificar el mes y el período de notificación (A, B y C) al que se refiere;
  - vi) apenas concluido el plazo para la recepción de los informes de cada período, el Secretario Ejecutivo notificará a todas las Partes contratantes que realizan actividades pesqueras en la zona, la captura total extraída durante el período de notificación y la captura acumulada en la temporada hasta la fecha; y
  - vii) al final de cada tres períodos de notificación, el Secretario Ejecutivo informará a todas las Partes contratantes, la captura total extraída durante los tres períodos de notificación más recientes y la captura acumulada de la temporada hasta la fecha.

8. Se aplicará un sistema de notificación de datos biológicos y de esfuerzo a escala fina:
- i) el observador, o los observadores científicos a bordo de cada barco deberán recopilar los datos requeridos para completar la última versión del formulario C1 de la CCRVMA para la notificación de datos de captura y esfuerzo a escala fina. Estos datos serán presentados a la Secretaría de la CCRVMA, a más tardar, un mes después del regreso del barco a puerto;
  - ii) se deberá notificar la captura de **Dissostichus eleginoides** y de todas las especies de la captura secundaria;
  - iii) se deberá notificar el número de aves y mamíferos marinos de cada especie que hayan sido capturados y liberados, o que hayan muerto;
  - iv) el observador, o los observadores científicos a bordo de cada barco recopilarán datos sobre la composición por tallas de muestras representativas de **Dissostichus eleginoides** y de las especies de la captura secundaria: según se detalla en el Manual del Observador Científico (parte III, sección 1) para la pesquería de peces:
    - a) las mediciones de tallas se redondearán al centímetro inferior; y
    - b) se tomarán muestras representativas para determinar la composición por tallas de cada cuadrícula a escala fina (0.5° de latitud por 1° de longitud) que se explote en cada mes calendario; y
  - vi) los datos descritos anteriormente han de presentarse a la Secretaría de la CCRVMA, a más tardar, un mes después del regreso del barco a puerto.
9. Se declarará el número total y el peso total de **Dissostichus eleginoides** descartado, incluyendo aquellos ejemplares con carne gelatinosa. Estos peces se considerarán en el total de captura permitida.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 177/XVIII

##### **Pesquería de *Champocephalus gunnari* en la División estadística 58.5.2 durante la temporada 1999/2000**

1. La captura total de ***Champocephalus gunnari*** en la División estadística 58.5.2 tendrá un límite de 916 toneladas en la temporada 1999/2000.
2. Queda prohibida la pesca dirigida a ***Champocephalus gunnari*** en las zonas de la División estadística 58.5.2 fuera de aquella definida en el párrafo 4 **infra**.
3. La pesca cesará si la captura secundaria de cualquiera de las especies mencionadas en la Medida de Conservación 178/XVIII alcanza su límite.
4. A los efectos de esta pesquería de ***Champocephalus gunnari***, la zona abierta a la pesca se define como la parte de la División estadística 58.5.2 circunscrita por una línea que:
  - i) comienza en el punto donde el meridiano 72°15' de longitud este intersecta el límite establecido por el Acuerdo franco-australiano sobre delimitación marítima y sigue hacia el sur a lo largo del meridiano hasta el punto de intersección con el paralelo 53°25' de latitud sur;
  - ii) luego hacia el este a lo largo de ese paralelo hasta su intersección con el meridiano 74° de longitud este;
  - iii) siguiendo en dirección noreste a lo largo de la línea geodésica hasta la intersección entre el paralelo 52°40' de latitud sur y el meridiano 76° de longitud este;
  - iv) luego hacia el norte a lo largo del meridiano hasta su intersección con el paralelo 52° de latitud sur;

- v) siguiendo en dirección noroeste a lo largo de la línea geodésica hasta la intersección entre el paralelo 51° de latitud sur y el meridiano 74°30' de longitud este; y
- vi) luego en dirección suroeste a lo largo de la línea geodésica hasta llegar al punto de partida.

En el anexo F6/A figura una ilustración de esta demarcación.

5. A los efectos de esta pesquería de **Champocephalus gunnari**, la temporada 1999/2000 se define como el período del 1° de diciembre de 1999 al 30 de noviembre del 2000.
6. La captura permitida sólo podrá ser extraída mediante redes de arrastre.
7. Cuando un lance cualquiera contiene más de 100 kg. de **Champocephalus gunnari**, y más del 10% del número de peces de **Champocephalus gunnari** tienen una longitud total inferior a 240 mm, el barco pesquero se trasladará a otra zona de pesca situada a una distancia mínima de 5 millas náuticas<sup>5</sup>. El barco pesquero no podrá volver a ningún lugar en un radio de 5 millas náuticas del lugar donde más del 10% de los ejemplares extraídos de **Champocephalus gunnari** fueron de talla pequeña, por un período de cinco días por lo menos<sup>6</sup>. El lugar donde la captura de peces pequeños de **Champocephalus gunnari** excedió de un 10% se define como el trayecto recorrido por el barco pesquero desde el punto donde se caló el arte de pesca hasta el punto donde dicho arte fue recuperado por el barco.
8. Todo barco que participe en la pesquería llevará por lo menos un observador científico a bordo, y siempre que sea posible, otro designado de acuerdo al Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA durante todas las actividades pesqueras.
9. Todo barco que participe en la pesquería de **Champocephalus gunnari** en la División estadística 58.5.2 ha de tener un VMS en funcionamiento permanente de acuerdo con la Medida de Conservación 148/XVII.
- 10) Se aplicará un sistema de notificación de captura y esfuerzo por períodos de diez días:
  - i) a los efectos de la aplicación de este sistema de notificación de captura y esfuerzo, el mes calendario se dividirá en tres períodos de notificación, a saber: día 1 al día 10, día 11 al día 20, día 21 al último día del mes. Estos períodos de notificación se refieren de aquí en adelante como períodos A, B y C;
  - ii) al final de cada período de notificación, cada Parte contratante que participe en la pesquería obtendrá información de cada uno de sus barcos sobre las capturas totales y los días y horas totales de pesca de ese período, y transmitirá por télex, cable, facsímil o correo electrónico la captura acumulada y los días y horas de pesca de sus barcos, de manera que el Secretario Ejecutivo los reciba antes del final del siguiente período de notificación;
  - iii) cada Parte contratante que participe en la pesquería deberá presentar un informe de cada período de notificación durante todo el período de pesca, aun cuando no se hayan realizado capturas;
  - iv) se deberá notificar la captura de **Champocephalus gunnari** y de todas las especies de la captura secundaria;

<sup>5</sup> Esta disposición se adopta en espera de la adopción de una definición más adecuada de zona de pesca por la Comisión.

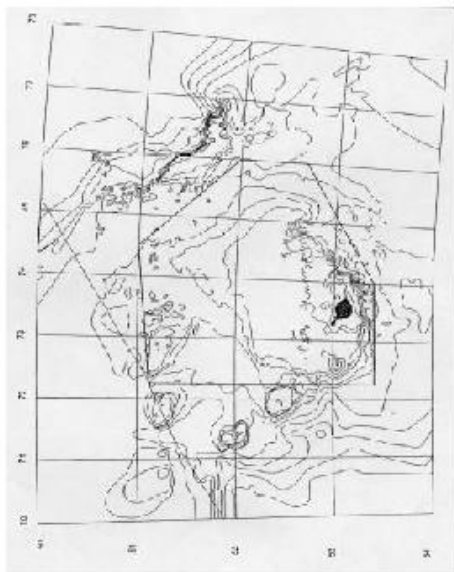
<sup>6</sup> El período especificado se adopta conforme al período de notificación especificado en la Medida de Conservación 51/XII, en espera de la adopción de un período más adecuado por la Comisión.



- v) cada informe especificará el mes y el período de notificación (A, B, o C) al que se refiere;
  - vi) apenas concluido el plazo para la recepción de los informes de cada período, el Secretario Ejecutivo notificará a todas las Partes contratantes que realizan actividades pesqueras en la división, la captura total extraída durante el período de notificación y la captura acumulada en la temporada hasta la fecha; y
  - vii) al final de cada tres períodos de notificación, el Secretario Ejecutivo informará a todas las Partes contratantes, la captura total extraída durante los tres períodos de notificación más recientes y la captura acumulada de la temporada hasta la fecha.
11. Se aplicará un sistema de notificación de datos biológicos y de esfuerzo a escala fina:
- i) el observador, o los observadores científicos a bordo de cada barco recopilarán los datos requeridos para completar la última versión del formulario C1 de la CCRVMA para la notificación de datos de captura y esfuerzo a escala fina. Estos datos serán presentados a la Secretaría de la CCRVMA, a más tardar, un mes después del regreso del barco a puerto;
  - ii) se deberá notificar la captura de **Champocephalus gunnari** y de todas las especies de la captura secundaria;
  - iii) se deberá notificar el número de aves y mamíferos marinos de cada especie que hayan sido capturados y liberados, o que hayan muerto.
  - iv) el observador, o los observadores científicos a bordo de cada barco recopilarán los datos de la composición por talla de muestras representativas de **Champocephalus gunnari** y de las especies de la captura secundaria:
    - a) las mediciones de longitud se redondearán al centímetro inferior; y
    - b) se tomará una muestra representativa de la composición por tallas de cada cuadrícula a escala fina (0.5° de latitud por 1° de longitud) que se explote en cada mes calendario; y
  - v) estos datos serán presentados a la Secretaría de la CCRVMA, a más tardar, un mes después del regreso del barco a puerto.

#### ANEXO 177/A

#### ILUSTRACION DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL DE ISLA HEARD



## MEDIDA DE CONSERVACION 178/XVIII

**Restricción de la captura secundaria en la División estadística 58.5.2 durante la temporada 1999/2000**

1. Queda prohibida toda la pesca dirigida a cualquier especie distinta de **Dissostichus eleginoides** o **Champocephalus gunnari** en la División estadística 58.5.2 durante la temporada 1999/2000.
2. En las pesquerías dirigidas que se realicen en la División estadística 58.5.2 durante la temporada de pesca 1999/2000, la captura secundaria de **Channichthys rhinoceratus** no deberá exceder de 150 toneladas y la de **Lepidonotothen squamifrons**, de 80 toneladas.
3. La captura secundaria de cualquier especie íctica que no se menciona en el párrafo 2, y para la cual no existe un límite de captura en vigor, no excederá de 50 toneladas en la División estadística 58.5.2.
4. Si durante la pesquería dirigida, se obtiene un lance con una captura secundaria de alguna de las especies contempladas en esta medida de conservación mayor o igual a 2 toneladas, el barco no podrá seguir utilizando ese método de pesca en un radio de 5 millas náuticas(1) del lugar donde la captura secundaria excedió de 2 toneladas por un período de cinco días por lo menos(2). El lugar donde se extrajo la captura secundaria en exceso de 2 toneladas se define como el trayecto recorrido por el barco de pesca desde el punto donde se lanzó el arte de pesca hasta el punto donde dicho arte fue recuperado por el barco.

(1) Esta disposición se adopta en espera de la adopción de una definición más adecuada de zona de pesca por la Comisión.

(2) El período especificado se adopta conforme al período de notificación especificado en la Medida de Conservación 51/XII, en espera de la adopción de un período más adecuado por la Comisión.

## MEDIDA DE CONSERVACION 179/XVIII

**Restricciones a la pesquería de Dissostichus eleginoides en la Subárea estadística 48.3 durante la temporada 1999/2000**

Por la presente, la Comisión adopta la siguiente medida de conservación de acuerdo con la Medida de Conservación 7/V:

1. La captura total de **Dissostichus eleginoides** en la Subárea estadística 48.3 durante la temporada 1999/2000 tendrá un límite de 5.310 toneladas.
2. A los efectos de la pesquería de palangre de **Dissostichus eleginoides** en la Subárea estadística 48.3, la temporada de pesca 1999/2000 se define como el período entre el 1º de mayo al 31 de agosto del 2000, o hasta que se alcance el límite de captura, lo que ocurra primero.
3. Todo barco que participe en la pesquería de **Dissostichus eleginoides** durante la temporada 1999/2000 en la Subárea estadística 48.3 llevará por lo menos un observador científico a bordo designado de acuerdo al Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA, durante todas las actividades pesqueras realizadas dentro de la temporada de pesca.
4. Con el fin de dar cumplimiento a esta medida de conservación en la temporada 1999/2000 que comienza el 1º de mayo del 2000:

- i) se aplicará el sistema de notificación de datos de captura y esfuerzo por períodos de cinco días establecido en la Medida de Conservación 51/XII; y
  - ii) se aplicará el sistema de notificación mensual de datos de captura y esfuerzo pesquero, a escala fina, establecido en la Medida de Conservación 122/XVI. Los datos deberán remitirse en un formato de lance por lance. A los efectos de la Medida de Conservación 122/XVI, la especie objetivo es **Dissostichus eleginoides** y las especies de la captura secundaria se definen como cualquier especie distinta de **Dissostichus eleginoides**.
5. Se recopilarán y consignarán los datos biológicos a escala fina requeridos de acuerdo con la Medida de Conservación 121/XVI. Estos datos han de notificarse de acuerdo con el Sistema de Observación Científica Internacional.
  6. La pesca dirigida se hará mediante palangres solamente. Se prohíbe cualquier otro método de pesca dirigido a la captura de **Dissostichus eleginoides** en la Subárea estadística 48.3, excepto en relación a la pesquería experimental con nasas dirigida a **Dissostichus eleginoides** notificada para la temporada 1999/2000, a la cual se aplicarán las disposiciones de la Medida de Conservación 64/XII. La captura en esta pesquería experimental contará como parte del límite de captura indicado en el párrafo 1.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 180/XVIII

##### **Límite de captura para *Dissostichus eleginoides* y *Dissostichus mawsoni* en la Subárea estadística 48.4**

1. La captura total de **Dissostichus eleginoides** en la Subárea estadística 48.4 tendrá un límite de 28 toneladas por temporada.
2. Queda prohibida la extracción de **Dissostichus mawsoni**, excepto con fines de investigación científica.
3. A los efectos de la pesquería de **Dissostichus eleginoides** en la Subárea estadística 48.4, la temporada de pesca se define como la que se aplica en la Subárea 48.3 en cualquier temporada, o hasta que se alcance el límite de captura de **Dissostichus eleginoides** en la Subárea 48.4, o hasta que se alcance el límite de captura de **Dissostichus eleginoides** en la Subárea 48.3, según se especifica en cualquier medida de conservación lo que ocurra primero.
4. Todo barco que participe en la pesquería de **Dissostichus eleginoides** en la Subárea estadística 48.4 llevará por lo menos un observador científico a bordo designado de acuerdo al Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA, durante todas las actividades pesqueras realizadas dentro de la temporada de pesca.
5. Con el fin de dar cumplimiento a esta medida de conservación se aplicará:
  - i) el sistema de notificación de datos de captura y esfuerzo por períodos de cinco días establecido en la Medida de Conservación 51/XII; y
  - ii) el sistema de notificación mensual de datos de captura y esfuerzo a escala fina, establecido en la Medida de Conservación 122/XVI. Los datos deberán remitirse en un formato de lance por lance. A los efectos de la Medida de Conservación 122/XVI, la especie objetivo es **Dissostichus eleginoides**, y las especies de la captura secundaria se definen como cualquier otra especie distinta de **Dissostichus eleginoides**.

6. Se recopilarán y consignarán los datos biológicos a escala fina requeridos de acuerdo con la Medida de Conservación 121/XVI. Estos datos han de notificarse de acuerdo al Sistema de Observación Científica Internacional.
7. La pesca dirigida se hará mediante palangres solamente. Se prohibirá cualquier método de pesca dirigido a la captura de **Dissostichus eleginoides** en la Subárea estadística 48.4.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 181/XVIII

##### **Restricciones a la pesquería de centolla en la Subárea estadística 48.3 durante la temporada 1999/2000**

Por la presente la Comisión adopta la siguiente medida de conservación de acuerdo con la Medida de Conservación 7/V:

1. La pesquería de centolla se define como toda faena de recolección con fines comerciales en la cual la especie objetivo pertenece al grupo de las centollas (orden Decapoda, suborden Reptantia).
2. En la Subárea estadística 48.3, la temporada de pesca de centolla se define como el período entre el 1° de diciembre de 1999 y el 30 de noviembre del 2000, o hasta que se haya alcanzado el límite de captura, lo que ocurra primero.
3. La pesquería de centolla se limitará a un barco por miembro.
4. La captura total de centollas en la Subárea estadística 48.3 tendrá un límite de 1.600 toneladas durante la temporada de pesca de centolla de 1999/2000.
5. Todo barco que participe en la pesquería de centolla en la Subárea estadística 48.3 durante la temporada 1999/2000 deberá tener un observador científico a bordo designado de acuerdo al Sistema de Observación Científica Internacional durante todas las actividades pesqueras realizadas dentro de la temporada de pesca.
6. Todo miembro que desee participar en la pesquería de centolla deberá notificar a la Secretaría de la CCRVMA con un mínimo de tres meses de antelación al inicio de la pesquería, el nombre, tipo, tamaño, matrícula, señal de llamada, y el plan de investigación y de pesca del barco autorizado por el miembro a participar en dicha pesquería.
7. Todo barco que participe en la pesquería de centollas deberá notificar a la CCRVMA, antes del 31 de agosto de 2000, los siguientes datos acerca de las centollas capturadas antes del 31 de julio de 2000:
  - i) ubicación, fecha, profundidad, esfuerzo pesquero (número y distancia entre las nasas y tiempo de reposo) y captura (en unidades y peso) de las centollas de tamaño comercial (notificados con la mayor resolución posible, a una escala no mayor de 0.5° de latitud por 1.0° de longitud) para cada período de diez días;
  - ii) especies, tamaño y sexo de una submuestra representativa de centollas que se haya muestreado de acuerdo al procedimiento establecido en el anexo 181/A (se deberá tomar una muestra diaria de 35 a 50 centollas del calado recuperado justo antes del mediodía) y la captura secundaria atrapada en las nasas; y
  - iii) otros datos pertinentes, en lo posible de acuerdo con los requisitos establecidos en el anexo 181/A.

8. Con el fin de dar cumplimiento a esta medida de conservación, se aplicará el sistema de notificación de datos de captura y esfuerzo por períodos de diez días establecido en la Medida de Conservación 61/XII.
9. Los datos de las capturas realizadas entre el 31 de julio y el 31 de agosto de 2000 deberán ser notificados a la Secretaría de la CCRVMA antes del 30 de septiembre de 2000, de modo que estén a disposición del Grupo de Trabajo para la Evaluación de las Poblaciones de Peces.
10. Los artes para la pesca de centollas se limitarán al uso de nasas para centollas (trampas). Cualquier otro método de captura (por ejemplo, arrastres de fondo) estará prohibido.
11. La pesquería de centollas se limitará a las centollas macho que hayan alcanzado la madurez sexual - todas las hembras y los machos de tamaño inferior a lo establecido deberán devolverse ilesos al mar. En el caso de **Paralomis spinosissima** y **Paralomis formosa**, se podrán retener en la captura aquellos machos cuya caparazón tenga un ancho mínimo de 102 mm y 90 mm, respectivamente.
12. Las centollas procesadas en alta mar deberán congelarse en segmentos (el tamaño mínimo de las centollas puede determinarse de los segmentos).

#### ANEXO 181/A

##### DATOS NECESARIOS PARA LA PESQUERIA DE CENTOLLA EN LA SUBAREA ESTADISTICA 48.3

###### Datos de captura y esfuerzo:

Detalles de la campaña  
código de la campaña, código del barco, número del permiso, año.

###### Detalles de la nasa

diagramas y otra información, incluida la forma de la nasa, dimensiones, luz de malla; posición, apertura y orientación de la entrada de la nasa; número de cámaras; presencia de una vía de escape.

###### Detalles del esfuerzo

fecha, hora, latitud y longitud al comienzo del calado, situación geográfica del calado, número total de nasas caladas, distancia entre las nasas de la cuerda, cantidad de nasas perdidas, profundidad, tiempo de reposo, tipo de carnada.

###### Detalles de la captura

captura retenida en unidades y peso, captura secundaria de todas las especies (tabla 1), número de registro progresivo para relacionarlo con la información de la muestra.

Tabla 1: Datos necesarios de las especies secundarias en la pesca de centollas en la Subárea 48.3.

Especies	Datos necesarios
<b>Dissostichus eleginoides</b>	Número y peso total estimado
<b>Notothenia rossii</b>	Número y peso total estimado
Otras especies	Peso total estimado

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

**Información biológica:**

Para obtener esta información, las muestras de centolla deberán obtenerse de la cuerda recuperada justo antes del mediodía, mediante la recolección de la totalidad del contenido de las nasas espaciadas a intervalos determinados a lo largo de la cuerda, de tal manera que entre 35 y 50 ejemplares estén representados en la submuestra.

**Detalles de la campaña**

código de la campaña, código del barco, número del permiso.

**Detalles de la muestra**

fecha, posición al comienzo del calado, situación geográfica del calado, número de la cuerda.

**Datos**

especies, sexo, talla de por lo menos 35 ejemplares, presencia/ausencia de parásitos rizocéfalos, un registro del procesamiento de las centollas (conservadas, descartadas, destruidas), registro del número de la nasa de donde proceden los ejemplares.

**MEDIDA DE CONSERVACION 182/XVIII (1), (2)**

**Medidas generales para las pesquerías exploratorias de *Dissostichus* spp. en el area de la Convención durante la temporada 1999/2000**

La Comisión,

Tomando nota de la necesidad de distribuir el esfuerzo de pesca y la captura por cuadrículas de alta resolución(3) en estas pesquerías exploratorias, adopta por la presente la siguiente Medida de Conservación:

1. Esta medida de conservación se aplica a las pesquerías exploratorias que utilizan los métodos de arrastre o de palangre. En las pesquerías de arrastre, un lance comprende un despliegue único de la red de arrastre. En la pesquería de palangre, un lance comprende el calado de una o más líneas en un mismo lugar.
2. La pesca deberá efectuarse en una zona geográfica y batimétrica lo más amplia posible a fin de obtener la información necesaria para determinar el potencial de la pesquería y evitar la concentración excesiva de la captura y el esfuerzo. Con este fin, la pesca en cualquier cuadrícula de alta resolución cesará cuando la captura notificada alcance las 100 toneladas y dicha cuadrícula permanecerá cerrada a la pesca por el resto de la temporada. La pesca se limitará a un barco por cuadrícula en todo momento.
3. A los efectos de poner en práctica el párrafo 2 **supra**:
  - i) la posición geográfica exacta de un lance en las pesquerías de arrastre se determinará como el punto medio entre el punto de inicio y el punto final del lance;
  - ii) la posición geográfica exacta de un lance en las pesquerías de palangre se determinará como el punto medio de la línea o líneas caladas;
  - iii) se informarán al Secretario Ejecutivo los datos de captura y esfuerzo de cada especie por cuadrícula de alta resolución, cada cinco días, mediante el sistema de notificación de datos de captura y esfuerzo por periodos de cinco días establecido en la Medida de Conservación 51/XII; y

- iv) la Secretaría notificará a las Partes contratantes que participan en estas pesquerías cuando la captura total combinada de las especies **Dissostichus eleginoides** y **Dissostichus mawsoni** en cualquier cuadrícula de alta resolución esté por alcanzar las 100 toneladas; la pesca en esa cuadrícula de alta resolución se cerrará cuando se alcance este límite.
4. Si la captura secundaria de *Macrourus* spp. en un lance cualquiera:
- es mayor de 100 kg y sobrepasa el 18% del peso total de la captura de peces, o
  - es mayor o igual a 2 toneladas, entonces
- el barco pesquero deberá trasladarse a otra zona de pesca situada a una distancia mínima de 5 millas náuticas(4) . El barco pesquero no podrá volver a ningún lugar situado a menos de 5 millas náuticas del lugar de donde extrajo la captura secundaria de **Macrourus** spp. en exceso del 18% por un período de 5 días por lo menos(5) . El lugar donde se extrajo la captura secundaria en exceso del 18% se define como el trayecto recorrido por el barco de pesca desde el punto donde se lanzó el arte de pesca hasta el punto donde dicho arte fue recuperado por el barco.
5. La captura secundaria de cualquier especie distinta de **Macrourus** spp. en las pesquerías exploratorias de las subáreas y divisiones estadísticas correspondientes tendrá un límite de 50 toneladas.
6. Se declarará el número total y el peso total de **Dissostichus eleginoides** y **Dissostichus mawsoni** descartado, incluyendo aquellos ejemplares con ‘carne gelatinosa’.
7. Todo barco que participe en las pesquerías exploratorias de **Dissostichus** spp. durante la temporada 1999/2000 ha de llevar por lo menos un observador científico a bordo designado de acuerdo al Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA, durante todas las actividades pesqueras realizadas en la temporada de pesca.
8. Se pondrá en práctica el plan de recopilación de datos (anexo 182/A) y el plan de investigación (anexo 182/B). Los datos recopilados según dicho plan hasta el 31 de agosto del 2000 se presentarán a la CCRVMA antes del 30 de septiembre del 2000 de manera que puedan estar a disposición de la reunión del Grupo de Trabajo para la Evaluación de las Poblaciones de Peces (WG-FSA) en el año 2000. Los datos de las capturas extraídas después del 31 de agosto se notificarán a la CCRVMA antes de cumplirse tres meses desde el cierre de la pesquería, pero en lo posible, se presentarán a tiempo para que sean considerados por el WG-FSA.

- (1) *Con excepción de las aguas circundantes a las islas Kerguelén y Crozet.*
- (2) *Con excepción de las aguas circundantes a las islas Príncipe Eduardo.*
- (3) *Una cuadrícula de alta resolución se define como el área de 0.5° de latitud por 1° de longitud con respecto al vértice noroeste de la subárea estadística o división. La identificación de cada rectángulo se hace por la latitud de su límite más septentrional y la longitud del límite más cerca de los 0°.*
- (4) *Esta disposición relativa a la distancia mínima entre zonas de pesca se adopta en espera de la adopción de una definición más adecuada de zona de pesca por la Comisión.*
- (5) *El periodo especificado se adopta conforme al periodo de notificación especificado en la Medida de Conservación 51/XII, en espera de la adopción de un periodo más adecuado por la Comisión.*

## ANEXO 182/A

## PLAN DE RECOPIACION DE DATOS PARA LAS PESQUERIAS EXPLORATORIAS

1. Todos los barcos cumplirán con el sistema de notificación de datos de captura y esfuerzo por períodos de cinco días (Medida de Conservación 51/XII) y el sistema mensual de notificación de datos biológicos y de esfuerzo a escala fina (Medidas de Conservación 121/XVI y 122/XVI).
2. Se recopilarán todos los datos requeridos por el Manual del Observador Científico para las pesquerías de peces. Estos incluyen:
  - i) posición, fecha y profundidad al comienzo y final de cada lance;
  - ii) datos de captura de lance por lance y datos de captura por unidad de esfuerzo por especie;
  - iii) datos de la frecuencia de talla de especies comunes en cada lance;
  - iv) sexo y estado de las gónadas de especies comunes;
  - v) dieta y contenido estomacal;
  - vi) escamas y otolitos para la determinación de la edad;
  - vii) captura secundaria de peces y otros organismos en número y peso por especie; y
  - viii) observación de la mortalidad incidental de aves y mamíferos marinos en relación con las operaciones pesqueras.
3. De las pesquerías de palangre se recopilarán los siguientes datos:
  - i) posición y profundidad en cada extremo de todas las líneas de un lance;
  - ii) hora del calado, tiempo de reposo y hora del izado;
  - iii) número y especies de peces que se pierden en la superficie;
  - iv) número de anzuelos calados;
  - v) tipo de carnada;
  - vi) éxito de la carnada (%);
  - vii) tipo de anzuelo; y
  - viii) condiciones del mar, nubosidad y fase lunar durante el calado de las líneas.

## ANEXO 182/B

## PLAN DE INVESTIGACION PARA PESQUERIAS EXPLORATORIAS

1. Las actividades realizadas según este plan de investigación no estarán exentas de ninguna medida de conservación vigente.
2. Este plan se aplica a todas las unidades de investigación a pequeña escala (UIPE) según se definen en la tabla 1 y figura 1.
3. Todo barco que desee participar en la pesca exploratoria o comercial en cualquier UIPE, debe realizar las siguientes actividades de investigación una vez que se hayan capturado 10 toneladas de *Dissostichus* spp. o se hayan efectuado 10 lances en la UIPE, lo que ocurra primero:
  - i) se debe realizar un mínimo de 20 lances en la UIPE y se deberá satisfacer en forma colectiva, los criterios expuestos en los incisos ii al v;
  - ii) cada lance deberá realizarse a una distancia mínima de 10 millas náuticas el uno del otro, la distancia se medirá desde el punto medio geográfico de cada lance;



- iii) cada lance comprenderá: para palangres, un mínimo de 3 500 anzuelos; el lance podrá estar compuesto de varias líneas caladas en un mismo sitio; para arrastres, un mínimo de 30 minutos de tiempo de pesca, según se define en el manual preliminar de prospecciones de arrastre de fondo en el Area de la Convención (SC-CAMLR-XI, anexo 5, apéndice E, párrafo 4).
  - iv) cada lance tendrá un tiempo de inmersión mínimo de seis horas, que se medirá desde el momento en que concluye el proceso del calado hasta el momento en que comienza el virado; y
  - v) se recopilarán todos los datos que se especifican en el plan de recopilación de datos (anexo 182/A) de esta medida de conservación, en cada lance de investigación; en particular, se deberá medir y obtener las características biológicas de todos los peces en un lance de investigación de hasta 100 peces; si se capturan más de 100 peces, se aplicará un método de submuestreo aleatorio.
4. El requisito de realizar las actividades indicadas se aplica independientemente del período durante el cual se alcanzan los niveles de activación de 10 toneladas o 10 lances en una sola UIPE, durante la temporada de pesca 1999/2000. Las actividades de investigación deben comenzar inmediatamente después de alcanzados los niveles de activación y deben terminar antes de que el barco deje la UIPE.

**Tabla 1:** Coordenadas de las unidades de investigación a pequeña escala (Figura 1).

Subárea/ División	Latitud vértice superior izquierdo	Coordenadas de la cuadrícula		
		Longitud vértice superior izquierdo	Latitud vértice inferior derecho	Longitud vértice inferior derecho
58.4.1	55 S	80 E	64 S	89 E
58.4.3	55 S	60 E	62 S	73.5 E
58.4.3	55 S	73.5 E	62 S	80 E
58.4.4	51 S	40 E	54 S	42 E
58.4.4	51 S	42 E	54 S	46 E
58.4.4	51 S	46 E	54 S	50 E
58.7	45 S	37 E	48 S	40 E
58.6	45 S	40 E	48 S	44 E
58.6	45 S	44 E	48 S	48 E
58.6	45 S	48 E	48 S	51 E
58.6	45 S	51 E	48 S	54 E
88.1	60 S	150 E	65 S	170 W
88.1	65 S	150 E	72 S	180
88.1	65 S	180	72 S	170 W
88.1	72 S	171 E	84 S	180
88.1	72 S	180	84.5 S	170 W

La Subárea 88.2 está dividida en seis secciones de 10° de longitud y una sección de 5° de longitud. La Subárea 48.6 está dividida en una sección al norte de 60° y cinco secciones de 10° de longitud al sur de 60°.

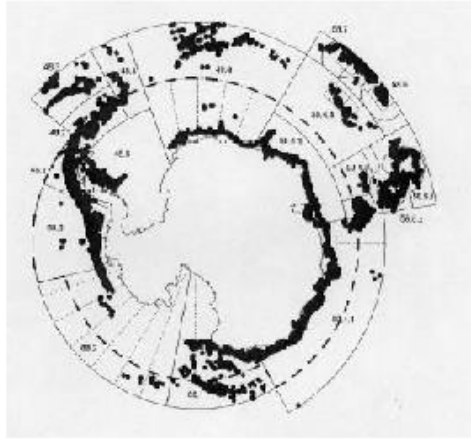


Figura 1: Unidades de investigación a pequeña escala para las pesquerías nuevas y exploratorias. Los límites de estas unidades figuran en la tabla 1. Se han marcado los límites de las ZEE de Australia, Francia y Sudáfrica a fin de examinar las notificaciones de pesquerías nuevas y exploratorias en aguas adyacentes a estas zonas. Línea punteada - delimitación entre *Dissostichus eleginoides* y *Dissostichus mawsoni*; área oscura - áreas de lecho marino entre 500 y 1 800 m.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 183/XVIII

##### **Pesquería exploratoria de *Martialia hyadesi* en la Subárea estadística 48.3 durante la temporada 1999/2000**

Por la presente la Comisión adopta la siguiente Medida de Conservación de acuerdo con las Medidas de Conservación 7/V y 65/XII:

1. La captura total de *Martialia hyadesi* en la temporada 1999/2000 tendrá un límite de 2.500 toneladas.
2. A los efectos de esta pesquería exploratoria, la temporada de pesca se define como el período entre el 1º de diciembre de 1999 y el 30 de noviembre del 2000, o hasta que se alcance el límite de captura, lo que ocurra primero.
3. Con el fin de dar cumplimiento a esta Medida de Conservación:
  - i) se aplicará el sistema de notificación de datos de captura y esfuerzo por períodos de diez días establecido en la Medida de Conservación 61/XII;
  - ii) de cada barco se deberá informar los datos requeridos para completar el formulario estándar de datos de captura y esfuerzo a escala fina de la CCRVMA para la pesquería de calamar (formulario C3). Los datos deberán incluir el número de aves y mamíferos marinos de cada especie que son capturados y liberados o que mueren. Los datos correspondientes a las capturas efectuadas antes del 31 de julio del 2000 deberán ser notificados a la CCRVMA antes del 31 de agosto del 2000; y
  - iii) los datos correspondientes a las capturas efectuadas entre el 31 de julio de 2000 y el 31 de agosto del 2000 deberán ser notificados a la CCRVMA antes del 30 de septiembre de 2000 para ponerlos a disposición de la reunión del Grupo de Trabajo para la Evaluación de las Poblaciones de Peces en 2000.

4. Todo barco que participe en esta pesquería exploratoria de **Martialia hyadesi** en la Subárea estadística 48.3 durante la temporada 1999/2000 ha de tener por lo menos un observador científico designado de acuerdo al Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA durante todas las operaciones de pesca que se realicen dentro de esta subárea durante la temporada de pesca.
5. Se pondrá en práctica el plan de recopilación de datos que figura en el anexo 183/A. Los datos recopilados según dicho plan para el período hasta el 31 de agosto de 2000 se presentarán a la CCRVMA antes del 30 de septiembre de 2000 de manera que puedan estar a disposición de la reunión del Grupo de Trabajo para la Evaluación de Poblaciones de Peces en 2000. Los datos de las capturas extraídas después del 31 de agosto se notificarán a la CCRVMA dentro de tres meses después del cierre de la pesquería.

#### ANEXO 183/A

##### PLAN DE RECOPIACION DE DATOS PARA LAS PESQUERIAS EXPLORATORIAS DEL CALAMAR (MARTIALIA HYADESI) EN LA SUBAREA ESTADISTICA 48.3

1. Todos los barcos cumplirán con las disposiciones de la CCRVMA. Estos incluyen datos necesarios para completar el formulario de notificación de captura y esfuerzo por períodos de diez días (formulario TAC), según lo dispone la Medida de Conservación 61/XII; y los datos necesarios para completar el formulario de la CCRVMA de datos estándar de captura y esfuerzo a escala fina para la pesquería del calamar que opera con poteras (formulario C3). Dentro de la información se incluye el número de aves y mamíferos marinos de cada especie que se han capturado y liberado o que han muerto.
2. Se recogerá toda la información requerida por el Manual de Observación Científica de la CCRVMA para las pesquerías de calamar. Esta incluye:
  - i) detalles del barco y del programa de observación (formulario S1);
  - ii) información sobre la captura (formulario S2); y
  - iii) datos biológicos (formulario S3).

#### MEDIDA DE CONSERVACION 184/XVIII

##### **Pesquería exploratoria de palangre de *Dissostichus* spp. en la Subárea estadística 48.6 durante la temporada 1999/2000**

Por la presente la Comisión adopta la siguiente medida de conservación de acuerdo con la Medida de Conservación 65/XII:

1. La pesca de ***Dissostichus*** spp. en la Subárea estadística 48.6 se limitará a la pesquería exploratoria de palangre de la Comunidad Europea y Sudáfrica. Sólo podrán participar en la pesca los barcos palangreros de la Comunidad Europea de pabellón portugués y los barcos palangreros de pabellón sudafricano.
2. La captura precautoria para esta pesquería exploratoria de palangre en la Subárea estadística 48.6 tendrá un límite de 455 toneladas de ***Dissostichus*** spp. al norte de los 60°S y de 455 toneladas de ***Dissostichus*** spp. al sur de los 60°S. La pesquería cerrará si se alcanza cualquiera de estos límites.

3. A los efectos de esta pesquería exploratoria de palangre, la temporada de pesca de 1999/2000 al norte de los 60°S se define como el período entre el 1° de marzo y el 31 de agosto del 2000. La temporada de pesca 1999/2000 al sur de los 60°S se define como el período entre el 15 de febrero y el 15 de octubre del 2000.
4. La pesquería exploratoria de palangre de las especies mencionadas se llevará a cabo de conformidad con las Medidas de Conservación 29/XVI y 182/XVIII.
5. Todo barco que participe en esta pesquería exploratoria de palangre ha de tener un VMS en funcionamiento permanente de acuerdo con la Medida de Conservación 148/XVII.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 185/XVIII

#### **Pesquería exploratoria de arrastre de *Dissostichus* spp. en las Divisiones estadísticas 58.4.1 y 58.4.3 (bancos BANZARE y Elan) durante la temporada 1999/2000**

La Comisión,

Acogiendo la propuesta de Australia para iniciar una pesquería exploratoria de arrastre en las Divisiones estadísticas 58.4.1 y 58.4.3 durante la temporada 1999/2000, adopta por la presente la siguiente medida de conservación de acuerdo con la Medida de Conservación 65/XII:

1. La pesca de arrastre dirigida a ***Dissostichus*** spp. en la División estadística 58.4.1 al oeste del meridiano 90°E y en la División estadística 58.4.3 se limitará a la pesca exploratoria de los barcos de pabellón australiano.
2. El banco BANZARE se define como las aguas comprendidas entre las latitudes 55°S y 64°S y las longitudes 73°30'E y 89°E. El banco Elan se define como las aguas comprendidas entre las latitudes 55°S y 62°S y las longitudes 60°E y 73°30'E.
3. La captura total de la pesquería de arrastre dirigida a ***Dissostichus*** spp. durante la temporada 1999/2000 no deberá exceder de 150 toneladas para el banco BANZARE y de 145 toneladas para el banco Elan.
4.
  - i) Queda prohibida la pesca dirigida a cualquier especie distinta de ***Dissostichus*** spp.
  - ii) La captura secundaria de cualquier especie distinta de ***Dissostichus*** spp. no deberá exceder de 50 toneladas.
  - iii) Si durante la pesquería dirigida, se obtiene un lance con una captura secundaria de alguna de las especies contempladas en esta medida de conservación mayor o igual a 2 toneladas, el barco no podrá seguir utilizando este método de pesca en un radio de 5 millas náuticas(1) del lugar donde la captura secundaria excedió de 2 toneladas por un período de cinco días por lo menos(2). El lugar donde se extrajo la captura secundaria en exceso de 2 toneladas se define como el trayecto recorrido por el barco de pesca desde el punto donde se lanzó el arte de pesca hasta el punto donde dicho arte fue recuperado por el barco.

(1) *Se adopta esta disposición mientras la Comisión no adopte una definición más apropiada de la zona de pesca.*

(2) *Se adopta este período específico de conformidad con el período de notificación estipulado en la Medida de Conservación 51/XII, mientras la Comisión no adopte un período más apropiado.*

5. A los efectos de esta pesquería exploratoria de arrastre, la temporada 1999/2000 se define como el período entre el 1° de diciembre de 1999 al 30 de noviembre de 2000, o hasta que se alcance el límite de captura de la especie objetivo o de las especies secundarias, lo que ocurra primero.
6. Todo barco que participe en esta pesquería exploratoria de arrastre dirigida a *Dissostichus* spp. en las Divisiones estadísticas 58.4.1 y 58.4.3 durante la temporada 1999/2000 deberá tener por lo menos un observador científico designado de acuerdo con el Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA a bordo durante todas las operaciones de pesca que se realicen dentro de estas divisiones.
7. Todo barco que participe en la pesquería exploratoria de **Dissostichus** spp. en las Divisiones estadísticas 58.4.1 y 58.4.3 ha de tener un VMS en funcionamiento permanente de acuerdo con la Medida de Conservación 148/XVII.
8. Con el fin de dar cumplimiento a esta Medida de Conservación:
  - i) se aplicará el sistema de notificación de datos de captura y esfuerzo por períodos de cinco días establecido en la Medida de Conservación 51/XII; y
  - ii) los datos biológicos a escala fina notificados mensualmente según lo establece la Medida de Conservación 121/XVI serán recopilados y notificados de acuerdo al Sistema de Observación Científica Internacional cuando se realice la pesca comercial en las Divisiones estadísticas 58.4.1 y 58.4.3.
9. Se notificará el número total y el peso de **Dissostichus** spp. descartado, incluidos aquellos ejemplares con carne gelatinosa. Estos peces se tomarán en cuenta en la captura total permitida.
10. Se aplicará el plan de investigación y de pesca que figura en el anexo 182/A y 182/B de la Medida de Conservación 182/XVIII (Medidas generales para las pesquerías exploratorias de **Dissostichus** spp. en el Area de la Convención durante la temporada 1999/2000), con las siguientes modificaciones:
  - i) habrán dos unidades de investigación a pequeña escala, una en el banco BANZARE y una en el banco de Elan, según se define en el párrafo 2 anterior.
  - ii) no se aplicarán los requisitos de notificación específicos para la pesca de palangre.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 186/XVIII

#### **Pesquería nueva de arrastre de *Chaenodraco wilsoni*, *Lepidonotothen kempfi*, *Trematomus eulepidotus*, *Pleuragramma antarcticum* y pesquería exploratoria de arrastre de *Dissostichus* spp. en la División estadística 58.4.2 durante la temporada 1999/2000**

Por la presente la Comisión adopta la siguiente medida de conservación de acuerdo con la Medida de Conservación 65/XII:

1. La pesca de arrastre dirigida a **Chaenodraco wilsoni**, **Lepidonotothen kempfi**, **Trematomus eulepidotus**, **Pleuragramma antarcticum** y **Dissostichus** spp. en la División estadística 58.4.2 entre las longitudes de 45°E y 80°E se limitará a las pesquerías nuevas y exploratorias efectuadas por barcos de pabellón australiano.
2. La captura total de todas las especies durante 1999/2000 no excederá de 1 500 toneladas.
3. La captura de **Chaenodraco wilsoni** en la temporada 1999/2000 se extraerá mediante el método de arrastre pelágico solamente, y no excederá de 500 toneladas.

4. Las capturas de **Lepidonotothen kempi**, **Trematomus eulepidotus** y **Pleuragramma antarcticum** en la temporada 1999/2000 se extraerán mediante el método de arrastre pelágico solamente, y no excederán de 300 toneladas para cada una de las especies.
5. La captura total de **Dissostichus** spp. extraída con el método de arrastre no excederá de 500 toneladas, de las cuales no más de 150 toneladas se extraerán en cada una de las zonas delimitadas por las longitudes 50°E y 60°E, 60°E y 70°E, 70°E y 80°E respectivamente, y 50 toneladas en la zona limitada por las longitudes 45°E y 50°E.
6.
  - i) Queda prohibida la pesca dirigida a cualquier especie distinta de las que se especifican en el párrafo 1 de esta medida de conservación.
  - ii) La captura secundaria de cualquier especie íctica no especificada en el párrafo 1 de esta medida de conservación no excederá de 50 toneladas.
  - iii) Si durante la pesquería dirigida, se obtiene un lance con una captura secundaria de alguna de las especies contempladas en esta medida de conservación mayor o igual a 2 toneladas, el barco no podrá seguir utilizando este método de pesca en un radio de 5 millas náuticas(1) del lugar donde la captura secundaria excedió de 2 toneladas por un período de cinco días por lo menos(2). El lugar donde se extrajo la captura secundaria en exceso de 2 toneladas se define como el trayecto recorrido por el barco de pesca desde el punto donde se lanzó el arte de pesca hasta el punto donde dicho arte fue recuperado por el barco.
    - (1) *Esta disposición se adopta en espera de la adopción de una definición más adecuada de zona de pesca por la Comisión.*
    - (2) *El período especificado se adopta conforme al período de notificación especificado en la Medida de Conservación 51/XVII, en espera de la adopción de un período más adecuado por la Comisión.*
7. A los efectos de estas pesquerías de arrastre nuevas y exploratorias, la temporada de pesca 1999/2000 se define como el período entre el 1º de diciembre de 1999 y el 30 de noviembre del 2000, o hasta que se alcance el límite de captura, lo que ocurra primero.
8. Todo barco que participe en estas pesquerías de arrastre nuevas y exploratorias en la División estadística 58.4.2 durante la temporada 1999/2000 deberá tener por lo menos un observador científico designado de acuerdo con el Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA a bordo durante todas las operaciones de pesca que se realicen dentro de esta División.
9. Todo barco que participe en estas pesquerías de arrastre nuevas y exploratorias en la División estadística 58.4.2 deberá tener un VMS en funcionamiento permanente de acuerdo con la Medida de Conservación 148/XVII.
10. Con el fin de dar cumplimiento a esta medida de conservación:
  - i) se aplicará el sistema de notificación de datos de captura y esfuerzo por períodos de cinco días establecido en la Medida de Conservación 51/XII; y
  - ii) los datos biológicos a escala fina notificados mensualmente según lo establece la Medida de Conservación 121/XVI serán recopilados y notificados de acuerdo al Sistema de Observación Científica Internacional.
11. Se notificará el número total y el peso de **Dissostichus** spp. descartado, incluidos los ejemplares con carne gelatinosa. Estos peces se tomarán en cuenta en la captura total permitida.
12. Se aplicará el plan de recopilación de datos y el plan de investigación que figuran en el anexo 186/A, y los resultados se notificarán a la CCRVMA, a más tardar, dentro de tres meses después del cierre de la pesquería.

## ANEXO 186/A

## PLAN DE RECOPIACION DE DATOS Y DE INVESTIGACION

1. En la pesca de arrastre pelágica de *Chaenodraco wilsoni*, *Lepidonotothen kempi*, *Trematomus eulepidotus* y *Pleuragramma antarcticum*, los planes de recopilación de datos y de investigación deberán ceñirse al plan que figura en el anexo 182/A y 182/B de la Medida de Conservación 182/XVIII (Medidas generales para las pesquerías exploratorias de **Dissostichus** spp. en el Area de la Convención en 1999/2000), con las siguientes modificaciones:
  - i) habrá cuatro unidades de investigación a pequeña escala delimitadas por las longitudes 45°E a 50°E, 50°E a 60°E, 60°E a 70°E y 70°E a 80°E respectivamente; y
  - ii) no se aplicarán los sistemas de notificación de datos que se aplican a la pesca de palangre.
  
2. Se prohibirá la pesca de arrastre demersal de **Dissostichus** spp. en aguas de menos de 550 m de profundidad, excepto para las actividades de investigación como las descritas a continuación:
  - i) sólo se permitirá la pesca de arrastre demersal en áreas designadas 'abiertas' en la parte superior y mediana del talud, en aguas de más de 550 m de profundidad;
  - ii) el siguiente procedimiento se utilizará para designar áreas 'abiertas' o 'cerradas' a la pesca de arrastre demersal:
    - a) las áreas abiertas y cerradas consistirán de una serie de bandas extendidas de norte a sur desde la costa hasta más allá del pie del talud continental. El ancho de cada banda será de 1° de longitud;
    - b) tan pronto el barco haya encontrado un área apropiada para la prospección o la pesca, se designará 'abierto' la banda y la explotación se centrará aproximadamente en esa banda;
    - c) se permitirá un solo arrastre de prospección para determinar la presencia o ausencia de concentraciones de interés comercial en esa banda antes de declararla abierta o cerrada. En una zona donde no hay ningún área 'abierto' a la pesca, los arrastres de prospección deberán hacerse a una distancia mínima de 30 minutos de longitud;
    - d) cuando se designa 'abierto' una banda, por lo menos una de las bandas adyacentes deberá permanecer 'cerrada'. Las bandas con un ancho menor a un grado de longitud resultantes de la selección anterior serán designadas cerradas;
    - e) una vez que se ha prohibido la pesca en una banda no se podrá reanudar la pesca en ella en esa temporada por método alguno en el cual el arte de pesca toque el fondo;
    - f) antes de comenzar la pesca comercial en una banda abierta, el barco debe realizar arrastres de prospección en esa banda según se describe a continuación. La prospección en la banda cerrada adyacente debe realizarse antes de que el barco pesque en una nueva banda. Si dicha banda adyacente ya ha sido explorada, no es necesario efectuar una nueva prospección; y
    - g) si se desea pescar en una banda nueva, no se debe seleccionar una banda que ha sido cerrada previamente. Al designar una banda nueva, se aplicarán las condiciones descritas en los párrafos (b) a (f).
  
- 3.- Los arrastres de prospección en cada banda abierta y en la banda cerrada adyacente se realizarán según el siguiente método:

- i) cada par de bandas será dividida entre el área de la plataforma de profundidad mayor de 550 m y el área del talud de menos de 550 m de profundidad. Se realizarán las siguientes investigaciones en cada banda abierta y cerrada:
    - a) en el área de profundidad mayor de 550 m, se tomarán muestras en dos estaciones (su ubicación será seleccionada aleatoriamente según la profundidad y la longitud). En cada estación se realizará un arrastre de vara para muestrear el bentos y un arrastre de fondo para muestrear peces con una red comercial;
    - b) en el área de profundidad menor de 550 m, se tomarán muestras del bentos en dos estaciones cuya ubicación ya ha sido seleccionada de manera aleatoria según la profundidad y la longitud, mediante un solo arrastre de vara en cada estación; y
    - c) esto se hará en cada par de bandas abiertas y cerradas mediante el procedimiento descrito anteriormente.
4. De los arrastres comerciales y de investigación se recopilará la siguiente información y muestras de acuerdo con el Manual del Observador Científico:
- i) posición, fecha y profundidad al comienzo y final de cada lance;
  - ii) datos de captura de lance por lance y datos de captura por unidad de esfuerzo por especie;
  - iii) datos de la frecuencia de talla de especies comunes en cada lance;
  - iv) sexo y estado de las gónadas de especies comunes;
  - v) dieta y contenido estomacal;
  - vi) escamas y otolitos para la determinación de la edad;
  - vii) captura secundaria de peces y otros organismos; y
  - viii) observación de la mortalidad incidental de aves y mamíferos marinos en relación con las operaciones pesqueras e información detallada de cualquier caso de mortalidad incidental de estos animales.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 187/XVIII

#### **Pesquería exploratoria de palangre de *Dissostichus* spp. en la División estadística 58.4.3, fuera de las zonas bajo jurisdicción nacional, durante la temporada 1999/2000**

Por la presente la Comisión adopta la siguiente medida de conservación de acuerdo con la Medida de Conservación 65/XII:

1. La pesca de ***Dissostichus*** spp. en la División estadística 58.4.3, fuera de las zonas bajo jurisdicción nacional, se limitará a la pesquería exploratoria de palangre de la Comunidad Europea y de Francia. Sólo podrán participar en la pesca los palangreros de la Comunidad Europea de pabellón portugués y los palangreros de pabellón francés.
2. El banco BANZARE se define como las aguas dentro de la División estadística 58.4.3 y entre las latitudes 55°S y 62°S y las longitudes 73°30'E y 80°E. El banco Elan se define como las aguas comprendidas entre las latitudes 55°S y 62°S y las longitudes 60°E y 73°30'E fuera de las aguas de jurisdicción nacional.
3. La captura precautoria de ***Dissostichus*** spp. para esta pesquería exploratoria de palangre en la División estadística 58.4.3 tendrá un límite de 300 toneladas en el banco de BANZARE y de 250 toneladas en el banco Elan. Si se alcanza el límite de captura en un banco, éste será cerrado a la pesca.



4. A los efectos de esta pesquería exploratoria de palangre, la temporada de pesca de 1999/2000 se define como el período entre el 1º de mayo y el 31 de agosto de 2000.
5. La pesquería exploratoria de palangre de las especies mencionadas se llevará a cabo de conformidad con las Medidas de Conservación 29/XVI y 182/XVIII.
6. Todo barco que participe en esta pesquería exploratoria de palangre ha de tener un VMS en funcionamiento permanente de acuerdo con la Medida de Conservación 148/XVII.

MEDIDA DE CONSERVACION 188/XVIII\*

**Pesquería exploratoria de palangre de *Dissostichus eleginoides* en la División estadística 58.4.4 durante la temporada 1999/2000**

Por la presente la Comisión adopta la siguiente medida de conservación de acuerdo con la Medida de Conservación 65/XII:

1. La pesca de ***Dissostichus eleginoides*** en la División estadística 58.4.4 se limitará a la pesca exploratoria de palangre de la Comunidad Europea, Chile, Francia, Sudáfrica y Uruguay. Sólo podrán participar en la pesca los palangreros de la Comunidad Europea de pabellón portugués y los palangreros de pabellón chileno, francés, sudafricano y uruguayo.
2. La captura precautoria de ***Dissostichus*** spp. en la División estadística 58.4.4 tendrá un límite de 370 toneladas que deberán ser extraídas con palangres al norte de los 60°S. La pesquería cerrará si se alcanza este límite.
3. A los efectos de esta pesquería exploratoria de palangre, la temporada de pesca de 1999/2000 se define como el período entre el 1º de mayo y el 31 de agosto de 2000.
4. La pesquería exploratoria de palangre de la especie mencionada se llevará a cabo de conformidad con las Medidas de Conservación 29/XVI y 182/XVIII.
5. Todo barco que participe en estas pesquerías exploratorias de palangre ha de tener un VMS en funcionamiento permanente de acuerdo con la Medida de Conservación 148/XVII.

MEDIDA DE CONSERVACION 189/XVIII (1) , (2)

- (1) *Con excepción de las aguas circundantes a las islas Crozet.*  
(2) *Con excepción de las aguas circundantes a las islas Príncipe Eduardo.*

**Pesquería exploratoria de palangre de *Dissostichus eleginoides* en la Subárea estadística 58.6 durante la temporada 1999/2000**

Por la presente la Comisión adopta la siguiente medida de conservación de acuerdo con la Medida de Conservación 65/XII:

1. La pesca de ***Dissostichus eleginoides*** en la Subárea estadística 58.6 se limitará a la pesca exploratoria de palangre de la Comunidad Europea, Chile, Francia y Sudáfrica. Sólo podrán participar en la pesca los palangreros de la Comunidad Europea de pabellón portugués y los palangreros de pabellón chileno, francés y sudafricano.

---

\* *Con excepción de las aguas circundantes a las islas Príncipe Eduardo*

2. La captura precautoria de **Dissostichus** elegeinoides para esta pesquería exploratoria en la Subárea estadística 58.6 tendrá un límite de 450 toneladas que deberán ser extraídas con palangres. La pesquería cerrará si se alcanza este límite.
3. A los efectos de esta pesquería exploratoria de palangre, la temporada de pesca de 1999/2000 se define como el período entre el 1° de mayo y el 31 de agosto de 2000.
4. La pesquería exploratoria de palangre de la especie mencionada se llevará a cabo de conformidad con las Medidas de Conservación 29/XVI y 182/XVIII.
5. Todo barco que participe en estas pesquerías exploratorias de palangre ha de tener un VMS en funcionamiento permanente de acuerdo con la Medida de Conservación 148/XVII.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 190/XVIII

#### **Pesquería exploratoria de palangre de *Dissostichus* spp. en la Subárea estadística 88.1 durante la temporada 1999/2000**

Por la presente la Comisión adopta la siguiente medida de conservación de acuerdo con la Medida de Conservación 65/XII:

1. La pesca de **Dissostichus** spp. en la Subárea estadística 88.1 se limitará a la pesquería exploratoria de palangre de la Comunidad Europea, Chile y Nueva Zelandia. Sólo podrán participar en la pesca los palangreros de la Comunidad Europea de pabellón portugués y los palangreros de pabellón chileno y neocelandés.
2. La captura precautoria de **Dissostichus** spp. en la Subárea estadística 88.1 tendrá un límite de 175 toneladas al norte de los 65°S. La pesquería al norte de los 65°S será cerrada cuando se alcance el límite de captura.
3. La captura precautoria de **Dissostichus** spp. en la Subárea estadística 88.1 tendrá un límite de 1 915 toneladas al sur de los 65°S. La pesquería al sur de los 65°S será cerrada cuando se alcance el límite de captura. A fin de asegurar que el esfuerzo sea distribuido adecuadamente al sur de los 65°S, se fijará una cuota máxima de extracción de 478 toneladas de **Dissostichus** spp. para cada una de las cuatro unidades de investigación a pequeña escala (UIPE) identificadas para la Subárea estadística 88.1 al sur de los 65°S, según se define en el anexo 182/B de la Medida de Conservación 182/XVIII.
4. A los efectos de esta pesquería exploratoria de palangre, la temporada de pesca de 1999/2000 se define como el período entre el 1° de diciembre de 1999 y el 31 de agosto del 2000.
5. La pesquería de palangre dirigida a **Dissostichus** spp. en la Subárea estadística 88.1 se ceñirá a las Medidas de Conservación 29/XVI y 182/XVIII. Sin embargo, al sur de los 65°S la pesca comercial de Nueva Zelandia y la pesca de Nueva Zelandia de acuerdo con el plan de investigación para las especies mencionadas se llevará a cabo de conformidad con las Medidas de Conservación 182/XVIII y 29/XVI, excepto por el párrafo 3 de la Medida de Conservación 29/XVI. A fin de permitir las pruebas experimentales de lastrado de las líneas al sur de los 65°S, los palangres se podrán calar durante las horas de luz diurna si se puede demostrar que las líneas de palangre han alcanzado una velocidad mínima y constante de hundimiento de 0,3 metros por segundo. Si durante el calado diurno se alcanza una captura total de diez (10) aves marinas, entonces la variación dispuesta en el párrafo 3 de la Medida de Conservación 29/XVI quedará sin efecto y todos los barcos volverán a calar sus palangres por la noche de acuerdo con la Medida de Conservación 29/XVI.

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

6. Todo barco que participe en la pesquería deberá tener por lo menos un observador científico designado de acuerdo con el Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA a bordo durante todas las operaciones de pesca de esta pesquería.
7. Todo barco que participe en esta pesquería exploratoria de palangre ha de tener un VMS en funcionamiento permanente de acuerdo con la Medida de Conservación 148/XVII.
8. Quedará prohibida la pesca de **Dissostichus** spp. en la Subárea estadística 88.1 en una extensión de 10 millas náuticas de la costa de las islas Balleny.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 191/XVIII

##### **Pesquería exploratoria de palangre de *Dissostichus* spp. en la Subárea estadística 88.2 durante la temporada 1999/2000**

Por la presente la Comisión adopta la siguiente medida de conservación de acuerdo con la Medida de Conservación 65/XII:

1. La pesca de **Dissostichus** spp. en la Subárea estadística 88.2 se limitará a la pesquería exploratoria de palangre de la Comunidad Europea y Chile. Sólo podrán participar en la pesca palangreros de la Comunidad Europea de pabellón portugués y los palangreros de pabellón chileno.
2. La captura precautoria de **Dissostichus** spp. para esta pesquería exploratoria de palangre en la Subárea estadística 88.2 tendrá un límite de 250 toneladas al sur de los 65°S. La pesquería será cerrada si se alcanza este límite.
3. A los efectos de esta pesquería exploratoria de palangre, la temporada de pesca de 1999/2000 se define como el período entre el 15 de diciembre de 1999 y el 31 de agosto de 2000.
4. La pesquería exploratoria de palangre de las especies mencionadas se llevará a cabo de conformidad con las Medidas de Conservación 29/XVI y 182/XVIII.
5. Todo barco que participe en esta pesquería exploratoria de palangre ha de tener un VMS en funcionamiento permanente de acuerdo con la Medida de Conservación 148/XVII.

#### MEDIDA DE CONSERVACION 192/XVIII

##### **Protección de la localidad del CEMP del cabo Shirreff**

1. La Comisión tomó nota que en el cabo Shirreff y en los islotes San Telmo (isla Livingston, archipiélago de las Shetland del Sur), se ha emprendido un programa de estudio a largo plazo en el marco del Programa de la CCRVMA de Seguimiento del Ecosistema (CEMP). Reconociendo que estos estudios pueden ser vulnerables a la interferencia accidental o deliberada, la Comisión manifestó que en esta localidad del CEMP, las investigaciones científicas que se realizan en ella y los recursos vivos marinos antárticos de esta zona deben ser protegidos.
2. Por lo tanto la Comisión considera apropiado conceder protección a la localidad del CEMP del cabo Shirreff, de conformidad con el plan de gestión.

3. Los miembros deberán cumplir con las disposiciones del plan de gestión de la localidad del CEMP del cabo Shirreff que se presenta en el anexo B "Cabo Shirreff" de la Medida de Conservación 18/XIII.
4. Con el fin de que los miembros tengan suficiente tiempo para implementar los procedimientos autorizados en relación con esta medida y el plan de gestión, la Medida de Conservación 192/XIII entrará en vigor el 1º de mayo del 2000. La Medida de Conservación 82/XIII estará en vigor hasta la medianoche del 30 de abril del 2000.
5. De conformidad con el artículo X, la Comisión dará a conocer esta medida de conservación a cualquier Estado que no sea Parte de la Convención y cuyos ciudadanos o barcos estén en el Área de la Convención.

-----000000-----

## MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**FIJA VALOR DE SANCION DE ESPECIES HIDROBIOLOGICAS QUE INDICA  
PERIODO 2000**

(D.O. N° 36.595, de 22 de Febrero de 2000)

Núm. 43.- Santiago, 26 de enero de 2000.- Visto: Lo informado por el Consejo Nacional de Pesca mediante carta de fecha 24 de enero de 2000; por la División de Desarrollo Pesquero de la Subsecretaría de Pesca en memorándum N° 25 de fecha 14 de enero de 2000; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; en el D.F.L. N° 5 de 1983; en el artículo 2° N° 47 de la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430 de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 59 de 1999 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

D e c r e t o:

**Artículo 1°.-** Fijanse los valores de sanción de las especies hidrobiológicas que a continuación se indican, los que servirán de unidad de cuenta para los efectos de la aplicación de las sanciones que se establecen en la Ley General de Pesca y Acuicultura, en los siguientes:

<b>Especies</b>	<b>Valores de Sanción (UTM/tonelada)</b>
PECES	
Albacora	97,3
Anchoveta	1,4
Atunes	12,6
Azulejo	11,6
Bacalaos (o mero)	72,3

<b>Especies</b>	<b>Valores de Sanción (UTM/tonelada)</b>
Bacaladillo	1,1
Bonito	2,7
Caballa	2,7
Cabrilla	22,3
Cojinobas	34,4
Congrio Colorado	36,6
Congrio Dorado	30,5
Congrio Negro	20,1
Corvina	25,1
Jurel	1,8
Lenguado	48,2
Machuelo Tritre	1,9
Merluza Austral	30,1
Merluza Común	10,9
Merluza de cola	1,8
Orange Roughy	454,3
Pejegallo	6,7
Pejerrey de Mar	13,8
Puye	177,9
Raya	12,0
Reineta	10,2
Salmones	54,0
Sardina Común	1,3
Sardina Española	2,3
Sierra	10,0
Tiburón o Marrajo	21,0
Truchas	60,9
Otros peces	7,1
<b>MOLUSCOS</b>	
Almeja	4,9
Calamar	33,9
Caracoles	6,6
Chocha	8,7
Cholga	2,4
Chorito	2,8
Culengue	8,0
Huepo	6,3
Jibia	4,4
Lapa	22,4
Loco	69,7
Macha	11,3
Navajuela	9,0
Ostiones	19,4
Ostras	8,3
Pulpo	25,1
Otros moluscos	6,4

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

#### CRUSTACEOS

Centolla	59,8
Centollón	11,1
Jaibas	8,2
Camarón Nailon	16,1
Langostas	238,8
Langostinos	6,9
Otros crustáceos	24,1

#### ALGAS

Chasca	2,0
Chascón	1,6
Cochayuyo	4,6
Chicorea de mar	5,1
Huiro	1,0
Luga-Luga	5,0
Pelillo	1,5
Otras algas	3,8

#### OTRAS ESPECIES

Erizo	8,3
Mamíferos y aves marinas	300,0
Otras	4,8

**Artículo 2°.-** Los valores de sanción, indicados en el numeral precedente, regirán por un año a contar del 21 de marzo del 2000.

**Artículo 3°.-** El presente decreto tendrá trámite extraordinario de urgencia, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 7°, del artículo 10 de la ley 10.336, con el objeto de que las medidas decretadas no pierdan oportunidad.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente de la República.- Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

MINISTERIO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y RECONSTRUCCIÓN

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE PORCENTAJE DE DESEMBARQUE DEL RECURSO ALFONSINO COMO  
FAUNA ACOMPAÑANTE DEL ORANGE ROUGHY**

(D.O. N° 36.595, de 22 de Febrero de 2000)

Núm. 44.- Santiago, 26 de enero de 2000.- Visto: Lo informado por la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 03, de 13 de enero de 2000; las comunicaciones previas a los Consejos Zonales de Pesca de la I y II Regiones, III y IV Regiones, V, VI, VII, VIII y IX Regiones e Islas Oceánicas, X y XI Regiones, XII Región y Antártica Chilena; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; la ley 10.336; el DFL N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el DS N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el DS N° 538, de 1998, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Considerando:

Que por DS N° 538, de 1998, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, citado en Visto, se declaró al recurso Orange roughy **Hoplostethus atlanticus**, en régimen de desarrollo incipiente.

Que se ha determinado que en la pesca del recurso Orange roughy, en el área indicada en el DS N° 538, de 1998, citado en Visto, se captura como fauna acompañante el recurso **Alfonsino Beryx splendens**.

Que el artículo 3 letra e) de la Ley General de Pesca y Acuicultura, citada en Visto, establece la facultad y el procedimiento para fijar porcentajes de desembarque de especies como fauna acompañante.

Que se ha comunicado previamente esta medida de conservación a los Consejos Zonales de Pesca de la I y II Regiones, III y IV Regiones, V, VI, VII, VIII y IX Regiones e Islas Oceánicas, X y XI Regiones, XII Región y Antártica Chilena,

Decreto:

**Artículo 1°.** Fijase como límite máximo un 10%, medido en peso por viaje de pesca, de Alfonsino **Beryx splendens** como fauna acompañante en la pesca del recurso Orange roughy **Hoplostethus atlanticus**, en el área de su unidad de pesquería establecida por DS N° 538, de 1998, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

**Artículo 2°.** El presente decreto tendrá trámite extraordinario de urgencia, de conformidad con lo prescrito en el inciso 7° del artículo 10 de la ley N° 10.336, con el objeto de que las medidas adoptadas en base a la legislación pesquera no pierdan su oportunidad.

Anótese, tómesese razón, comuníquese y publíquese.-EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente de la República.- Jorge Leiva Lavalle, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

MINISTERIO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**AUTORIZA CAPTURA DE JUREL DESTINADA A CONSUMO HUMANO DIRECTO  
DURANTE VIGENCIA DE VEDA BIOLÓGICA**

(D.O. N° 36.595, de 22 de Febrero de 2000)

Núm. 94 exento.- Santiago, 17 de febrero de 2000.-Visto: Lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el decreto exento N° 56 del año 2000 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 654 de 1994, del Ministerio del Interior; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República; las comunicaciones previas a los Consejos Zonales de Pesca de la III y IV Regiones, V a IX Regiones e Islas Oceánicas y X y XI Regiones.

Considerando:

Que el decreto exento N° 56 del año 2000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, estableció una veda biológica de reclutamiento para el recurso Jurel (**Trachurus murphyi**), en el área marítima comprendida entre el límite norte de la III Región y el límite sur de la X Región, desde la fecha de su publicación y hasta el 15 de abril del año en curso.

Que el artículo 3° letra a) de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad para exceptuar de la prohibición antes señalada la captura de especies pelágicas pequeñas destinadas a la elaboración de productos de consumo humano directo.

Que la excepción antes señalada se ha comunicado previamente a los Consejos Zonales de Pesca correspondientes.

Decreto:

**Artículo 1°.-** Autorízase la captura de ejemplares de la especie Jurel (**Trachurus murphyi**) destinada a la elaboración de productos de consumo humano directo, en el área marítima comprendida entre el límite norte de la III Región y el límite sur de la X Región, durante el período comprendido entre el día de publicación de este decreto en el Diario Oficial y el 17 de marzo del presente año, ambas fechas inclusive.

**Artículo 2°.-** Para acogerse a la excepción antes señalada, las personas naturales o jurídicas que cuenten con autorización vigente para procesar productos de consumo humano directo, deberán inscribir previamente las naves destinadas a efectuar capturas para dichos fines, en el Servicio Nacional de Pesca.

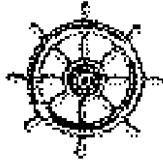


*D.G.T.M. Y.M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 1/2000*

Con el fin de lograr una adecuada fiscalización, el Servicio Nacional de Pesca establecerá mediante resolución las condiciones y requisitos para estos efectos, pudiendo establecer límites de desembarque y número de naves, por cada planta de proceso, en relación directa a la capacidad de elaboración de la misma.

El Servicio podrá también establecer por resolución otras medidas y procedimientos conducentes a una efectiva fiscalización, tales como fijar horarios de desembarque, requerir información de la actividad pesquera a las plantas de transformación, naves u otros agentes del sector pesquero en los períodos o fechas que indique, y efectuar los controles que sean necesarios para asegurar el cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Juan Manuel Cruz Sánchez, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción Subrogante.



**NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES****MOVIMIENTOS EN EL  
REGISTRO DE MATRICULA DE NAVES MAYORES**

<b>ALTAS :</b>		NO HAY
<b>BAJAS :</b>		
20.ENE.00	Nombre de la Nave	: "AUSTRALGAS"
	Número de matrícula	: 2032
	Tonelaje de Registro Grueso	: 422,19
	Tonelaje de Registro Neto	: -o-
	Propietarios	: ULTRAGAS SMIT LLOYD
	Motivo de baja	: VENTA AL FISCO-ARMADA.
20.ENE.00	Nombre de la Nave	: "LENGA"
	Número de matrícula	: 2611
	Tonelaje de Registro Grueso	: 843,35
	Tonelaje de Registro Neto	: 253,00
	Propietarios	: ULTRAGAS SMIT LLOYD
	Motivo de baja	: VENTA AL FISCO-ARMADA.
20.ENE.00	Nombre de la Nave	: "LILEN"
	Número de matrícula	: 2612
	Tonelaje de Registro Grueso	: 766,50
	Tonelaje de Registro Neto	: 229,94
	Propietarios	: ULTRAGAS SMIT LLOYD
	Motivo de baja	: VENTA AL FISCO-ARMADA.
20.ENE.00	Nombre de la Nave	: "SAN PEDRO"
	Número de matrícula	: 1902
	Tonelaje de Registro Grueso	: 105,60
	Tonelaje de Registro Neto	: 47,16
	Propietarios	: PESQUERA ZONA CENTRAL S.A.
	Motivo de baja	: CAMBIO DE TONELAJE.
21.ENE.00	Nombre de la Nave	: "MAR DEL SUR I"
	Número de matrícula	: 2501
	Tonelaje de Registro Grueso	: 690,91
	Tonelaje de Registro Neto	: 207,27
	Propietarios	: PESQUERA MAR DEL SUR S.A.
	Motivo de baja	: PERDIDA TOTAL COMPROBADA.
24.ENE.00	Nombre de la Nave	: "TUMBES"
	Número de matrícula	: 2112
	Tonelaje de Registro Grueso	: 56,00
	Tonelaje de Registro Neto	: 48,00
	Propietarios	: C.P.T. AGENCIA MARITIMA S.A.
	Motivo de baja	: DESGUACE.

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

24.ENE.00	Nombre de la Nave	:	<b>"SPLIT"</b>
	Número de matrícula	:	1746
	Tonelaje de Registro Grueso	:	70,12
	Tonelaje de Registro Neto	:	28,86
	Propietarios	:	C.P.T. AGENCIA MARITIMA S.A.
	Motivo de baja	:	DESGUACE.
26.ENE.00	Nombre de la Nave	:	<b>"EPERVA 38"</b>
	Número de matrícula	:	1962
	Tonelaje de Registro Grueso	:	117,54
	Tonelaje de Registro Neto	:	55,89
	Propietarios	:	GLADYS AGUILERA ARANCIBIA
	Motivo de baja	:	ENAJENACION AL EXTRANJERO.
09.FEB.00	Nombre de la Nave	:	<b>"EPERVA 37"</b>
	Número de matrícula	:	1961
	Tonelaje de Registro Grueso	:	117,54
	Tonelaje de Registro Neto	:	89,55
	Propietarios	:	GLADYS AGUILERA ARANCIBIA
	Motivo de baja	:	ENAJENACION AL EXTRANJERO.
16.FEB.00	Nombre de la Nave	:	<b>"LONGAVI"</b>
	Número de matrícula	:	2928
	Tonelaje de Registro Grueso	:	16.008
	Tonelaje de Registro Neto	:	9.416
	Propietarios	:	CIA. SUDAMERICANA DE VAPORES S.A.
	Motivo de baja	:	ENAJENACION AL EXTRANJERO.
16.FEB.00	Nombre de la Nave	:	<b>"LOA"</b>
	Número de matrícula	:	2967
	Tonelaje de Registro Grueso	:	16.079
	Tonelaje de Registro Neto	:	9.135
	Propietarios	:	CIA. SUDAMERICANA DE VAPORES S.A.
	Motivo de baja	:	ENAJENACION AL EXTRANJERO.
22.FEB.00	Nombre de la Nave	:	<b>"OFICINA TARAPACA"</b>
	Número de matrícula	:	2722
	Tonelaje de Registro Grueso	:	646
	Tonelaje de Registro Neto	:	350
	Propietarios	:	PESQUERA TARAPACA S.A.
	Motivo de baja	:	PERDIDA TOTAL COMPROBADA.
25.FEB.00	Nombre de la Nave	:	<b>"DAWSON"</b>
	Número de matrícula	:	1445
	Tonelaje de Registro Grueso	:	99,85
	Tonelaje de Registro Neto	:	51,53
	Propietarios	:	CIA. MARITIMA PUNTA ARENAS S.A.
	Motivo de baja	:	INNAVEGABILIDAD ABSOLUTA.

**TRANSFERENCIAS :**

07.ENE.00	Nombre de la Nave	:	<b>"RIMAR"</b>
	Número de matrícula	:	2473
	Tonelaje de Registro Grueso	:	87,78
	Tonelaje de Registro Neto	:	-o-
	Propietario Anterior	:	PESQUERA GUIMAR S.A.
	Propietario Actual	:	SOC. PESQUERA LOS CHANGOS LTDA.
21.ENE.00	Nombre de la Nave	:	<b>"LA VICTORIA"</b>
	Número de matrícula	:	2496
	Tonelaje de Registro Grueso	:	87,78
	Tonelaje de Registro Neto	:	-o-
	Propietario Anterior	:	SOC. PESQUERA BRAC S.A.
	Propietario Actual	:	PESQUERA B Y B LTDA.
31.ENE.00	Nombre de la Nave	:	<b>"PUNTA GRANDE"</b>
	Número de matrícula	:	1646
	Tonelaje de Registro Grueso	:	59,67
	Tonelaje de Registro Neto	:	-o-
	Propietario Anterior	:	PESQUERA PUNTA GRANDE LTDA.
	Propietario Actual	:	PESQUERA SANTA ISABEL LTDA.
03.FEB.00	Nombre de la Nave	:	<b>"EPERVA 37"</b>
	Número de matrícula	:	1961
	Tonelaje de Registro Grueso	:	117,54
	Tonelaje de Registro Neto	:	55,89
	Propietario Anterior	:	PESQUERA IQUIQUE GUANAYE S.A.
	Propietario Actual	:	AGUILERA ARANCIBIA GLADYS REBECA
09.FEB.00	Nombre de la Nave	:	<b>"LLAY - LLAY"</b>
	Número de matrícula	:	2198
	Tonelaje de Registro Grueso	:	208,96
	Tonelaje de Registro Neto	:	115,28
	Propietario Anterior	:	SOCIEDAD PESQUERA COLOSO S.A.
	Propietario Actual	:	PESQUERA SAN JOSE S.A.
14.FEB.00	Nombre de la Nave	:	<b>"KUM HO N° 31"</b>
	Número de matrícula	:	2933
	Tonelaje de Registro Grueso	:	314
	Tonelaje de Registro Neto	:	113
	Propietario Anterior	:	PESQUERA CALCURRUPE LTDA.
	Propietario Actual	:	ACQUAMARE FISHERIES LTDA.
28.FEB.00	Nombre de la Nave	:	<b>"DON GINO"</b>
	Número de matrícula	:	2897
	Tonelaje de Registro Grueso	:	332
	Tonelaje de Registro Neto	:	130
	Propietario Anterior	:	PESQUERA IQUIQUE GUANAYE S.A.
	Propietario Actual	:	PESQUERA ICALMA S.A.

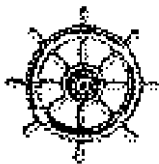
**MOVIMIENTOS EN EL REGISTRO DE MATRICULA  
DE ARTEFACTOS NAVALES MAYORES**

**ALTAS :** NO HAY

**BAJAS :** NO HAY

**TRANSFERENCIAS :**

09.FEB.00	Nombre del Artefacto	:	"COLOSO I"
	Número de matrícula	:	66
	Tonelaje de Registro Grueso	:	-o-
	Tonelaje de Registro Neto	:	83,02
	Propietario Anterior	:	SOCIEDAD PESQUERA COLOSO S.A.
	Propietario Actual	:	PESQUERA PESCANORTE S.A.



**VARIOS****LISTA DE PRECIOS****DE PUBLICACIONES EDITADAS POR LA  
DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO  
Y DE MARINA MERCANTE  
PARA VENTA A PUBLICO**

(Fijada por Resolución D.G.T.M. Y M.M. Ord. N° 6.600/1 VRS., de 2 de Marzo de 2000, y que regirá a contar del 1° de Abril de 2000.)

<b>Código</b>	<b>N° de Stock</b>	<b>Publicación Territorio Marítimo</b>	<b>Precio de Venta</b>
TM-001	7610-N01-0549	Ley de Navegación. (3ra. Edición).	\$ 1.700
TM-002	7610-N01-0459	Reglamento General de Deportes Náuticos. (2da. Edición).	\$ 1.700
TM-004	7530-N01-0092	Reglamento de las Comisiones de Inspección de Naves. (2da. Edición).	\$ 1.700
TM-005	7530-N01-0273	Reglamento del Registro de Naves y Artefactos Navales. (3ra. Edición).	\$ 700
TM-006	7610-N01-0589	Reglamento de Recepción y Despacho de Naves. (3ra. Edición).	\$ 650
TM-007	7610-N01-0588	Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado.	\$ 750
TM-008	7530-N01-0447	Reglamento de Practicaje y Pilotaje. (2da. Edición).	\$ 950

Los precios se indican en pesos y pueden ser modificados sin previo aviso.

A la venta al público en todas las Gobernaciones Marítimas

y Capitanías de Puerto del país.

<b>Código</b>	<b>Nº de Stock</b>	<b>Publicación Territorio Marítimo</b>	<b>Precio de Venta</b>
TM-009	7530-N01-0399	Reglamento de Prácticos. (2da. Edición).	\$ 750
TM-010	7610-N01-0583	Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las Naves Mercantes y Especiales Mayores y de Artefactos Navales, sus inspecciones y su reconocimiento. (2da. Edición).	\$ 3.300
TM-012	7610-N01-0579	Código de Comercio Libro III, De la Navegación y el Comercio Marítimos. (2da. Edición).	\$ 2.850
TM-013	7530-N01-0238	Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las naves y Litoral de la República. (3ra. Edición).	\$ 2.200
TM-015	7530-N01-0237	Ley de Fomento a la Marina Mercante.	\$ 1.700
TM-016	7530-N01-0237A	Reglamento de la Ley de Fomento a la Marina Mercante.  Nota: Actualmente incorporado en un solo volumen junto a TM-015. ---	
TM-017	7610-N01-0585	Reglamento de Agentes de Naves. (2da. Edición).	\$ 1.300
TM-018	7610-N01-0595	Reglamento sobre Trabajo Portuario. (3ra. Edición).	\$ 620

<b>Código</b>	<b>Nº de Stock</b>	<b>Publicación Territorio Marítimo</b>	<b>Precio de Venta</b>
TM-018A		Reglamento Curso Básico de Seguridad de Faenas Portuarias  Nota: Actualmente incorporado en un solo volumen junto a TM-018.	
TM-019	7530-N01-0276	Reglamento de trabajo a bordo en naves de la Marina Mercante Nacional.	\$ 620
TM-020	7610-N01-0275	Reglamento sobre concesiones marítimas. (4ta. Edición).	\$ 1.500
TM-021	7610-N01-0582	Cartilla radiotelefónica del servicio móvil marítimo. (2da. Edición).	\$ 2.200
TM-023	7530-N01-0290	Manual de seguridad para buques pesqueros menores.	\$ 9.600
TM-024	7530-N01-0309	Recomendaciones de seguridad para dotaciones de yates.	\$ 2.400
TM-030	7610-N01-0584	Reglamento para fijar dotaciones mínimas de seguridad en las naves.	\$ 620
TM-035	7610-N01-0555	Reglamento de Buceo para Buzos Profesionales.	\$ 1.700
TM-042	7610-N01-0581	Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972. (4ta. Edición).	\$ 2.000



<b>Código</b>	<b>Nº de Stock</b>	<b>Publicación Territorio Marítimo</b>	<b>Precio de Venta</b>
TM-044	7530-N01-0129	Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, SOLAS 74.	\$ 7.500
TM-045	7530-N01-0195	Convenio Internacional para la seguridad de los buques pesqueros. Torremolinos 77.	\$ 5.300
TM-046	7530-N01-0294	Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, compuesto por: parte A y B. (2da. Edición).	\$ 7.700
TM-047	7530-N01-0292	Código de prácticas acerca de la exactitud de la información sobre estabilidad para buques pesqueros. (2da. Edición).	\$ 1.800
TM-048	7530-N01-0284	Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación de pescadores.	\$ 4.600
TM-049	7530-N01-0288	Directrices FAO/OIT/OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños. (2da. Edición).	\$ 2.000
TM-051	7530-N01-0297	Código de prácticas de seguridad para buques que transportan cubiertas de madera y su suplemento.	\$ 4.250

Los precios se indican en pesos y pueden ser modificados sin previo aviso.

A la venta al público en todas las Gobernaciones Marítimas

y Capitanías de Puerto del país.

<b>Código</b>	<b>Nº de Stock</b>	<b>Publicación Territorio Marítimo</b>	<b>Precio de Venta</b>
TM-052	7530-N01-0297A	Directrices OMI/OIT sobre la arrumazón de la carga en contenedores y vehículos. Nota: Actualmente incorporado en un solo volumen junto a TM-051. ---	
TM-053	7530-N01-0295	Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel. (2da. Edición).	\$ 4.500
TM-054	7530-N01-0370	Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales. (2da. Edición).	\$ 800
TM-055	7530-N01-0305	Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro,1989. Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales.	\$ 3.000
TM-056	7530-N01-0296	Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos. Parte I Prevención. (2da. Edición).	\$ 2.000
TM-057	7530-N01-0362	Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos. Parte II Planificación para Contingencias. (2da. Edición).	\$ 1.600

<b>Código</b>	<b>Nº de Stock</b>	<b>Publicación Territorio Marítimo</b>	<b>Precio de Venta</b>
TM-058	7530-N01-0363	Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos. Parte III Salvamento. (2da. Edición).	\$ 1.450
TM-059	7530-N01-0364	Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos. Parte IV Lucha contra los derrames de Hidrocarburos. (2da. Edición).	\$ 9.000
TM-061	7610-N01-0587	Recomendaciones sobre la utilización sin riesgo de plaguicidas en los buques. (2da. Edición).	\$ 880
TM-063	7610-N01-0591	Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la OMI.	\$ 920
TM-064	7530-N01-0312	Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA).	\$ 3.100
TM-066	7530-N01-0372	Ley General de Pesca y Acuicultura.	\$ 2.200
TM-067	7530-N01-0373	Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática.	\$ 1.500

Los precios se indican en pesos y pueden ser modificados sin previo aviso.

A la venta al público en todas las Gobernaciones Marítimas

y Capitanías de Puerto del país.

<b>Código</b>	<b>Nº de Stock</b>	<b>Publicación Territorio Marítimo</b>	<b>Precio de Venta</b>
TM-068	7610-N01-0590	Reglamento de Concesiones y Autorizaciones de Acuicultura. (2da. Edición).	\$ 670
TM-069	7530-N01-0375	Código del Trabajo.	\$ 3.500
TM-070	7530-N01-0376	Ley Sobre Bases Generales del Medio Ambiente.	\$ 1.400
TM-071	7530-N01-0382	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.	\$ 7.300
TM-072	7530-N01-0393	MARPOL 73/78 Edición refundida, 1991.	\$ 10.000
TM-073	7530-N01-0394	SOLAS Edición refundida, 1992.	\$ 12.000
TM-078	7530-N01-0430	Manual de Inscripción de Naves y Artefactos Navales Menores.	\$ 1.700
TM-079	7610-N01-0523	Instrucciones para entidades que cuentan con sistema de seguridad privada marítimo-portuaria.	\$ 1.030
TM-080	7610-N01-0524	Instrucciones para entidades de asesoría, prestación de servicios y capacitación en seguridad privada marítimo-portuaria.	\$ 970

<b>Código</b>	<b>Nº de Stock</b>	<b>Publicación Territorio Marítimo</b>	<b>Precio de Venta</b>
TM-081	7610-N01-0512	Manual de Capacitación de Personal de Seguridad Privada Marítimo-Portuaria.	\$ 980
TM-082	7610-N01-0522	Manual de Armamento y prácticas de tiro para vigilantes privados marítimos. (Edición numerada restringida para venta exclusivamente a capacitadores de vigilantes privados marítimos registrados ante la A. Marítima).	\$ 1.850
TM-083	7530-N01-0544	Historia de la Autoridad Marítima en Chile (Edición de Lujo).	\$ 28.100
TM-083	7530-N01-0546	Historia de la Autoridad Marítima en Chile.	\$ 11.900

VALPARAISO, 2 de Marzo de 2000.

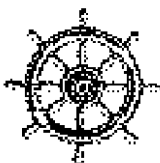
(Fdo.)  
GUILLERMO MONTERO TRIVIÑOS  
CAPITAN DE NAVIO  
SUBDIRECTOR

DGTM. Y MM  
Ord.Nº 6.600/1  
de 2.MAR.2000

Los precios se indican en pesos y pueden ser modificados sin previo aviso.

A la venta al público en todas las Gobernaciones Marítimas

y Capitanías de Puerto del país.





**DOCUMENTOS E INFORMACIONES**  
**INTERNACIONALES**

## **DOCUMENTOS E INFORMACIONES INTERNACIONALES**

### *RESOLUCIONES DE LA OMI*

- OMI, MSC.90(71), de 21 de Mayo de 1999.  
Aprobación de enmiendas sobre normas para la homologación como materiales pirorestringidos de los materiales utilizados para las naves de gran velocidad (Resolución MSC.40(64)).
- OMI, MSC.87(71), de 27 de Mayo de 1999.  
Aprobación de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado.
- OMI, MSC.88(71), de 27 de Mayo de 1999.  
Aprobación del Código Internacional para la Seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI).
- OMI, MSC.89(71), de 28 de Mayo de 1999.  
Interpretación de las disposiciones del capítulo XII del Convenio SOLAS sobre medidas adicionales de seguridad para graneleros.
- OMI, MEPC.78(43), de 1 de Julio de 1999.  
Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973.
- OMI, MEPC.79(43), de 1 de Julio de 1999.  
Enmiendas al Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ).
- OMI, MEPC.80(43), de 1 de Julio de 1999.  
Enmiendas al Código para la Construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGRq).
- OMI, MEPC.81(43), de 1 de Julio de 1999.  
Enmiendas a la Sección 9 del modelo normalizado del Manual de Lavado con Crudos (Resolución MEPC.3(XIII)).
- OMI, MEPC.82(43), de 1 de Julio de 1999.  
Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques.



### *CIRCULARES DE LA OMI*

- OMI, MSC/Circ.909, de 4 de Junio de 1999.  
Directrices provisionales para un análisis simplificado de la evacuación en los buques de pasaje de transbordo rodado.
- OMI, MSC/Circ.623/Rev.1, de 16 de Junio de 1999.  
Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.
- OMI, MSC/Circ.809/Add.1, de 17 de Junio de 1999.  
Adición a la recomendación sobre las balsas salvavidas reversibles con toldo, las balsas salvavidas autoadrizables y los botes de rescate rápidos de los buques de pasaje de transbordo rodado, y sobre las pruebas de tales dispositivos.
- OMI, MSC/Circ.907, de 17 de Junio de 1999.  
Aplicación de la Regla III/28.2 del Convenio Solas por lo que se refiere a las zonas de aterrizaje para helicópteros en los buques de pasaje que no son de transbordo rodado.
- OMI, Circular N° 2141, de 13 de Julio de 1999.  
Texto del mensaje del Secretario General; y una declaración sobre el lema elegido para 1999 “La OMI y el nuevo milenio”.

### *INFORMACIONES*

- Agenda.

## **RESOLUCIONES DE LA OMI**

### **RESOLUCION MSC.90(71)**

(aprobada el 21 de mayo de 1999)

APROBACION DE ENMIENDAS SOBRE NORMAS PARA LA HOMOLOGACION COMO MATERIALES PIORRESTRICIVOS DE LOS MATERIALES UTILIZADOS PARA LAS NAVES DE GRAN VELOCIDAD (RESOLUCION MSC.40(64))

EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, el cual trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ASIMISMO que el párrafo 7.7.2 del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV) exige la elaboración de normas para materiales pirorestringidos,

TENIENDO EN CUENTA la norma ISO 5660 titulada "Ensayos de exposición al fuego - reacción al fuego - régimen de desprendimiento de calor de los productos de construcción",

RECONOCIENDO que es necesario que prosigan las tareas sobre este tema con miras a elaborar los criterios correspondientes de clasificación basados en la norma ISO 5660,

1. APRUEBA las enmiendas a la Norma para homologar los materiales pirorestringidos destinados a las naves de gran velocidad (resolución MSC.40(64)), que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. INSTA a los Gobiernos Miembros a cerciorarse de que, cuando se aplique la resolución MSC.40(64) en cumplimiento del párrafo 7.7.2 del Código NGV, se tenga en cuenta también el anexo, cuando proceda.

### ANEXO

#### **ENMIENDAS A LA NORMA PARA HOMOLOGAR LOS MATERIALES PIORRESTRICIVOS DESTINADOS A LAS NAVES DE GRAN VELOCIDAD (RESOLUCION MSC.40(64))**

*Sustitúyase el texto de los párrafos 1.3 y 1.4 existentes por el siguiente:*

"1.3 Los materiales de superficie de los mamparos, paredes y revestimientos de cielos rasos, incluidas sus estructuras de soporte, se deberán someter a ensayo con arreglo a la norma ISO 9705, según se indica en la sección 2. Los mamparos, paredes y revestimientos de cielos rasos se deberán someter a ensayo según su configuración final, incluidos todos los materiales de acabado de superficie.

1.4 Los materiales utilizados para el mobiliario y otros componentes se deberán someter a ensayo con arreglo a la norma ISO 5660, según se describe en la sección 2. (Esta disposición no incluye los textiles y películas colocados verticalmente, el tapizado o los artículos de cama, que se deberán someter a ensayo con arreglo al Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego.)"

## 2 - PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO

2 *Sustitúyase el párrafo 2 existente por el siguiente texto:*

### "2 Procedimiento de ensayo

2.1 Los ensayos de los mamparos, paredes y cielos rasos se deberán realizar conforme a la norma ISO 9705: ensayo en local o de esquina. Esta norma permite elegir entre varias fuentes de ignición y técnicas de colocación de la muestra. Para el ensayo de homologación de materiales pirorestricivos se aplicará lo siguiente:

- .1 fuente de ignición: normal, conforme al anexo A de la norma ISO 9705, es decir, 100 kW de energía térmica útil durante 10 minutos y luego 300 kW de energía térmica útil durante otros 10 minutos. El tiempo total del ensayo sería 20 minutos; y
- .2 colocación de la muestra: configuración normal conforme al anexo G de la norma ISO 9705, es decir, producto colocado en las paredes y el techo del local de ensayo. El producto deberá someterse a ensayo con arreglo a las condiciones y el uso al que está destinado, incluyendo todos los materiales de acabado y otros tratamientos de superficie.

2.2 Los ensayos de los materiales utilizados para el mobiliario y componentes distintos del revestimiento de locales, se deberán realizar conforme a la norma ISO 5660, ensayo con calorímetro cónico. Respecto del ensayo para la homologación de materiales pirorestricivos se aplicarán las condiciones de ensayo que se indican a continuación. Se deberán preparar y someter a ensayo tres muestras conforme a la norma ISO 5660-1 (tiempo de ignición y desprendimiento de calor) e ISO 5660-2 (generación de humo). La muestra deberá ser representativa de las condiciones del uso al que está destinado el material, incluidos todos los acabados de superficie. En todos los ensayos se deberá utilizar un bastidor achaflanado para las muestras. El nivel de irradiación se deberá fijar en 50 kW/m<sup>2</sup> para los tres ensayos. El ensayo se deberá dar por terminado cuando hayan transcurrido 20 minutos desde el inicio de la exposición. Se deberán recoger datos durante otros dos minutos después de que se haya dado por terminado el ensayo, para garantizar que se dispone de datos respecto de la duración total del ensayo después del cambio, a fin de tener cuenta las demoras de parte de los instrumentos."

## 4 - CRITERIOS PARA HOMOLOGAR "MATERIALES PIRORESTRICTIVOS"

*Sustitúyase el texto del párrafo 4 existente por el siguiente:*

"4.1 Los materiales de superficie de los mamparos, paredes y revestimientos de cielos rasos, incluidas sus estructuras de soporte, se consideran "material pirorestricivo" si durante el tiempo de ensayo de 20 minutos, de conformidad con la norma ISO 9705 según se indica en el párrafo 2.1 del presente anexo, satisfacen los seis criterios siguientes:

- .1 el promedio en el tiempo del régimen de desprendimiento de calor excluido el de la fuente de ignición no excede de 100 kW;
- .2 el régimen máximo de desprendimiento de calor excluido el de la fuente de ignición no excede de 500 kW en promedio en cualquier período de 30 segundos durante el ensayo;

- .3 el promedio en el tiempo del régimen de producción de humo no excede de  $1,4 \text{ m}^2/\text{s}$ ;
- .4 el valor máximo del régimen de producción de humo no excede de  $8,3 \text{ m}^2/\text{s}$  en promedio en cualquier período de 60 segundos durante el ensayo;
- .5 la propagación de la llama por las paredes del local de ensayo no llegará a menos de 0,5 m del suelo, salvo en la zona delimitada por un radio de 1,2 m desde la esquina donde se halla la fuente de ignición; y
- .6 no cae ninguna partícula o residuo incandescente de la muestra al suelo del local de ensayo a más de 1,2 m de distancia de la esquina donde se halla situada la fuente de ignición.

4.2 Los materiales utilizados para el mobiliario y otros componentes se consideran "material pirorestringido" si durante el ensayo conforme a la norma ISO 5660, según se describe en el párrafo 2.2, satisfacen los cuatro criterios siguientes:

- .1 el tiempo hasta la ignición ( $t_{ig}$ ) es superior a 20 s;
- .2 el régimen de desprendimiento de calor medio variable ( $HRR_{30, \max}$ ) durante un máximo de 30 segundos, no excede de  $60 \text{ kW}/\text{m}^2$ ;
- .3 el desprendimiento de calor total (THR) no excede de  $20 \text{ MJ}/\text{m}^2$ ;
- .4 el tiempo del régimen de producción de humo medio ( $SPR_{\text{med}}$ ) no excede de  $0,005 \text{ m}^2/\text{s}$ .

4.3 Los materiales homologados como "materiales pirorestringidos" con arreglo al método de ensayo de la norma ISO 9705 descrito en el presente anexo, pueden ser utilizados para mobiliario y otros componentes si el material constituye una representación próxima de la configuración aprobada como revestimiento de local con arreglo a su utilización final (es decir, espesor y acabado de superficies semejantes)."

**RESOLUCION MSC.87 (71)**

(aprobada el 27 de mayo de 1999)

**APROBACION DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA  
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO**

EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo VIII b) del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, en adelante llamado "el Convenio", relativo a los procedimientos de enmienda aplicables al Anexo del Convenio, con la excepción del capítulo I,

RECONOCIENDO la necesidad de aplicar con carácter obligatorio una norma internacionalmente acordada para el transporte marítimo de cargas de CNI,

HABIENDO EXAMINADO en su 71º período de sesiones las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) i) del mismo,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) iv) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio del año 2000, a menos que, antes de esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusan las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero del 2001, una vez que hayan sido aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) v) del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

**ANEXO****ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO****CAPITULO VII****TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS****PARTE A**

- 1 Se añade la siguiente oración al final del actual párrafo 3 de la regla 1:  
  
"Además, las prescripciones de la parte D se aplicarán al transporte de carga de CNI, según se define ésta en la regla 14.2."
- 2 Después de la parte C existente, se añade la nueva parte D siguiente:

**"PARTE D****PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA EL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES****Regla 14****Definiciones**

Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos de la presente parte regirán las siguientes definiciones:

- 1 *Código CNI*: El Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques, aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización mediante la resolución MSC.88(71), tal como pueda ser enmendado por la Organización, siempre que tales enmiendas se aprueben, entren en vigor y se hagan efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII del actual Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al Anexo del Convenio, con la excepción del capítulo I.
- 2 *Carga de CNI*: combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos, transportados como carga con arreglo a las fichas 10, 11, 12 ó 13 de la Clase 7 del Código IMDG.
- 3 *Combustible nuclear irradiado*: material que contiene isótopos de uranio, torio o plutonio, y que se ha utilizado para mantener una reacción nuclear autosostenida en cadena.
- 4 *Plutonio*: mezcla resultante de isótopos de ese material extraída del combustible nuclear irradiado de reelaboración.

5 *Desechos de alta actividad*: desechos líquidos resultantes de la primera fase de la operación de extracción o desechos concentrados resultantes de fases de extracción subsiguientes, es una instalación para la reelaboración de combustible nuclear irradiado, o desechos sólidos en los que se hayan convertido tales desechos líquidos.

6 *Código IMDG*: el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, aprobado por la Asamblea de la Organización mediante la resolución A.716 (17), tal como haya sido y pueda ser enmendado por el Comité de Seguridad Marítima.

### **Regla 15**

#### **Aplicación a los buques que transporten carga de CNI**

1 A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2, la presente parte será aplicable a todos los buques, independientemente de su fecha de construcción y tamaño, incluidos los buques de carga de arqueo inferior a 500, que transporten carga de CNI.

2 La presente parte y el Código CNI no serán aplicables a los buques de guerra, unidades navales auxiliares ni a otros buques pertenecientes a un Gobierno Contratante, o explotados por éste, y utilizados a la sazón únicamente para un servicio público no comercial. Sin embargo, cada Administración velará, mediante la adopción de medidas adecuadas que no obstaculicen las operaciones o la capacidad operacional de los buques de ese tipo que le pertenezcan o explote, por que los buques que transportan carga de CNI actúen en cuanto sea razonable y posible, de manera compatible con la presente parte y con el Código CNI.

3 Ninguna disposición de la presente parte ni del Código CNI afectará a los derechos y obligaciones de los gobiernos con arreglo al derecho internacional, y toda medida adoptada para asegurar su cumplimiento habrá de ser compatible con el derecho internacional.

### **Regla 16**

#### **Prescripciones relativas a los buques que transporten carga de CNI**

1 Todo buque que transporte carga de CNI cumplirá las prescripciones del Código CNI, además de las prescripciones pertinentes del presente anexo, y será objeto de reconocimiento y certificación de conformidad con lo dispuesto en ese Código.

2 Todo buque al que se le haya expedido un certificado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 estará sujeto a la supervisión establecida en las reglas I/19 y XI/4. A dicho efecto, ese certificado será considerado como un certificado expedido en virtud de las reglas I/12 o I/13.

**RESOLUCION MSC.88(71)**

(aprobada el 27 de mayo de 1999)

**APROBACION DEL CODIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DEL  
TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS  
DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES (CODIGO CNI)**

EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la aprobación por la Asamblea de las siguientes resoluciones:

- A.748(18) sobre el Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques (Código CNI);
- A.790(19) sobre la revisión del Código CNI;
- A.853(20) sobre enmiendas al Código CNI; y
- A.854(20) sobre las Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales a los que se le aplica el Código CNI,

RECONOCIENDO la necesidad de aplicar con carácter obligatorio una norma internacionalmente acordada para el transporte marítimo de carga de CNI,

TOMANDO NOTA TAMBIEN de la resolución MSC.87(71) mediante la que se aprobaron enmiendas al capítulo VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (Convenio SOLAS), para hacer obligatorio lo dispuesto en el Código CNI en virtud de dicho Convenio el 1 de enero de 2001, o en una fecha posterior.

TRAS EXAMINAR, en su 71º periodo de sesiones, el texto propuesto del Código CNI,

1. ADOPTA el Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. TOMA NOTA de que, en virtud de las enmiendas del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974, las enmiendas del Código CNI se aprobarán, entrarán en vigor y se harán efectivas de conformidad con las disposiciones del artículo VIII de dicho Convenio relativas a los procedimientos de enmienda aplicables al Anexo del Convenio, con la excepción del capítulo I;
3. PIDE al Secretario General que envíe a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio copias certificadas de la presente resolución y del texto del Código CNI, que figura en el anexo;
4. PIDE TAMBIEN al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.



## ANEXO

**CODIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE  
COMBUSTIBLE NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA  
ACTIVIDAD EN BULTOS A BORDO DE LOS BUQUES (CODIGO CNI)****Capítulo 1 - Generalidades****1.1 Definiciones**

1.1.1 A los efectos del presente Código regirán las siguientes definiciones:

- .1 *Administración*: el Gobierno del Estado cuyo pabellón el buque está autorizado a enarbolar.
- .2 *Convenio*: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- .3 *Carga de CNI*: combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos, transportados como carga con arreglo a las fichas 10, 11, 12 ó 13 de la Clase 7 del Código IMDG.
- .4 *Combustible nuclear irradiado*: material que contiene isótopos de uranio, torio o plutonio y que se ha utilizado para mantener una reacción nuclear autosostenida en cadena.
- .5 *Plutonio*: mezcla resultante de isótopos de ese material extraída del combustible nuclear irradiado de reelaboración.
- .6 *Desechos de alta actividad*: desechos líquidos resultantes de la primera fase de la operación de extracción o desechos concentrados resultantes de fases de extracción subsiguientes, en una instalación para la reelaboración de combustible nuclear irradiado, o desechos sólidos en los que se hayan convertido tales desechos líquidos.
- .7 *Código IMDG*: el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, según se define en la regla VII/14.6 del Convenio.
- .8 *Código CIQ*: el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, según se define en la regla VII/8.1 del Convenio.
- .9 *Suceso*: todo acontecimiento o serie de acontecimientos de un mismo origen, incluida la pérdida de integridad de los recipientes, que tenga o pueda tener como resultado la emisión efectiva o probable de una carga de CNI.
- .10 *Emisión*: el escape de carga de CNI de su sistema de contención o la pérdida de un bulto que contenga carga de CNI.

1.1.2 A los efectos del presente Código, los buques que transporten carga de CNI pertenecerán a una de las tres clases siguientes, en función de la actividad total de la carga de CNI que lleven a bordo:

- Buques de Clase CNI 1: buques que tienen un certificado para transportar carga de CNI con una actividad total inferior a 4.000 TBq.

Buques de Clase CNI 2: buques que tienen un certificado para transportar combustible nuclear irradiado o desechos de alta actividad con una actividad total inferior a  $2 \times 10^6$  TBq y buques que tienen un certificado para transportar plutonio con una actividad total inferior a  $2 \times 10^5$  TBq.

Buques de Clase CNI 3: buques que tienen un certificado para transportar combustible nuclear irradiado o desechos de alta actividad y buques que tienen un certificado para transportar plutonio sin límite en cuanto a la actividad total de los materiales.

## 1.2 Ambito de aplicación

1.2.1 El presente Código es aplicable a los buques que transportan carga de CNI, según se prescribe en la regla VII/15 del Convenio.

1.2.2 Además de las prescripciones del presente Código, deberían aplicarse al transporte de carga de CNI las disposiciones del Código IMDG.

1.2.3 La carga de CNI que deba llevarse en buques de clase CNI 3 no podrá transportarse en buques de pasaje.

## 1.3 Reconocimiento y certificación

1.3.1 Antes de que se lleve a cabo el transporte de carga de CNI, el buque previsto a tal efecto será objeto de un reconocimiento inicial que comprenderá un examen completo de la estructura, el equipo, los accesorios, las instalaciones y los materiales del buque en la medida en que a éste le sea aplicable el Código.

1.3.2 Tras el reconocimiento inicial prescrito en 1.3.1, la Administración, o una organización reconocida por ella de conformidad con lo dispuesto en la regla I/6 del Convenio, expedirá un Certificado internacional de aptitud para el transporte de carga de CNI, cuyo modelo figura en el apéndice.

1.3.3 Un buque que tenga un certificado para el transporte de carga de CNI será objeto de inspecciones y reconocimientos con arreglo a las disposiciones aplicables del capítulo I del Convenio a fin de garantizar que la estructura, el equipo, los accesorios, las instalaciones y los materiales se ajustan a las disposiciones del presente Código.

1.3.4 El Certificado internacional de aptitud para el transporte de carga de CNI dejará de ser válido si el reconocimiento prescrito en 1.3.3 no se ha llevado a cabo o indica que el buque no cumple las disposiciones del presente Código, o cuando haya vencido un certificado de ese buque prescrito en el Convenio.

## Capítulo 2 - Estabilidad con avería

2.1 La estabilidad con avería de los buques de Clase CNI 1 habrá de ser satisfactoria a juicio de la Administración.

2.2 Todo buque de Clase CNI 2:

- .1 si ha sido construido con arreglo a las normas aplicables a los buques de pasaje, cumplirá las prescripciones relativas a estabilidad con avería de la Parte B del capítulo II-1 del Convenio; o

- .2 si ha sido construido con arreglo a las normas aplicables a los buques de carga, cumplirá las prescripciones relativas a estabilidad con avería de la parte B-1 del capítulo II-1 del Convenio, sea cual fuere su eslora.
- 2.3 Todo buque de Clase CNI 3:
- .1 cumplirá, en lo que respecta a la aptitud para conservar la flotabilidad y a la ubicación de los tanques de carga, las prescripciones relativas a estabilidad con avería del capítulo 2 del código CIQ; o
- .2 sea cual fuese su eslora, cumplirá las prescripciones relativas a estabilidad con avería de la parte B-1 del capítulo II-1 del Convenio, utilizando el índice de compartimentado  $R_{INF}$  siguiente:

$$R_{INF} = R + 0,2(1-R)$$

### Capítulo 3 - Medidas de seguridad contra incendiosg

- 3.1 Las medidas de seguridad contra incendios en los buques de Clase CNI 1 habrán de ser satisfactorias a juicio de la Administración.
- 3.2 Los buques de las Clases CNI 2 y 3, independientemente de su tamaño, llevarán instalados los siguientes sistemas y equipo:
- .1 un sistema de extinción de incendios a base de agua que se ajuste a lo prescrito en la regla II-2/4 del Convenio;
- .2 medios fijos de extinción de incendios en los espacios de categoría A para máquinas, según se definen éstos en la regla II-2/3.19 del Convenio, que se ajusten a lo prescrito en la regla II-2/7 del Convenio;
- .3 medios fijos de enfriamiento de los espacios de carga que se ajusten a lo prescrito en la regla II-2/54.2.1.3 del Convenio; y
- .4 un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios que proteja los espacios de máquinas, de alojamiento y de servicio, y que se ajuste a lo prescrito en la regla II-2/13 del Convenio.
- 3.3 En los buques de Clase CNI 3, los espacios de alojamiento, los espacios de servicio, los puestos de control y los espacios de categoría A para máquinas se instalarán a proa o a popa de los espacios de carga, teniendo en cuenta la seguridad general del buque.

### Capítulo 4 - Regulación de la temperatura de los espacios de carga

- 4.1 En los buques de las Clases CNI 1, 2 y 3:
- .1 se proveerá ventilación o refrigeración adecuada en los espacios de carga cerrados, de manera que la temperatura ambiente en dichos espacios no exceda de 55°C en ningún momento;
- .2 los sistemas de ventilación o refrigeración de los espacios de carga destinados al transporte de carga de CNI serán independientes de los que presten servicio a otros espacios y;

- .3 los dispositivos que sean esenciales para el funcionamiento, como ventiladores, compresores, permutadores térmicos y suministro de agua de refrigeración, se instalarán por duplicado para cada espacio de carga y habrá las piezas de respeto que sean necesarias a juicio de la Administración.

### Capítulo 5 - Consideraciones estructurales

La resistencia estructural de las zonas de cubierta y de los medios de soporte será suficiente para la carga que deba soportarse.

### Capítulo 6 - Medios de sujeción de la carga

6.1 Se instalarán dispositivos permanentes de sujeción adecuados para evitar el movimiento de los bultos en los espacios de carga. Al proyectar dichos dispositivos permanentes, se tendrán en cuenta la orientación de los bultos y las siguientes aceleraciones del buque:

- 1,5 g en sentido longitudinal;
- 1,5 g en sentido transversal;
- 1,0 g en sentido vertical ascendente;
- 2,0 g en sentido vertical descendente.

6.2 Además, cuando se transporten bultos en la cubierta expuesta o en una cubierta para vehículos, esos bultos se sujetarán de conformidad con los principios relativos a la estiba y sujeción seguras de cargas pesadas unitarizadas o sobre ruedas (cargas rodadas) aprobados por la Administración, sobre la base de las directrices elaboradas por la Organización\*

6.3 Cuando se utilicen calzos de colisión, se dispondrán de modo que no estorben ni impidan el paso del aire de refrigeración que pueda ser necesario con arreglo a lo dispuesto en 4.1.

### Capítulo 7 - Suministro de energía eléctrica

7.1 El suministro de energía eléctrica en los buques de Clase CNI 1 habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración.

7.2 En los buques de las Clases CNI 2 y 3:

- .1 se instalará una segunda fuente de energía eléctrica que cumpla lo prescrito en las normas internacionales que la Organización considere aceptables\*\* de manera que una avería en la fuente principal no afecte a esa segunda fuente; y

---

\* .1 el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, aprobado por la Organización mediante la resolución A.714(17);  
.2 las Directrices sobre medios de sujeción para el transporte de vehículos de carretera en buques de transbordo rodado, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.581(14); y  
.3 la circular MSC/Circ.745, sobre Directrices para la preparación del Manual de sujeción de la carga.

\*\* Véanse las recomendaciones publicadas por la Comisión Electrotécnica Internacional, especialmente la Publicación 92: Instalaciones eléctricas de los buques.

- .2 la energía suministrada por la segunda fuente será suficiente para alimentar, durante al menos 36 h, los siguientes servicios;
- .2.1 el equipo disponible para los medios de refrigeración e inundación a que se hace referencia en 3.2.3. y 4.1; y
- .2.2 todos los servicios de emergencia prescritos en el Convenio.

7.3 En los buques de Clase CNI 3, la fuente secundaria a que se hace referencia en 7.2.1 estará situada fuera de los límites de cualquier avería prevista en el capítulo 2.

#### **Capítulo 8 - Equipo de protección radiológica**

En función de las características de la carga de CNI que vaya a transportarse y atendiendo al proyecto del buque, se proveerán, si es necesario, los medios o el equipo adicionales de protección radiológica que sean necesarios a juicio de la Administración.

#### **Capítulo 9 - Gestión y formación**

La gestión y la formación en lo que respecta a los buques que transportan carga de CNI habrán de ser satisfactorias a juicio de la Administración, teniendo en cuenta la evolución de esta cuestión en la Organización.

#### **Capítulo 10 - Plan de emergencia de a bordo**

10.1 Todo buque que transporte una carga de CNI llevará a bordo un plan de emergencia de a bordo.

10.2 Dicho plan deberá ser aprobado por la Administración sobre la base de las Directrices elaboradas por la Organización\*\*\* y estará redactado en uno o varios idiomas de trabajo que el capitán y los oficiales entiendan. El plan contendrá como mínimo:

- .1 el procedimiento que deben seguir el capitán o las personas al mando del buque para informar de un suceso relacionado con una carga de CNI, de conformidad con lo prescrito en el capítulo 11 del presente Código;
- .2 la lista de autoridades o personas con las que hay que ponerse en contacto en caso de suceso relacionado con una carga de CNI;
- .3 una descripción detallada de las medidas que han de tomar inmediatamente las personas que se encuentren a bordo para evitar, reducir o contener la emisión, y mitigar las consecuencias de la pérdida de carga de CNI a raíz de un suceso; y
- .4 los procedimientos y punto de contacto a bordo del buque para coordinar las medidas de intervención con las autoridades nacionales y locales.

10.3 Si en otros instrumentos internacionales se exige que el buque lleve un plan de emergencia de a bordo, los distintos planes podrán combinarse en uno solo, que se denominará "Plan de emergencia marina a bordo"\*\*\*\*

---

\*\*\* Véanse las Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para buques que transporten materiales a los que se aplica el Código CNI, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.854(20).

**Capítulo 11 - Notificación en caso de suceso relacionado con carga de CNI**

11.1 Las prescripciones sobre notificación estipuladas en la regla VII/7-1 del Convenio, aplicarán tanto a los casos de pérdida efectiva o probable de carga de CNI por la borda como cualquier suceso que entrañe la emisión efectiva o probable de carga de CNI, independientemente de la razón de dicha pérdida o emisión, incluso si es para garantizar la seguridad del buque o salvar vidas humanas en el mar.

11.2 La notificación se efectuará también cuando la avería o el fallo sufrido por un buque que transporte carga de CNI:

- .1 afecte a la seguridad del buque, incluidos, sin que la enumeración sea exhaustiva, los casos de abordaje, varada, incendio, explosión, fallo estructural, inundación y corrimiento de la carga; o
- .2 menoscaben la seguridad de la navegación, incluidos los fallos o averías del aparato de gobierno, el sistema de propulsión, el sistema de generadores eléctricos y las ayudas náuticas esenciales de a bordo.

**APENDICE****Modelo de Certificado Internacional de aptitud para el transporte de carga de CNI\*\*\*\*\***

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE APTITUD PARA EL TRANSPORTE DE CARGA DE CNI

*(Sello oficial)*

expedido en virtud de las disposiciones del

CODIGO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE  
NUCLEAR IRRADIADO, PLUTONIO Y DESECHOS DE ALTA ACTIVIDAD EN BULTOS A  
BORDO DE LOS BUQUES (CODIGO CNI)  
(resolución MSC.88(71))

con la autoridad conferida por el Gobierno de

.....  
*(nombre oficial completo del país)*

por.....  
*(nombre completo de la persona u organización competente reconocida por la Administración)*

*Pormenores del buque\*\*\*\*\**

\*\*\*\* Véanse las Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.852(20).

\*\*\*\*\* El Certificado se extenderá en el idioma oficial del país que lo expida. Si utiliza un idioma que no sea el español, el francés, o el inglés, el texto irá acompañado de una traducción a uno de estos idiomas.

\*\*\*\*\* Los pormenores del buque también podrán indicarse en casillas dispuestas horizontalmente.

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

Nombre del buque.....  
Número o letras distintivos.....  
Puerto de matrícula.....  
Arqueo bruto.....  
Número IMO.....  
Clase CNI del buque (párrafo 1.1.2 del Código).....

**SE CERTIFICA:**

- 1 que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en párrafo 1.3.1 del Código; y
- 2 que el reconocimiento ha puesto de manifiesto que la estructura, el equipo, los accesorios, las instalaciones y los materiales del buque cumplen las disposiciones pertinentes del Código.

El presente Certificado se expide a reserva de lo dispuesto en el párrafo 1.3.4 del Código.

Expedido en .....  
(lugar de expedición del Certificado) (fecha)

El infrascrito declara estar debidamente autorizado por el Gobierno antedicho para expedir el presente Certificado.

.....  
(Firma del funcionario que expide el Certificado  
y/o sello de la autoridad expedidora)

**RESOLUCION MSC.89(71)**

(aprobada el 28 de mayo de 1999)

**INTERPRETACION DE LAS DISPOSICIONES DEL CAPITULO XII DEL CONVENIO SOLAS SOBRE MEDIDAS ADICIONALES DE SEGURIDAD PARA GRANELEROS**

## EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité.

TOMANDO NOTA de que la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS aprobó el capítulo XII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) 1974, en relación con las medidas adicionales de seguridad para graneleros,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que el capítulo XII del Convenio SOLAS entrará en vigor el 1 de julio de 1999.

DESEOSO de garantizar que todos los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 implanten el capítulo XII de dicho Convenio de una manera coherente y uniforme,

RECONOCIENDO, por lo tanto, la necesidad de establecer para tal fin una orientación sobre las aplicaciones e interpretación de las disposiciones pertinentes de dicho capítulo XII, además de la ya aprobada mediante la resolución MSC.79(70),

ATENDIENDO a la petición formulada por la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS en su resolución 8 con respecto al término "granelero de forro sencillo en el costado",

CONSCIENTE de que si se aplicase literalmente la regla XII/8.3 del Convenio SOLAS, todos los graneleros de forro sencillo en el costado y de eslora igual o superior a 150 metros que transporten cargas sólidas a granel de una densidad igual o superior a 1,780 kg/m<sup>3</sup> y construidos con anterioridad al 1 de julio de 1999 habrían de llevar marcado de manera permanente en el forro exterior del costado un triángulo lleno, y entendiendo que no es ese a todas luces el propósito de la regla.

1. INSTA a los Gobiernos interesados a que:
  - .1 interpreten el término "granelero de forro sencillo en el costado", definido en la regla XII/1.2, como se indica en el anexo 1 de la presente resolución;
  - .2 interpreten la prescripción de la regla XII/8.3 del Convenio SOLAS de que determinados graneleros lleven marcado de manera permanente en el forro exterior del costado un triángulo, como se indica en el anexo 2 de la presente resolución; e
2. INVITA a los Gobiernos a que pongan en conocimiento de las partes interesadas la presente resolución.



## ANEXO 1

**INTERPRETACION DEL TERMINO  
"GRANELERO DE FORRO SENCILLO EN EL COSTADO"**

- 1 "Granelero de forro sencillo en el costado": un granelero en el que una o más bodegas de carga limitan con el forro exterior del costado solamente o con dos contornos estancos, uno de los cuales es el forro exterior del costado, situados a una distancia inferior a 760 mm en los graneleros construidos antes del 1 de enero de 2000 y a una distancia inferior a 1.000 mm en los graneleros construidos después del 1 de enero de 2000 o posteriormente. La distancia entre los contornos estancos se medirá perpendicularmente al forro exterior del costado.
- 2 Esta interpretación se debería aplicar de la siguiente manera:
  - .1 para los graneleros con forro sencillo en el costado en la bodega de carga más a proa, construidos con anterioridad al 1 de julio de 1999, observando las reglas XII/4.2 y 6 conforme al plan de implantación estipulado en la regla XII/3; y
  - .2 para los graneleros construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente, cumpliendo las prescripciones sobre estabilidad con avería de la regla XII/4.1 y de integridad estructural de la regla XII/5 con respecto a las bodegas de carga de forro sencillo en el costado.

## ANEXO 2

**INTERPRETACION DE LA PRESCRIPCION DE QUE CIERTOS GRANELEROS  
LLEVEN MARCADO DE MANERA PERMANENTE EN EL FORRO  
EXTERIOR DEL COSTADO UN TRIANGULO.**

La regla XII/8.3 del Convenio SOLAS estipula que deberá marcarse un triángulo en el forro exterior del costado del buque cuando para cumplir con las prescripciones de la regla XII/6.2 se impongan restricciones de carga/funcionamiento como las descritas en la regla XII/6.3. Dichas restricciones de funcionamiento sólo deben imponerse en el caso de las cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a  $1.780 \text{ kg/m}^3$ , y aplicarse siempre que se transporten dichas cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a  $1.780 \text{ kg/m}^3$ . Al determinar si es necesario que los buques lleven marcados los triángulos, habría que seguir las siguientes interpretaciones:

- .1 Cuando el cuadernillo de carga de un buque impone a éste la restricción de transportar cargas sólidas a granel de densidad inferior a  $1.780 \text{ kg./m}^3$ , no será necesario que el buque lleve marcado un triángulo, siempre que se suprima del cuadernillo de carga cualquier referencia al transporte de cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a  $1.780 \text{ kg./m}^3$ . El cuadernillo de carga deberá especificar claramente que el buque tiene prohibido el transporte de cargas sólidas a granel de densidad igual o superior a  $1.780 \text{ kg./m}^3$ .
- .2 Cuando se restringe el peso muerto de un buque, pero su asignación de líneas de carga permite calados más profundos, y se imponen al buque restricciones de funcionamiento en la forma de límites de calado o de peso muerto a fin de cumplir las normas, el cuadernillo de carga deberá especificar claramente dichas restricciones de funcionamiento y el buque llevar marcado de manera permanente en sus costados un triángulo. Si la línea de carga y el cuadernillo de carga del buque se revisan para limitar su calado en todos los supuestos, no será necesario imponer ninguna restricción de funcionamiento ni marcar los triángulos.

- .3 Cuando se imponen restricciones distintas de las de carácter general sobre la carga homogénea en lo que respecta a la distribución de la carga en las dos bodegas de carga más cercanas a proa como condición del cumplimiento, el cuadernillo de carga deberá especificar claramente las restricciones de funcionamiento aplicables y el buque deberá llevar marcado de manera permanente un triángulo en sus costados.
- .4 Cuando se imponen restricciones en lo que respecta a la masa máxima de las cargas transportadas en bultos en la bodega de carga más cercana a proa como condición del cumplimiento de las Normas para evaluar la carga admisible de la bodega de carga más cercana a proa, que figuran en el anexo 2 de la resolución 4 de la Conferencia de 1997 sobre el Convenio SOLAS, el cuadernillo de carga deberá especificar claramente tales límites, pero no será necesario que el buque lleve marcados un triángulo en sus costados,
- .5 Cuando se estipula una distribución homogénea de la carga en las dos bodegas de carga más cercanas a proa como condición del cumplimiento, el cuadernillo de carga deberá especificar claramente las restricciones de funcionamiento aplicables y el buque llevará marcado de manera permanente un triángulo en sus costados.

-----oo000oo-----  
**RESOLUCION MEPC.78(43)**

Aprobada el 1 de julio de 1999

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973**

**(Enmiendas a las reglas 13G y 26 y al Certificado IOPP del Anexo I e inclusión de la nueva regla 16 en el Anexo II del MARPOL 73/78)**

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973"), y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), en los que, conjuntamente, se especifica el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y se confiere al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmiendas destinadas a que los petroleros de peso muerto comprendido entre 20.000 y 30.000 toneladas que transportan productos petrolíferos persistentes estén sujetos a las mismas prescripciones sobre construcción que los petroleros para crudos, y las propuestas de enmiendas del suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Certificado IOPP),

HABIENDO EXAMINADO TAMBIEN las propuestas de enmiendas a la regla 26 del Anexo I y la propuesta de nueva regla 16 del Anexo II del MARPOL 73/78,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 162) d) del Convenio de 1973, las enmiendas a los Anexos. I y II del MARPOL 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 162) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio del año 2000, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2001 si se acepta con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 162) d) del Convenio de 1973, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el MARPOL 73/78; y
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el MARPOL 73/78.

#### ANEXO

#### ENMIENDAS A LOS ANEXOS I Y II DEL MARPOL 73/78

#### I ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78

##### Enmiendas a la regla 13G

- 1 El texto existente del párrafo 1) a) se sustituye por el siguiente:
  - "1) La presente regla:
    - a) se aplicará
    - i) a los petroleros de peso muerto o superior a 20.000 toneladas que transporten crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga; y
    - ii) a los petroleros de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas distintos de aquellos a los que se hace referencia en el inciso i), respecto de los cuales se adjudique el oportuno contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya entrega se produzca antes de las fechas estipuladas en la regla 13F 1) del presente anexo; y"
- 2 El texto existente del párrafo 2) se sustituye por el siguiente:
  - "2 Las prescripciones de la presente regla empezarán a regir a partir del 6 de julio de 1995, con la salvedad de que las prescripciones del párrafo 1) a) aplicables a los petroleros de peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas pero inferior a 30.000 toneladas que transporten fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga empezarán a regir a partir del 1 de enero de 2003."

3 Se inserta el nuevo párrafo 2 bis) siguiente a continuación del párrafo 2):

"2 bis) A los efectos de los párrafos 1) y 2) de la presente regla:

- a) Por "dieseloil pesado" se entiende el dieseloil para usos marinos distintos de aquellos destilados de los cuales más del 50% en volumen se destilan a una temperatura no superior a 340°C al someterlo a ensayo por el método que sea considerado aceptable por la Organización.\*
- b) Por "fueloil" se entiende los destilados pesados o los residuos de crudos o las mezclas de estos productos, destinados a ser utilizados como combustible para la producción de calor o de energía de una calidad equivalente a la especificación que sea considerada aceptable por la Organización\*\*."

#### Enmiendas a la regla 26

4 Se añade el nuevo párrafo 3) siguiente a continuación del párrafo 2) existente:

"Cuando se trate de buques a los que también se aplique la regla 16 del Anexo II del Convenio, el plan se podrá combinar con el plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas prescrito en la regla 16 del Anexo II del Convenio. En tal caso, el plan se llamará "Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar".

## II ENMIENDAS AL CERTIFICADO IOPP CON ARREGLO AL ANEXO 1 DEL MARPOL 73/78

### 1 Enmiendas al suplemento del Certificado IOPP (modelo A)

Los párrafos existentes 2.4 a 3.2 se sustituyen por los siguientes:

2.4 Normas de aprobación\*\*\*:

2.4.1 El equipo separador/filtrador:

- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60(33)
- .3 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII)
- .4 ha sido entregada de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393(X) ni en la resolución A.233(VII)
- .5 no ha sido aprobada

\* Véase el método normalizado de ensayo (designación D8) de la *American Society for Testing and Materials*.

\*\* Véase la especificación para el fueloil N° 4 (designación D396) o más pesados de la *American Society Testing and Materials*.

\*\*\* Véase la Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, aprobada por la Organización el 14 de noviembre de 1977, mediante la resolución A.393(X), que revocó la resolución A.233(VII); (publicación IMO-608E); Véanse además las Directrices y especificaciones relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques, aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC.60(33) que, con efecto desde el 6 de julio de 1993, revocó las resoluciones A.393(X) y A.444(XI); (publicación IMO-646E).

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 1/2000

- 2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)
- 2.4.3. El hidrocarbúrometro
- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60(33)
- 2.5 El caudal máximo del sistema es de .....m<sup>3</sup>/h
- 2.6 Dispensa de lo prescrito en la regla 16:
- 2.6.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 16 1) Y 2) de conformidad con la regla 16 3)a). El buque está destinado exclusivamente a viajes dentro de la(s) zonas(s) especial(es): .....
- 2.6.2 El buque está equipado con tanques de retención para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina, según se indica a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m <sup>3</sup> )
	De la cuaderna ... a la ....	Posición lateral	
Volumen total ..... (m <sup>3</sup> )			

### 3 Medios para la retención y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos) (regla 17) y tanques de retención de aguas de sentina \*\*\*\*

- 3.1 El buque está provisto de los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m <sup>3</sup> )
	De la cuaderna ... a la ....	Posición lateral	
Volumen total ..... (m <sup>3</sup> )			

- 3.2 Medios para la eliminación de residuos, además de los tanques para fangos:
- 3.2.1 Incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidad ..... 1/h
- 3.2.2 Caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos
- 3.2.3 Tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fueloil; capacidad .....m<sup>3</sup>
- 3.2.4 Otros medios aceptables: .....

\*\*\*\* En el convenio no se exige que haya tanques(s) de retención de aguas de sentina, por lo que la información que se incluya en el cuadro del párrafo 3.3 es voluntaria.

- 3.3. El buque está provisto de los tanques de retención de aguas oleosas de sentina que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m <sup>3</sup> )
	De la cuaderna ... a la ....	Posición lateral	
Volumen total ..... (m <sup>3</sup> )			

## 2 Enmiendas al suplemento del Certificado IOPP (modelo B)

- 2.1 Se añade lo siguiente a continuación del párrafo 1.11.2 existente:

"1.11.2 bis Petrolero para productos petrolíferos que no transporta fueloil o dieseloil pesado como se indica en la regla 13G 2 bis), o aceite lubricante

- 2.2 Los párrafos existentes 2.4 a 3.2 se sustituyen por los siguientes:

"2.4 Normas de aprobación\*\*\*\*\*:

- 2.4.1 El equipo separador/filtrador:

- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60(33)
- .3 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.233(VII)
- .4 ha sido aprobado de conformidad con normas nacionales no basadas en la resolución A.393(X) ni en la resolución A.233(VII)
- .5 no ha sido aprobado

- 2.4.2 La unidad de tratamiento ha sido aprobada de conformidad con la resolución A.444(XI)

- 2.4.3 El hidrocarbúrometro:

- .1 ha sido aprobado de conformidad con la resolución A.393(X)
- .2 ha sido aprobado de conformidad con la resolución MEPC.60(33)

- 2.5 El caudal máximo del sistema es de .....m<sup>3</sup>/h

- 2.6 Dispensa de lo prescrito en la regla 16:

- 2.6.1 Se dispensa al buque de lo prescrito en la regla 16 1) y 2) de conformidad con la regla 16 3)a). El buque está destinado exclusivamente a viajes dentro de la(s) zona(s) especial(es): .....

\*\*\*\*\* Véase la recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarbúrometros, aprobada por la Organización el 14 de noviembre de 1977, mediante la resolución A.393(X), que revocó la resolución A.233(VII); (publicación IMO-608E). Véanse además las Directrices y especificaciones relativas al equipo de prevención de la contaminación para las sentinas de los espacios de máquinas de los buques, aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización mediante la resolución MEPC.60(33) que, con efecto desde el 6 de julio de 1993, revocó las resoluciones A.393(X) y A.444(XI); (publicación IMO-646E).

- 2.6.2 El buque está equipado con tanques de retención para retener a bordo la totalidad de las aguas oleosas de sentina, según se indica a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m <sup>3</sup> )
	De la cuaderna ... a la ....	Posición lateral	
Volumen total			..... (m <sup>3</sup> )

- 2.6.3 En lugar de tanques de retención, el buque está provisto de dispositivos para trasvasar las aguas de sentina a los tanques de decantación.

### 3 Medios para la retención y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos) (regla 17) y tanques de retención de aguas de sentina \*\*\*\*\*

- 3.1 El buque está provisto de los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos) que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m <sup>3</sup> )
	De la cuaderna ... a la ....	Posición lateral	
Volumen total			..... (m <sup>3</sup> )

- 3.2 Medios para la eliminación de residuos, además de los tanques para fangos:

- 3.2.1 Incinerador de residuos de hidrocarburos; capacidad .....1/h
- 3.2.2 Caldera auxiliar con capacidad para incinerar residuos de hidrocarburos
- 3.2.3 Tanque para mezclar residuos de hidrocarburos con fueloil; capacidad .....m<sup>3</sup>
- 3.2.4 Otros medios aceptables: .....

- 3.3 El buque está provisto de los tanques de retención de aguas oleosas de sentina que se indican a continuación:

Identificación del tanque	Ubicación del tanque		Volumen (m <sup>3</sup> )
	De la cuaderna ... a la ....	Posición lateral	
Volumen total			..... (m <sup>3</sup> )

- 2.3. A continuación del párrafo existente 5.7.2 se añade lo siguiente:

- "5.7.3 El buque tiene que estar construido de conformidad con las prescripciones de la regla 25A y las cumple.

\*\*\*\*\* En el convenio no se exige que haya tanque(s) de retención de aguas de sentina, por lo que la información que se incluya en el cuadro del párrafo 3.3 es voluntaria.

- 5.7.4 La información y los datos prescritos en la regla 25A para los buques de carga combinados han sido entregados al buque por escrito de un modo aprobado por la Administración.
- 2.4 El párrafo existente 5.8.4. se sustituye por el siguiente:
- "5.8.4 El buque está sujeto a la regla 13G y;
- .1 debe cumplir lo prescrito en la regla 13F a más tardar el .....
- .2 está configurado de tal manera que los siguientes tanques o espacios no se utilizan para el transporte de hidrocarburos.....
- .3 ha sido aprobado de conformidad con la regla 13G 7) y la resolución MEPC.64(36)
- .4 se le ha entregado el manual de operaciones aprobado el ..... de conformidad con la resolución MEPC.64(36)

### III ENMIENDAS AL ANEXO II DEL MARPOL 73/78

Se añade la nueva regla 16 siguiente a continuación de la regla 15 existente:

#### "Regla 16

#### Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas

- 1) Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 150 certificado para transportar sustancias nocivas líquidas llevará a bordo un plan de emergencia contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas aprobado por la Administración. La presente prescripción será aplicable a todos los buques, a más tardar, el 1 de febrero del 2003.
- 2) El plan se ajustará a las Directrices \*\*\*\*\* elaboradas por la Organización y estará redactado en el idioma o los idiomas de trabajo que el capitán y los oficiales comprendan. El plan incluirá por lo menos:
  - a) el procedimiento que deben seguir el capitán u otras personas al mando del buque para notificar un suceso que entrañe contaminación por sustancias nocivas líquidas, de conformidad con lo prescrito en el artículo 8 y en el Protocolo I del presente Convenio, basado en las directrices elaboradas por la Organización \*\*\*\*\*;
  - b) la lista de las autoridades o las personas a quienes debe darse aviso en caso de suceso que entrañe contaminación por sustancias nocivas líquidas;
  - c) una descripción detallada de las medidas que deben adoptar inmediatamente las personas a bordo para reducir o contener la descarga de sustancias nocivas líquidas resultante del suceso; y

---

\*\*\*\*\* Véanse las "Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por hidrocarburos o sustancias nocivas líquidas".

\*\*\*\*\* Véanse los "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las Directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar", que la Organización aprobó mediante la resolución A.851(20).



- d) los procedimientos y el punto de contacto a bordo para coordinar con las autoridades nacionales y locales las medidas de lucha contra la contaminación que se tomen a bordo.
- 3) Cuando se trate de buques a los que también se aplique la regla 26 del Anexo I del Convenio, el plan se podrá combinar con el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos prescrito en la regla 26 del Anexo I del Convenio. En tal caso, el plan se llamará "Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar".

-----ooc000oo-----

#### **RESOLUCION MEPC.79(43)**

Aprobada el 1 de julio de 1999

#### **ENMIENDAS AL CODIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCION Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUIMICOS PELIGROSOS A GRANDEL (CODIGO CIQ)**

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO.

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIEN la resolución MEPC.19(22), mediante la que adoptó el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ).

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), en los que, conjuntamente, se especifica el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y se confiere al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA TAMBIEN de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 70º período de sesiones, examinó y aprobó las propuestas de enmiendas al código CIQ con miras a su adopción en virtud de lo dispuesto en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974),

CONSIDERANDO que es muy conveniente que las disposiciones del código CIQ que son obligatorias tanto en virtud del MARPOL 73/78 como del Convenio SOLAS 1974 sigue siendo idénticas a los efectos de ambos convenios,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmiendas al código CIQ distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2)a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al código CIQ cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero del 2002, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas;
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio del 2002 si se aceptan con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978; y
5. PIDE ADEMAS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

#### ANEXO

#### ENMIENDAS AL CODIGO CIQ

##### Capítulo 8 - Medios de respiración y desgasificación de los tanques de carga

- 1 En el párrafo 8.1.1, se añaden las siguientes palabras al principio de la oración: "Salvo disposición expresa en otro sentido."
- 2 A continuación del actual párrafo 8.1.5, se añade el nuevo párrafo 8.1.6 siguiente:  

"8.1.6 Los buques construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente, pero antes del 1 de julio del 2002, cumplirán lo prescrito en el párrafo 8.3.3 en la fecha de la primera entrada programada en dique seco que se realice después del 1 de julio de 2002, y a más tardar el 1 de julio de 2005. No obstante, la Administración podrá aprobar excepciones a lo estipulado en el párrafo 8.3.3 para los buques de arqueo bruto inferior a 500 construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002,"
- 3 En la última oración del actual párrafo 8.3.2, la referencia a "8.3.5" se sustituye por "8.3.6".
- 4 A continuación del actual párrafo 8.3.2, se añade el nuevo párrafo 8.3.3 siguiente:  

"8.3.3 En los buques construidos el 1 de julio de 2002 o posteriormente, los sistemas de respiración controlada de los tanques constarán de un medio principal y un medio secundario que permitan el alivio del caudal máximo de vapor para impedir sobrepresiones o subpresiones en caso de fallo de uno de los medios. Como alternativa, el medio secundario podrá consistir en sensores de presión instalados en cada tanque con un sistema de vigilancia en la cámara de control de la carga del buque o en el puesto desde el que normalmente se realicen las operaciones de la carga. Dicho equipo de vigilancia estará dotado además de una alarma que se active al detectar condiciones de sobrepresión o subpresión dentro de un tanque."

- 5 Los actuales párrafos 8.3.3 a 8.3.7 se vuelven a numerar de 8.3.4 a 8.3.8.
- 6 En la última oración del párrafo numerado ahora 8.3.5, la referencia a "8.3.3.1" se sustituye por "8.3.4.1".

#### **Capítulo 16 - Prescripciones de orden operacional**

- 7 En la lista de prescripciones complementarias de orden operacional (párrafo 16.7), se añade "8.3.6." después de "7.1.6.3"

-----ooc00ooc-----

### **ANEXO 5**

#### **RESOLUCION MEPC.80(43)**

Aprobada el 1 de julio de 1999)

#### **ENMIENDAS AL CODIGO PARA LA CONSTRUCCION Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUIMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CODIGO CGrQ)**

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

RECORDANDO TAMBIEN la resolución MEPC.20(22), mediante la que adoptó el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CGrQ),

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado "Protocolo de 1978"), en los que, conjuntamente, se especifica el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y se confiere al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

TOMANDO NOTA TAMBIEN de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 70º período de sesiones, examinó y aprobó las propuestas de enmiendas al código CGrQ,

TOMANDO NOTA ADEMAS de la resolución MEPC.79(43), mediante la cual el Comité aprobó las correspondientes enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ),

RECONOCIENDO la necesidad de que las enmiendas al código CGrQ entren en vigor en la misma fecha que las correspondientes enmiendas al código CIQ,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmiendas al código CGrQ distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) a) del Convenio de 1973,

1. APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al código CGrQ cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2002, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o las Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la Organización que rechazan las enmiendas,
3. INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2002 si se aceptan con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978; y
5. PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

#### ANEXO

#### ENMIENDAS AL CODIGO CGrQ

#### Capítulo II - Contención de la carga

- 1 A continuación del actual párrafo 2.14.2, se añade el nuevo párrafo 2.14.3 siguiente.

"2.14.3 Los sistemas de respiración controlada a que se refiere el párrafo 2.14.2 *supra* constarán de un medio principal y un medio secundario que permitan el alivio del caudal máximo de vapor para impedir sobrepresiones o subpresiones en caso de fallo de uno de los medios. Como alternativa, el medio secundario podrá consistir en sensores de presión instalados en cada tanque con un sistema de vigilancia en la cámara de control de la carga del buque o en el puesto desde el que normalmente se realicen las operaciones de la carga. Dicho equipo de vigilancia estará dotado además de una alarma que se active al detectar condiciones de sobrepresión o subpresión dentro de un tanque. Los buques cumplirán las prescripciones del presente párrafo en la fecha de la primera entrada programada en dique seco que se realice después del 1 de julio de 2002, y a más tardar el 1 de julio de 2005. No obstante, la Administración podrá aprobar excepciones a lo estipulado en el presente párrafo para los buques de arqueo bruto inferior a 500."
- 2 Los actuales párrafos 2.14.3 y 2.14.4 pasan a ser los párrafos 2.14.4 y 2.14.5, respectivamente.

**RESOLUCION MEPC.81(43)**

Aprobada el 1 de julio de 1999

**ENMIENDAS A LA SECCION 9 DEL MODELO NORMALIZADO DEL MANUAL DE  
LAVADO CON CRUDOS (RESOLUCION MEPC.3(XII))**

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones conferidas al Comité por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar.

TOMANDO NOTA de la regla 13B del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), que estipula que a todo petrolero que opere con sistemas de lavado con crudos se le proveerá de un Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado (Manual de lavado con crudos) en el que se detallen el sistema y el equipo y se especifiquen los procedimientos operacionales,

TOMANDO NOTA TAMBIEN de que el Manual de lavado con crudos no sólo está destinado a proporcionar orientación a la tripulación del buque respecto del funcionamiento correcto del sistema, sino a facilitar también información sobre el sistema y sus procedimientos operacionales a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto que suban a bordo en los puertos con fines de inspección.

TOMANDO NOTA ADEMAS de que el Comité aprobó la recomendación relativa al Modelo normalizado del Manual de lavado con crudos mediante la resolución MEPC.3(XII), del 30 de noviembre de 1979,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas formuladas por los Gobiernos Miembros para modificar el Modelo normalizado del Manual de lavado con crudos a la luz de la experiencia adquirida.

1. APRUEBA las enmiendas a la sección 9 del Modelo normalizado del Manual de lavado con crudos cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos Miembros a que tengan en cuenta las enmiendas a la sección 9 del Modelo normalizado del Manual de lavado con crudos al aprobar el Manual prescrito en la regla 13B del MARPOL 73/78.

## ANEXO

### ENMIENDAS A LA SECCION 9 DEL MODELO NORMALIZADO DEL MANUAL DE LAVADO CON CRUDOS (RESOLUCION MEPC.3(XII))

La sección 9 del Modelo normalizado del Manual de lavado con crudos se sustituye por la siguiente:

#### "SECCION 9: DETERMINACION DE LA IDONEIDAD DE UN CRUDO PARA EL LAVADO CON CRUDOS"

Esta sección contiene orientaciones para determinar si un crudo es idóneo para el lavado con crudos.

En lugar de la lista de crudos inadecuados para el transporte y para el lavado con crudos que ha de figurar en el Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos, se podrá utilizar el siguiente texto normalizado:

##### 1) Buque tanque no equipado con serpentines de calefacción

Este buque tanque no está equipado con serpentines de calefacción en los tanques de carga y no debe transportar cargas que necesiten ser calentadas para satisfacer los criterios de bombeabilidad o para evitar la formación excesiva de fangos tanto en los tanques de lastre limpio designados como en los tanques del buque que vayan a lavarse para evitar la acumulación de fangos.

##### Notas y definiciones

- El criterio de bombeabilidad está determinado por la viscosidad cinemática de los hidrocarburos a la temperatura observada de la carga antes de su desembarque. Para que la eficacia de la operación de descarga sea óptima, esta viscosidad no excederá de 250 centistokes y **en ningún caso** sobrepasará 600 centistokes.
- El criterio de formación excesiva de fangos está determinado fundamentalmente por la temperatura del crudo durante su transporte y almacenamiento. Si es probable que la temperatura de la carga disminuya por debajo de la temperatura de enturbiamiento de la carga de crudo, es de esperar que se formen fangos en los tanques de carga. La temperatura del punto de enturbiamiento es la temperatura a la cual la parafina del crudo y la correspondiente fase de los hidrocarburos se separan de la fase líquida a granel de la carga.

##### 2) Buque tanque equipado con serpentines de calefacción en los tanques de decantación

Este buque tanque está equipado con serpentines de calefacción únicamente en sus tanques de decantación y no debe transportar cargas que necesiten ser calentadas para que puedan bombearse.

##### Notas:

Cuando se sospeche o se establezca que en los tanques de carga principales se han depositado fangos, deberá utilizarse un programa alternativo de lavado con crudos. En la sección 11 del presente Manual figuran recomendaciones relativas a dicho programa y procedimientos.

### 3) Buque tanque equipado con serpentines de calefacción

Este buque tanque está equipado con serpentines de calefacción en todos los tanques de carga y, a reserva de los límites impuestos por el sistema de calentamiento de la carga, puede transportar cargas que necesiten ser calentadas, bien para que puedan bombearse, o bien para evitar el depósito o la acumulación de fangos.

#### Orientaciones generales

Conviene tener presentes las dificultades que pueden surgir tratándose de ciertos crudos. Cuando se proceda al desembarque de crudos que presentan características susceptibles de crear problemas de bombeo o de depósito de fangos, habrá que lavar con crudos cada tanque para el que esté prevista esa operación al mismo tiempo que se descarga el tanque, de manera que se reduzca al mínimo el efecto de enfriamiento sobre los residuos de crudo. El enfriamiento incrementa tanto la viscosidad cinemática como la viscosidad dinámica\*\*\*\*\* de los residuos del tanque y, por consiguiente, repercute en la eficacia del programa de lavado con crudos.

Como orientación general en cuanto a las clases de hidrocarburos adecuados para el lavado con crudos a bordo del buque tanque, se recomienda seguir los siguientes criterios:

Para los crudos aromáticos cuya viscosidad cinemática es la característica de regulación de la temperatura, la viscosidad cinemática de los hidrocarburos utilizados para el lavado con crudos no deberá sobrepasar 60 centistokes a la temperatura del agente de lavado con crudos;

#### Q

Para los crudos parafínicos cuyo punto de fluidez es la característica de regulación de la temperatura, la temperatura de la carga que se utilice para el lavado con crudos será como mínimo 10°C superior a la temperatura de enturbiamiento, y en caso de formación excesiva de fangos sólo se utilizará una vez en un programa de lavado "en ciclo cerrado".

La temperatura aproximada de enturbiamiento del crudo puede calcularse, si se conoce la temperatura de fluidez (x) del crudo, utilizando la siguiente fórmula:

$$\text{Temperatura de enturbiamiento (en grados C)} = 20.2 (10^{(0,00708x - 0,1157714)}) + 8$$

Ejemplo práctico:

Suponiendo que la temperatura de fluidez sea igual a + 1°C

La temperatura de enturbiamiento será:

$$\begin{aligned} &= 20,2 (10^{(0,00708 \times 1) - 0,1157714}) + 8 \\ &= 20,2 (10^{(0,00708 - 0,1157714)}) + 8 \\ &= 20,2 (10^{-0,1086914}) + 8 \\ &= (20,2 \times 0,7785896) + 8 \\ &= 15,72 + 8 \end{aligned}$$

es decir: aprox. 24°C

\*\*\*\*\*

Definiciones: **La viscosidad cinemática** es la medida de la resistencia al flujo, con gravitación bajo la fuerza ejercida por su propia masa. Por regla general, la unidad de medida es el centistoke (cs) o el mm<sup>2</sup>/sec.

**La viscosidad dinámica** es la medida de la resistencia al flujo para un esfuerzo cortante inducido o para una velocidad de cizalladura conocida. Se calcula mediante la ecuación esfuerzo cortante (en Pascales) dividido por velocidad de cizalladura (en segundos inversos - s<sup>-1</sup>). La unidad de viscosidad dinámica es el centipoise (cp) o el mPa.s.

### Q

En caso de conocer el punto de fluidez, consúltese el gráfico adjunto (figura 1) a fin de obtener la temperatura de enturbiamiento.

### Q

Si la temperatura de fluidez sobrepasa aproximadamente 25°C, se puede utilizar el método de prueba de Bondi para determinar dicha temperatura.

#### **Procedimiento de prueba de Bondi (Véase la figura 2)**

Mediante este método se obtendrá la temperatura de enturbiamiento de los crudos del tipo de alto punto de fluidez.

#### *Equipo y procedimiento*

- 1) Obtener una muestra representativa de la carga. No dejar que la muestra de la carga se enfríe antes de que comience el procedimiento de prueba.
- 2) Usar un recipiente de vidrio (preferiblemente casi esférico), resistente al calor y a los cambios de temperatura, y llenar el recipiente con el crudo de muestra.
- 3) Insertar un termómetro en el centro de la muestra y calentar la muestra hasta que alcance una temperatura de como mínimo 30°C por encima de la temperatura del punto de fluidez del crudo en un baño de agua caliente. ***Durante este proceso, no cerrar herméticamente el recipiente.***
- 4) Preparar otro baño con agua a una temperatura que sea como mínimo 15°C inferior a la temperatura del punto de fluidez de la muestra. Utilizar un reloj o un cronómetro.
- 5) Sumergir en el baño frío el recipiente que contiene la muestra calentada y medir a intervalos muy regulares (al menos cada 30 segundos) la temperatura de la muestra.
- 6) Trazar un gráfico de la temperatura de la muestra en función del tiempo transcurrido desde el inicio de la prueba. Determinar las temperaturas a las cuales no se produjo pérdida de temperatura con el transcurso del tiempo. La primera temperatura observada de este tipo será la temperatura aproximada de enturbiamiento y la segunda, si la prueba se prolonga durante el tiempo necesario, será aproximadamente la temperatura del punto de fluidez del crudo.



Gráfico para determinar la temperatura de enturbiamiento

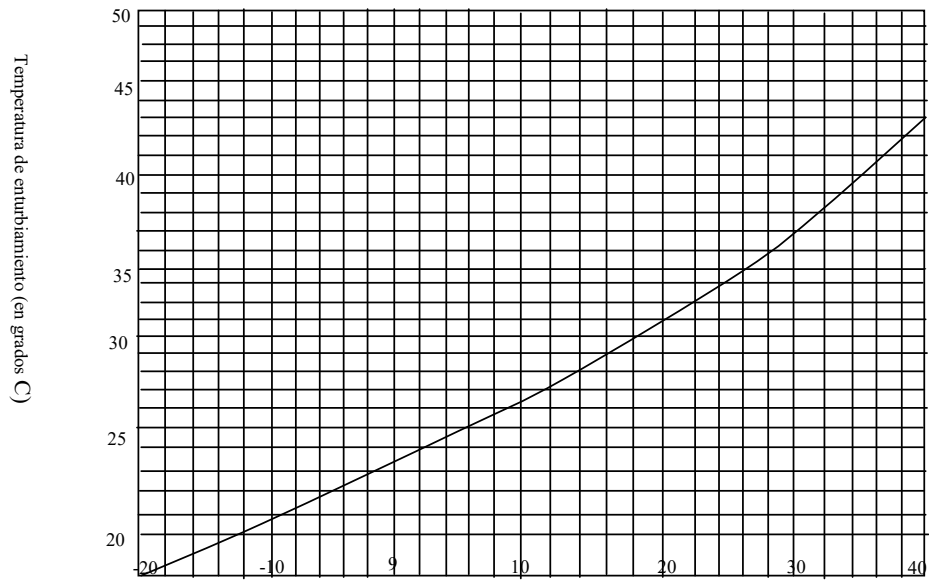


Figura 1 - Temperatura de fluidez (en grados C)

Gráfico de una prueba de Bondi

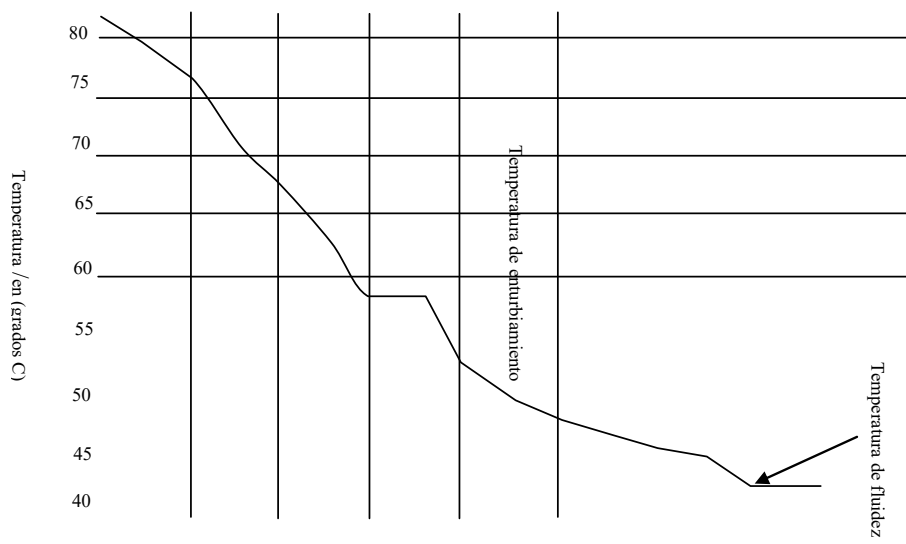


Figura 2 - tiempo en minutos

*D.G.T.M. Y.M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 1/2000*

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9

### **RESOLUCION MEPC.82(43)**

Aprobada el 1 de julio de 1999

#### **DIRECTRICES PARA LA VIGILANCIA DEL CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE A ESCALA MUNDIAL DEL FUELOIL RESIDUAL SUMINISTRADO PARA USO A BORDO DE LOS BUQUES**

EL COMITE DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confiere al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

CONSCIENTE de que la Conferencia de las Partes en el MARPOL 73/78 se celebró en septiembre de 1997 y adoptó el Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, en cuyo anexo figura el nuevo Anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", y ocho resoluciones de la Conferencia, incluida la resolución 4 en la que se prevé la elaboración de directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques.

RECONOCIENDO que la regla 14 del Anexo VI del MARPOL 73/78 exige que las Partes en el Anexo VI del MARPOL 73/78 vigilen el contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques teniendo en cuenta las directrices que elabore la Organización.

1. APRUEBA las Directrices para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques;
2. INSTA a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones interesadas a que faciliten los recursos y expertos necesarios para la implantación de esas directrices.

### **ANEXO**

#### **DIRECTRICES PARA LA VIGILANCIA DEL CONTENIDO MEDIO DE AZUFRE A ESCALA MUNDIAL DEL FUELOIL RESIDUAL, SUMINISTRADO PARA USO A BORDO DE LOS BUQUES**

#### **PREFACIO**

1 El objetivo principal de las directrices es establecer un método convenido para vigilar el contenido medio de azufre del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques. Otro objetivo de las directrices es hacer que se reanude el debate en el seno del CPMM sobre las medidas para reducir las emisiones de SO<sub>x</sub> procedentes de los buques, en el caso de que el nivel medio de azufre de los combustibles, calculado con arreglo a las presentes directrices, muestre un aumento sostenido.

## INTRODUCCION

2 Las presentes directrices obedecen a la regla 14 2) del Anexo VI del MARPOL 73/78 y a la resolución 4 de la Conferencia (MP/CONF.3/35), sobre la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil suministrado para uso a bordo de los buques. Entre las emisiones de las que trata el Anexo VI se encuentran las causales por la combustión de combustibles que contienen azufre. Se estableció un límite máximo para el contenido de azufre de los combustibles y, además, se decidió vigilar el contenido medio de azufre del fueloil.

Se calcula que las instituciones de análisis independientes llevan a cabo unos 50.000 análisis anuales, lo que representa entre el 25% y el 35% de todas las entregas. De los datos recogidos por esas instituciones puede calcularse el contenido medio actual de azufre del fueloil residual. Estas cifras se publican regularmente y en la actualidad son del 3% en masa.

## DEFINICIONES

3 A los efectos de las presentes directrices regirán las siguientes definiciones:

1) *Fueloil residual:*

Fueloil destinado a la combustión, con una viscosidad cinemática a 100°C igual o superior a 10,0 centistokes <sup>\*\*\*\*\*</sup>, entregado a los buques y utilizado a bordo de éstos.

2) *Proveedor de servicios de muestreo y análisis:*

Toda institución que a título comercial, suministre servicios de análisis y muestreo de combustibles líquidos entregados a buques, con objeto de evaluar los parámetros de calidad de dichos combustibles, entre ellos el contenido de azufre.

3) *Valor de referencia  $A_{m}$ :*

El valor del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques, calculado a partir de los datos acopiados en los tres primeros años de aplicación de las presentes directrices con arreglo a lo indicado en los párrafos 4 y 5.

## 4 VIGILANCIA Y CALCULO DEL PROMEDIO ANUAL Y DEL PROMEDIO MOVIL TRIENAL

### 4.1 Vigilancia

La vigilancia se basará en el cálculo del contenido medio de azufre del fueloil residual a partir de muestras recogidas y analizadas por servicios de análisis independientes. El contenido medio de azufre del fueloil residual se calculará todos los años. A los tres años se establecerá el valor de referencia para la labor de vigilancia en la forma descrita en el párrafo 5.

### 4.2 Cálculo del promedio anual

El cálculo anual del contenido medio de azufre del fueloil residual constituye la base de la labor de vigilancia.

---

\*\*\*\*\* Véase la norma 8217 (1996) de la ISO.

El contenido medio de azufre se calcula del siguiente modo:

Se registra, para un año civil determinado, el contenido de azufre de las muestras analizadas (una muestra por cada entrega, en la que el contenido de azufre se determina mediante el análisis del fueloil). El contenido de azufre de las muestras analizadas se suma y el resultado de esa suma se divide por el número de muestras. El resultado de esa división es el contenido medio de azufre del fueloil residual correspondiente a ese año.

Con objeto de poder adoptar medidas con conocimiento de causa, al 31 de enero de cada año se ofrecerá una representación gráfica de la distribución del contenido de azufre a escala mundial del fueloil residual, expresado como porcentaje mediante incrementos del 0,5%, con indicación de la cantidad de fueloil correspondiente a cada uno de esos incrementos del contenido de azufre.

La fórmula matemática del método de cálculo descrito figura en el apéndice 1 de las presentes directrices.

#### 4.3 Promedio móvil trienal

Se calculará un promedio móvil trienal del modo siguiente:

$$A_{cr} = (A_{c1} + A_{c2} + A_{c3}) / 3$$

Donde:

$A_{cr}$  = contenido medio (media móvil) de azufre de todas las entregas analizadas durante un período de tres años

$A_{c1}, A_{c2}, A_{c3}$  = contenido medio de azufre de todas las entregas analizadas durante cada uno de los años considerados

$A_{CR}$  se volverá a calcular cada año añadiendo la cifra más reciente correspondiente a  $A_c$  y suprimiendo la más antigua.

#### Establecimiento del valor de referencia

5 El valor de referencia aplicable al contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil residual suministrado para uso a bordo de los buques será  $A_w$ , siendo este valor igual al valor  $A_{cr}$  calculado en enero del año siguiente a los tres primeros años de los que se copiaron datos aplicando las presentes directrices.  $A_w$  se expresará como porcentaje.

#### Establecimiento de un calendario para la adopción de medidas destinadas a reducir las emisiones de $SO_x$

6 En el caso de que, una vez establecido el valor de referencia, en un año cualquiera  $A_{cr}$ , supere a  $A_w$  en un 0,2% o más, el Comité de Protección del Medio Marino examinará la necesidad de adoptar nuevas medidas destinadas a reducir las emisiones de  $SO_x$  procedentes de los buques, para determinar si esta cuestión ha de considerarse tema de alta prioridad. El CPMM revisará constantemente el valor de excedencia (actualmente: 0,2%), una vez que se haya establecido el valor de referencia.

#### Proveedores de servicios de muestreo y análisis

7 Para el período operativo inicial de cinco años, hay actualmente tres proveedores de servicios de muestreo y análisis a los efectos de las presentes directrices.

Cualquier proveedor de servicios de muestreo y análisis se ajustará a los siguientes criterios:

- .1 de preferencia, deberá ser miembro de la IACS aunque, en cualquier caso, habrá de recibir la aprobación del Comité de Protección del Medio Marino, que aplicará estos criterios;
- .2 dispondrá de personal técnico y directivo compuesto por profesionales competentes que ofrezcan una cobertura geográfica y una presencia local adecuadas para garantizar la prestación de servicios de calidad y rápidos;
- .3 ofrecerá sus servicios con arreglo a un código deontológico documentado;
- .4 será independiente con respecto a cualquier interés comercial en el resultado de la labor de vigilancia;
- .5 implantará y mantendrá un sistema de calidad reconocido internacionalmente, certificado por un auditor independiente, que garantice la posibilidad de reproducir y repetir unos servicios que son objeto de auditorías internas y se realizan de forma supervisada y en condiciones reguladas;
- .6 tomará un número importante de muestras todos los años con el fin de vigilar a escala mundial el contenido medio de azufre del fueloil residual.

#### **Método normalizado de cálculo**

8 Todos los proveedores de servicios de muestreo y análisis suministrarán la información necesaria para el cálculo del contenido medio de azufre del fueloil residual a la Secretaría de la OMI, o a otra tercera parte que se convenga, de la forma que se decida de común acuerdo y que apruebe el CPMM. Esa parte analizará la información recibida y presentará los resultados al CPMM de la forma que se convenga. Tal información se considerará importante desde el punto de vista de la competencia comercial y, por tanto, esa tercera parte la tratará como confidencial si así se lo indica cualquiera de las partes interesadas, sin que ello afecte a la información que requiera el Comité para la labor de vigilancia y la adopción de las decisiones correspondientes.

#### **Disposiciones financieras**

9 Los gastos de esta labor de vigilancia serán los derivados de la inversión inicial que realicen los proveedores citados en el párrafo 7 para establecer el sistema y la cantidad anual que se abonará a dichos proveedores para que faciliten los datos actualizados.

Los gastos que se realicen durante un período operativo de cinco años serán sufragados con carácter voluntario por los Estados Miembros que figuran en la lista del apéndice 2 de las presentes directrices. Al final del cuarto año de funcionamiento se procederá a una evaluación de la experiencia adquirida. Sobre esta base, se pide al Comité de Protección del Medio Marino que, en consulta con el Secretario General de la OMI, considere posibles disposiciones financieras de carácter más permanente para cubrir los gastos del sistema de vigilancia acordado.

### **Apéndice 1**

#### **Cálculo del contenido medio de azufre**

**Nota:** siempre que aparezca la expresión "todas las entregas" se entenderá que se trata de todas las entregas de las que se analicen muestras para determinar el contenido de azufre y que se tengan en cuenta a efectos de la labor de vigilancia.

**Cálculo no ponderado con la cantidad**

$$A_{ej} = \frac{\sum_{i=1,2,3,\dots,N} (a_i)}{N_j}$$

Siendo:

$A_{ej}$  = Contenido medio de azufre de todas las entregas analizadas en todo el mundo en el año j.

$a_i$  = Contenido de azufre de una muestra de la entrega i.

$N_j$  = Número de muestras en el año j.

**Apéndice 2****Lista de países que sufragarán los gastos de la labor de vigilancia por un período de cinco años**

Dinamarca  
Finlandia  
Noruega  
Países Bajos  
Reino Unido  
Suecia

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

MSC/Circ.909  
4 junio 1999

Ref.: T4/04.01

### **DIRECTRICES PROVISIONALES PARA UN ANALISIS SIMPLIFICADO DE LA EVACUACION EN LOS BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO**

1 El Comité de Seguridad Marítima tomó nota en su [71º período de sesiones (19-28 mayo 1999)] de que, en virtud de la regla II-2/28-1.3 del Convenio SOLAS, los buques de pasaje de transbordo rodado construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente han de someterse a un análisis de la evacuación en las etapas iniciales del proyecto.

2 Tras tomar nota de que los sistemas informáticos de simulación están todavía en fase de elaboración, el Comité decidió que se precisa un método de análisis provisional simplificado de la evacuación y aprobó las directrices provisionales para un análisis simplificado de la evacuación en los buques de pasaje de transbordo rodado que figuran en el anexo.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan en conocimiento de todos los interesados las directrices provisionales que figuran en el anexo y apliquen las disposiciones de las mismas, según proceda, junto con las prescripciones pertinentes de la regla II-2/28-1.3 del Convenio SOLAS.

4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que:

- .1 recopilen y presenten al Subcomité de Protección contra Incendios para ulterior examen cualquier información o dato obtenido mediante actividades de investigación y desarrollo, pruebas a escala real y nuevas conclusiones sobre el comportamiento humano que puedan ser de interés para el necesario perfeccionamiento futuro de estas directrices provisionales; y
- .2 presenten al Subcomité de Protección contra Incendios información sobre la experiencia adquirida con la aplicación de las directrices provisionales, y con la aplicación experimental de las mismas a las naves de pasaje de gran velocidad.

### **ANEXO**

#### **DIRECTRICES PROVISIONALES PARA UN ANALISIS SIMPLIFICADO DE LA EVACUACION EN LOS BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO**

##### **1 GENERALIDADES**

1.1 Además de cumplir las prescripciones pertinentes, las vías de evacuación de los buques de pasaje de transbordo rodado han de ser objeto de evaluación mediante un análisis de la evacuación realizado en las etapas iniciales del proyecto, de conformidad con lo dispuesto en la regla II-2/28-1.3, del Convenio SOLAS.

1.2 Las directrices tienen por objeto dar algunas indicaciones sobre cómo ha de realizarse un análisis simplificado de la evacuación y cómo han de utilizarse los resultados obtenidos con el fin de:

- .1 determinar y eliminar en la medida de lo posible la congestión que puede producirse durante el abandono del buque por el movimiento normal de los pasajeros y la tripulación en las vías de evacuación, considerando también la posibilidad de que los tripulantes tengan que desplazarse en sentido contrario al de los pasajeros en esas vías; y



- .2 demostrar que los medios de evacuación son suficientemente flexibles para tener en cuenta la posibilidad de que ciertas vías de evacuación, puestos de reunión, puestos de embarco y dispositivos y medios de salvamento no puedan utilizarse como resultado de un siniestro.

## 2 DEFINICIONES

- 2.1 *Carga de pasajeros*: número máximo de pasajeros a bordo.
- 2.2 *Hacinamiento*: densidad máxima admisible en las vías o espacios de evacuación, fijada en 3,5 personas por metro cuadrado.
- 2.3 *Tiempo de reacción (A)*: tiempo que tardan los pasajeros en asimilar la situación y reaccionar. Empieza con la notificación inicial de una emergencia (por ejemplo, una alarma) y termina cuando el pasajero se ha hecho cargo de la situación y empieza a dirigirse hacia un puesto de reunión.
- 2.4 *Tiempo de desplazamiento (T)*: tiempo que tardan todas las personas que se encuentran a bordo en desplazarse desde el punto en el que estaban en el momento de la notificación hasta los puestos de reunión y, desde allí, a los puestos de embarco.
- 2.5 *Tiempo de embarco (E)*: *tiempo de puesta a flote (L)*: tiempo total que tardarán en abandonar el buque todas las personas que se encuentren a bordo.

## 3 METODO DE EVALUACION

Las etapas del análisis de la evacuación son las siguientes:

### 3.1 Descripción del sistema

- .1 Identificación de los puestos de reunión.
- .2 Identificación de los puestos de embarco.
- .3 Identificación de las vías de evacuación.
- .4 Identificación de los dispositivos de salvamento.

### 3.2 Supuestos

Este método de cálculo del tiempo de evacuación es rudimentario y, por tanto, hay que partir de una serie de supuestos comunes para el análisis de la evacuación: a saber:

- .1 todos los pasajeros y tripulantes empezarán la evacuación al mismo tiempo y no se obstaculizarán unos a otros;
- .2 pasajeros y tripulantes utilizarán la vía de evacuación primaria;
- .3 la velocidad de desplazamiento depende de la densidad de personas y del tipo de medio de evacuación, y se supone que el flujo de personas sólo se produce en la dirección de la vía de evacuación y que no se adelantan unas a otras.
- .4 ningún pasajero ni tripulantes padece minusvalías o dolencias que menoscaben gravemente su capacidad para mantener el ritmo del resto;
- .5 el flujo en sentido contrario se tiene en cuenta con la aplicación del factor correspondiente;
- .6 se supone que la carga de pasajeros es del 100% (carga completa);
- .7 se considera que todos los medios de evacuación están disponibles;
- .8 las personas pueden desplazarse sin restricciones; y
- .9 en el factor de seguridad se tienen en cuenta los efectos del movimiento del buque, la edad e incapacidad de los pasajeros, la visibilidad restringida debida al humo, etc.



### 3.6 Cálculo de E + L

- .1 E + L se calculará a partir de:
  - .1.1 los resultados de pruebas en tamaño natural en buques y sistemas de evacuación similares; o
  - .1.2 los datos proporcionados por los fabricantes; sin embargo, en este caso, el método de cálculo debería documentarse incluyendo el valor del factor de seguridad específico que se utilice.
- .2 En el caso de que no pueda utilizarse ninguno de estos dos métodos, se supondrá que E + L es igual a 30 minutos.

### 3.7 Identificación de aglomeraciones

- 3.7.1 La existencia de aglomeraciones se verificará basándose en los siguientes criterios:
  - .1 hacinamientos; y
  - .2 colas considerables (acumulación de más de 1,5 personas/segundo entre la entrada y la salida a partir de un punto).
- 3.7.2 Los pormenores sobre la identificación de aglomeraciones se exponen en el apéndice de las presentes directrices.

### 3.8 Flexibilidad de las medidas

- 3.8.1 La no disponibilidad de un puesto de embarco o de cualquier dispositivo o medio de salvamento se deberá compensar plenamente mediante la capacidad de los otros puestos de embarco o medios y dispositivos de salvamento en la misma cubierta de embarco.
- 3.8.2 La no disponibilidad de corredores, escaleras, puertas, etc., se tiene en cuenta mediante el factor de seguridad.

## 4 MEDIDAS CORRECTIVAS

Si el tiempo total de evacuación calculado según se describe en el párrafo 3.5 es superior a 60 minutos, se consideran medidas correctivas en la fase de proyecto, modificando convenientemente uno o más componentes del sistema de evacuación (por ejemplo vías de evacuación, dispositivos de salvamento, etc). En tal caso, habrá que volver a calcular el tiempo de evacuación.

## 5 DOCUMENTACION

La documentación del análisis incluirá los puntos siguientes:

- .1 los supuestos básicos del análisis;
- .2 un esquema de la disposición de las zonas sometidas a análisis;
- .3 la distribución inicial y la densidad de personas, inmediatamente antes de la evacuación y al menos en dos casos (durante el día y durante la noche);
- .4 los parámetros del movimiento inicial de las personas;
- .5 el método de análisis, si es diferente al de estas directrices provisionales;
- .6 el tiempo total; y
- .7 los puntos de aglomeración y las colas considerables.

## APENDICE

### METODO PARA CALCULAR EL TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO (T)

#### 1 PARAMETROS QUE HAN DE CONSIDERARSE

##### 1.1 Anchura efectiva ( $W_e$ )

A fin de compensar el movimiento lateral del cuerpo y asegurar el equilibrio, las personas que se mueven a través de las vías de evacuación mantienen un espacio libre entre ellas y las paredes y/o otros elementos fijos (por ejemplo, pasamanos, asiento fijos, etc.). La anchura efectiva de cualquier tramo de una vía de evacuación es la anchura despejada de ese tramo con la reducción correspondiente a la suma de los espacios libres. Los valores que se recomiendan para los espacios libres se indican en el cuadro 1.1.

Cuadro 1.1

**Extracto de la publicación "SFPE of Protection Engineering Handbook, 2nd edition NFPA 1995"**

Elemento de la vía de evacuación	Espacio libre (m)
Escaleras	0,15
Pasamanos	0,05
Asientos fijos en espacios públicos	0
Paredes	0,20
Puertas	0,15

##### 1.2 Anchura despejada

La anchura despejada es:

- .1 la que se mide desde los pasamanos en corredores y escaleras;
- .2 la anchura real de paso de una puerta es su posición completamente abierta;
- .3 el espacio entre los asientos fijos para los pasillos en espacios públicos; y
- .4 el espacio entre la parte más sobresaliente de los asientos (cuando estén sin ocupar) en una fila de asientos en espacios públicos.

##### 1.3 Densidad de personas (D)

La densidad de personas en una vía de evacuación es el número de personas ( $p$ ) dividido por el área disponible de la vía de evacuación correspondiente al espacio donde se hallaban inicialmente las personas, expresada en ( $p/m^2$ ).

El área disponible de la vía de evacuación se calculará a partir de la anchura efectiva  $W_e$ .

##### 1.4 Velocidad de las personas (S)

La velocidad (m/s) de las personas a lo largo de la vía de evacuación depende de la densidad de personas y del tipo de vía de evacuación. Los valores de velocidad de las personas se indican en el cuadro 1.5.

1.5 Flujo específico de personas ( $F_s$ )

El flujo específico (personas/ms) es el número de personas evacuadas que pasan por un punto en la vía de evacuación por unidad de tiempo y por unidad de anchura efectiva  $W_e$  de la vía correspondiente. En el cuadro 1.5 se indican las cifras de  $F_s$  correspondientes a diversos valores de densidad y a las características de la vía de evacuación.

Cuadro 1.5

Extracto de la publicación *SFPE of Fire Protection Engineering Handbook, 2<sup>nd</sup> edition NFPA 1995*

Tipo de instalación	Condición	Densidad D (p/m <sup>2</sup> )	Velocidad de Las personas S (m/s)	Flujo Especifico $F_s$ (p/(m/s))
Escaleras (de bajada)	Baja	<1,9	1,0	0,54
	Óptima	1,9 a 2,7	0,50	0,94
	Moderada	2,7 a 3,2	0,28	0,77
	Hacinamiento	>3,2	0,13	0,42
Escaleras (de subida)	Baja	< 1,9	0,8	0,43
	Óptima	1,9 a 2,7	0,40	0,75
	Moderada	2,7 a 3,2	0,22	0,62
	Hacinamiento	>3,2	0,10	0,32
Pasillos, umbrales	Baja	<1,9	1,4	0,76
	Óptima	1,9 a 2,7	0,70	1,30
	Moderada	2,7 a 3,2	0,39	1,10
	Hacinamiento	>3,2	0,18	0,55

1.6 Flujo calculado de personas ( $F_c$ )

El flujo calculado de personas (p/s) es el número previsto de personas que pasan por un punto en particular de una vía de evacuación por unidad de tiempo. Se obtiene mediante la siguiente fórmula:

$$F_c = F_s \cdot W_e \quad (1.6)$$

1.7 Tiempo de flujo ( $t_f$ )

El tiempo de flujo (s) es el tiempo total necesario para que un número  $N$  de personas pasen por un punto en el sistema de salida, y se calcula de la siguiente manera:

$$t_f = N / F_c \quad (1.7)$$

## 1.8 Transiciones

Las transiciones son los puntos del sistema de salida en los que cambia el tipo (por ejemplo, de un pasillo a una escalera) o la dimensión de una vía o cuando las vías se unen o ramifican.

En una transición, la suma de todos los flujos de salida calculados es igual a la suma de todos los flujos de entrada calculados:

$$\sum F_c (\text{entrada})_i = \sum F_c (\text{salida})_j \quad (1.8)$$

donde:

$$\begin{aligned} F_c(\text{entrada}) &= \text{flujo de llegada al punto de transición calculado para la vía (i)} \\ F_c(\text{salida}) &= \text{flujo de salida del punto de transición calculada para la vía (j)} \end{aligned}$$

### 1.9 Hacinamiento

La densidad máxima admisible, en vías o espacios de evacuación, es de 3,5 personas/m<sup>2</sup>.

### 1.10 Factor de seguridad y de contraflujo

El tiempo de desplazamiento T se expresa en segundos y se obtiene de la siguiente manera:

$$T = (\delta + \Upsilon)t_1 \quad (1.10)$$

donde:

$\Upsilon$  es el factor de seguridad que equivale a 2,0

$\delta$  es el factor de contraflujo que equivale a 0,30

$t_1$  es el mayor tiempo de desplazamiento en condiciones ideales resultante de la aplicación del procedimiento de cálculo que figura en el párrafo 2 de este apéndice.

## 2 PROCEDIMIENTO DE CALCULO DEL TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO EN CONDICIONES OPTIMAS

### 2.1 Parámetros

A fin de ilustrar este procedimiento se utilizan los siguientes parámetros:

$t_{\text{escalera}}$  = tiempo de desplazamiento(s) desde la cubierta más alta (o más baja) hasta el puesto de embarco más próximo.

$T_{\text{cubierta}}$  = tiempo de desplazamiento(s) necesario para trasladarse desde el punto más lejano de la vía de evacuación de una cubierta hasta la escalera.

### 2.2 Cuantificación del tiempo de flujo

Las etapas básicas del cálculo son las siguientes:

- .1 Representación esquemática de las vías de evacuación como una red hidráulica en la que las tuberías serían los pasillos y las escaleras, las válvulas serían las puertas y las restricciones en general, y los tanques serían los espacios públicos.
- .2 Cálculo de la densidad D de las principales vías de evacuación de cada cubierta. En el caso de que los camarotes den a un pasillo, se supone que las personas que se alojan en los camarotes salen al mismo tiempo al pasillo; la densidad del pasillo consiste, por consiguiente, en el número de ocupantes de los camarotes por área de unidad de pasillo calculada a partir de la anchura efectiva (véase el párrafo 1.3). Con respecto a los espacios públicos amplios, se supone que todas las personas inician la evacuación simultáneamente y utilizan las puertas de salida en su capacidad específica máxima; se puede asumir que el número de personas que proceden a la evacuación es proporcional a la anchura efectiva de las puertas. Asimismo, se pueden formular otras hipótesis basándose en el proyecto. En cualquier caso, se ha de comprobar que no se produce ningún hacinamiento verificando que  $D < 3,5 \text{ p/m}^2$ .
- .3 Cálculo de los flujos específicos  $F_s$  a partir de las densidades iniciales que representan los flujos iniciales en los pasillo o a través de las puertas.
- .4 Cálculo del flujo  $F_c$  de los pasillos y puertas en la dirección de la escalera correspondiente de evacuación asignada.

- .5 Una vez alcanzado un punto de transición, se utiliza la formula (1.8) para determinar el(los) flujo(s) calculados de salida  $F_c$ . En los casos en que se pueda superar el punto de transición a través de dos o más vías, se supone que el flujo  $F_c$  de cada vía es proporcional a su anchura efectiva.

Con respecto a los flujos de entrada existen dos posibilidades:

- el valor del flujo específico  $F_s$  no es superior al valor definido como "óptimo" en el cuadro 1.5, de modo que el valor de la velocidad (S) se toma mediante la interpolación del cuadro 1.5; y
  - el valor del flujo específico  $F_s$  es superior al valor definido como "óptimo" en el cuadro 1.5; en este caso en el punto de transición se formará una cola y procederá asumir que el flujo de salida es igual al valor de "hacinamiento" definido en el cuadro 1.5 y considerar la velocidad de salida (S) de las personas se toma como la velocidad "óptima" del cuadro 1.5. Esto se debe al hecho de que, una vez superada la congestión, la densidad de personas disminuye y la velocidad aumenta. La cola en el punto de transición se caracteriza por su aumento, cuyo valor es igual a la diferencia entre los valores de entrada y salida de los flujos calculados  $F_c$ .
- .6 El procedimiento anteriormente mencionado se repite para cada cubierta que dé acceso a la escalera de evacuación asignada lo cual da como resultado un conjunto de valores iniciales del flujo  $F_c$  y la velocidad S calculados.
- .7 Utilizando la formula (1.8) y considerando el descansillo de cada escalera como un punto de transición que presenta flujos de entrada procedentes de las escaleras y la cubierta, se calcula el flujo  $F_c$  resultante del desplazamiento desde el descansillo hasta la escalera. El procedimiento será el mismo que el descrito en el .5 *supra*.
- .8 Los cálculos del .7 *supra* se repetirán para cada tramo de escaleras hasta alcanzar los puestos de embarco.
- .9 Cálculo, a partir de N (número de personas que acceden a un tramo de escalera o a un pasillo) y del  $F_c$  pertinente, del tiempo de flujo  $t_f$  de cada escalera y pasillo. El tiempo de flujo  $t_f$  de cada vía de evacuación es el tiempo máximo entre los valores correspondientes a cada tramo de la vía de evacuación.
- .10 Evaluación del tiempo de desplazamiento  $t_{cubierta}$  desde el punto más lejano de cada vía de evacuación hasta la escalera, definida como la relación longitud/velocidad. Con respecto a los distintos tramos de la vía de evacuación, se deberían sumar los tiempos de desplazamiento si se utilizan dichos tramos en serie, de lo contrario se adoptará, de entre tales tiempos, el de desplazamiento máximo. Este cálculo se debería realizar para cada cubierta; dado que se presume que las personas se desplazan sobre cada cubierta en línea paralela a la escalera asignada, se tomaría el valor dominante  $t_{cubierta}$  como el valor máximo entre ellos.
- .11 El tiempo estimado de desplazamiento en cada escalera,  $t_{escalera}$  desde la parte superior (o inferior, dependiendo de si la vía es ascendente o descendente) de la cubierta hasta el puesto de reunión, se define como la relación entre la longitud de la escalera y la velocidad.
- .12 El tiempo total de desplazamiento por una vía de evacuación hasta el puesto de reunión asignado es el siguiente:

$$t_f = t_f + t_{cubierta} + t_{escalera} \quad (2.2.12)$$

- .13 Si se puede acceder al puesto de reunión de una zona principal desde las cubiertas inferiores y superiores, el valor total de  $t_1$  no será el resultante de la suma de los tiempos de desplazamiento desde la cubierta inferior o la cubierta superior hasta el puesto de reunión, sino el mayor de estos dos valores.
- .14 Este procedimiento se repetirá en las hipótesis correspondientes al día y noche, salvo que la distribución de las personas sea en ambos casos obviamente similar (generalmente es así durante la noche, pero se deberá verificar). Con respecto similar a cada vía de evacuación principal que conduzca al puesto de reunión asignado se obtendrá un valor de  $t_1$  distinto.
- .15 Se indicarán los puntos de congestión potenciales que determine el análisis.
- .16 Una vez realizado el cálculo para todas las vías de evacuación, se elegirá el valor superior de  $t_1$ , a fin de calcular el tiempo de desplazamiento T utilizando la formula (1.10).

-----oo000oo-----

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

MSC/Circ.623/Rev.1  
16 junio 1999

Ref. T1/13.01

**ACTOS DE PIRATERIA Y ROBOS A MANO ARMADA  
PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES**

**Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la  
prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los  
buques**

1 En su 71º periodo de sesiones (19 a 28 de mayo de 1999), el Comité de Seguridad Marítima revisó la circular MSC/Circ.623, (Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques) y preparó las directrices revisadas que se adjuntan.

2 La revisión se realizó a partir de las recomendaciones formuladas en los seminarios y cursillos sobre actos de piratería y robos a mano armada contra buques impartidos por la OMI en Brasilia (20 a 22 de octubre de 1998) y Singapur (3 a 5 febrero de 1999).

3 Se recomienda a los Gobiernos Miembros y organizaciones que gozan de carácter consultivo ante la OMI que distribuyan la circular a los propietarios y armadores de buques, compañías navieras, capitanes y tripulaciones.



## ANEXO

### DIRECTRICES PARA PROPIETARIOS Y ARMADORES DE BUQUES, CAPITANES Y TRIPULACIONES SOBRE LA PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE ACTOS DE PIRATERÍA\* Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES

#### Introducción

1 La presente circular tiene por finalidad señalar a la atención de los propietarios de buques, capitanes y tripulación las precauciones que deben adoptarse para reducir los riesgos de piratería en alta mar y los robos a mano armada contra los buques cuando éstos se encuentren fondeados, frente a los puertos o navegando en las aguas territoriales de un Estado ribereño. Contiene un resumen de las medidas que deben adoptar las autoridades de los Estados ribereños pertinentes y la Administración marítima del propio buque para reducir el riesgo que plantean tales ataques, posibles respuestas a ellos y la necesidad imperiosa de denunciar los ataques, hayan tenido éstos éxito o no. Los informes deben ser enviados tan pronto como sea posible para permitir así que se adopten las medidas necesarias.

2 Estas recomendaciones se han extraído de diferentes fuentes. En caso de opiniones contradictorias, se han indicado las razones por las cuales se eligió la medida recomendada.

#### El objetivo de los piratas y ladrones

3 Además del secuestro del buque y del robo de la carga, el objetivo principal de los atacantes que actúan en el sudeste asiático parece ser el dinero en efectivo que se encuentra en la caja fuerte, las pertenencias de la tripulación y cualquier equipo desmontable del buque, incluidas las bobinas de cables. En Sudamérica, algunos ataques de piratas y ladrones a mano armada están relacionados con los estupefacientes. En los casos en que se ha demostrado la manipulación indebida de contenedores, se sugirió que los atacantes podrían haber accedido al buque cuando éste se encontraba en el muelle, para después escapar por el costado con lo que pudieran llevarse consigo. Por consiguiente, se recomienda que se lleve a cabo un control exhaustivo de los compartimientos y de los medios de amarre del buque antes de salir del puerto.

---

\* La siguiente definición de piratería figura en el artículo 1012 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar:

"Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
  - i) contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
  - ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente."

## **Reducir la tentación de piratería y robo a mano armada**

### **Dinero en efectivo en la caja fuerte del buque**

4 La convicción de que en la caja fuerte del capitán se transporta gran cantidad de dinero en efectivo constituye un atractivo para los atacantes. En varias oportunidades, esta creencia estaba justificada y se robaron grandes sumas. Si bien a veces puede ser necesario transportar dinero en efectivo para el funcionamiento del buque y las necesidades de la tripulación, así como para salvar las restricciones que impone el control de cambios en algunos Estados, ese dinero constituye también un atractivo para los atacantes, quienes intimidarán al capitán o a los miembros de la tripulación hasta que éstos revelen su emplazamiento. Los propietarios de buques deben estudiar los medios de eliminar la necesidad de llevar a bordo grandes cantidades de dinero en efectivo. Cuando sea necesario por las restricciones sobre el control de cambio impuestas por los Estados, este hecho se pondrá en conocimiento de la Administración marítima del buque para que consideren si deben presentarse reclamaciones para que se imponga un criterio más flexible como parte de la respuesta internacional para acabar con los ataques que llevan a cabo piratas y ladrones armados.

### **Dirección del capitán y los tripulantes**

5 Los capitanes deberán tener presente la posibilidad de que los atacantes intercepten las comunicaciones buque-tierra y se sirvan de la información obtenida para elegir sus víctimas. Por consiguiente, en zonas donde se hayan registrado ataques deberá procederse con cautela cuando se transmita información por radio sobre la carga o los objetos de valor a bordo.

6 A los tripulantes que bajen a tierra en puertos de zonas afectadas se les recomendará que no hablen del viaje del buque ni de los pormenores de la carga con personas que no tengan relación con las actividades del buque.

### **Tripulaciones más pequeñas**

7 El menor tamaño de las tripulaciones con que cuentan actualmente los buques también constituye un factor que favorece a los atacantes. Una tripulación pequeña, empeñada en garantizar la navegación segura de su buque en aguas congestionadas o restringidas, tendrá a cargo la ardua tarea adicional de mantener elevados niveles de vigilancia durante periodos prolongados. Los propietarios de buques harían bien en considerar la posibilidad de mejorar las guardias de seguridad cuando sus buques se encuentren navegando o anclados en aguas de puertos donde se producen ataques. También deberían examinar la posibilidad de proporcionar equipo de vigilancia y detección adecuado para brindar ayuda a sus tripulantes y proteger sus buques.

### **Prácticas recomendadas**

8 Las prácticas recomendadas que se resumen a continuación se basan en informes sobre sucesos, instrucciones publicadas por organizaciones comerciales y medidas concebidas para mejorar la seguridad del buque. Corresponde únicamente a los propietarios o capitanes de buques que naveguen en aguas donde se producen ataques determinar en qué medida se siguen o aplican las recomendaciones. También sería conveniente que el sector naviero consultara otras recomendaciones existentes\*.

---

\* Por ejemplo: la Marine Guidance Note 75 del Reino Unido, la publicación de BIMCO titulada "The Ship Master's Security Manual" (julio de 1998), la publicación de la ICS y la ISF "Pirates and Armed Robbers - A Master's Guide" (Tercera edición, 1999) y la publicación de la IMB "Special Report on Piracy and Armed Robbery" (marzo de 1998).

9 Las medidas recomendadas se definen como fases relacionadas con cualquier viaje que se realice por una zona donde exista la amenaza de piratería o robo a mano armada. Esas fases definen las principales etapas en todas las situaciones normales, de intento de acto de piratería o robo a mano armada y de acto de piratería o robo a mano armada confirmado. Pueden o no concretarse, según la evolución de la situación concreta.

#### **Fase anterior al acto de piratería o robo a mano armada: Plan de defensa del buque**

10 Todos los buques que naveguen en aguas en las que se haya producido ataques deberán contar con un plan de defensa\* para casos de piratería y robo a mano armada contra el buque. Dicho plan se preparará teniendo en cuenta los riesgos que puedan presentarse, los tripulantes disponibles, la aptitud y formación de éstos, la posibilidad de establecer zonas seguras a bordo del buque y el equipo de vigilancia y detección que se haya proporcionado. El plan deberá abarcar, entre otras cosas:

- .1 la necesidad de establecer una vigilancia más estricta y la utilización del equipo de luces, de vigilancia y de detección;
- .2 la respuesta de la tripulación en caso de que se detecte un posible ataque o se esté produciendo un ataque;
- .3 los procedimientos que deben seguirse para emitir la alarma; y
- .4 los informes que deben hacerse después de un ataque o de una **tentativa de ataque**.

Los planes de defensa deben garantizar que los capitanes y la tripulación se den perfecta cuenta de los riesgos que entrañan los ataques llevados a cabo por piratas o ladrones armados. En particular, deben abordar la cuestión de los peligros que puede entrañar que un miembro de la tripulación responda de manera agresiva a un ataque. El pronto descubrimiento de un posible ataque constituye **el factor disuasivo más eficaz**. Las respuestas agresivas cuando ya se ha producido un ataque y, en particular, una vez que los atacantes se encuentren a bordo, pueden hacer aumentar notablemente los riesgos que corren el buque y las personas a bordo.

11 Según el plan de defensa del buque, todas las puertas que den acceso al puente, la cámara de máquinas, los compartimientos del aparato de gobierno, los camarotes de los oficiales y los alojamientos de la tripulación deben cerrarse y controlarse en las zonas afectadas, e inspeccionarse regularmente. El objetivo debe ser crear zonas seguras en las que los atacantes no puedan penetrar fácilmente.

12 Es importante planificar y ejecutar bien las medidas para hacer frente al suceso, y todos los interesados deben estar familiarizados lo más posible con el entorno de un buque. Por consiguiente, los agentes de las fuerzas de seguridad que sean responsables de la lucha contra los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, ya sea en el mar o en un puerto, deben recibir instrucción sobre la configuración general y las características de los distintos tipos de buques en los que sea más probable que tenga que intervenir, y los propietarios de los buques deben colaborar con las fuerzas de seguridad facilitando el acceso a sus buques para permitir la necesaria familiarización con el entorno a bordo de éstos.

#### **Desvío de buque y retraso del fondeo**

13 Cuando sea posible, los buques serán alejados de las zonas donde se sabe que se han producido ataques y, en especial, se deberán evitar los atascamientos. Si los buques están aproximándose a un puerto donde han tenido lugar ataques contra buques fondeados más que contra

---

\* Para una posible orientación a este respecto véase la circular MSC/Circ.443.

buques en navegación, y se sabe que el buque deberá fondear en las proximidades del puerto durante algún tiempo, debe considerarse la posibilidad de demorar el fondeo reduciendo la velocidad o prolongando la derrota para permanecer bien alejado de la costa y reduciendo, por consiguiente, el periodo durante el cual está expuesto a riesgos. El contacto con las autoridades deberá garantizar que no se afecta la prioridad para el fondeo. En los acuerdos mediante póliza de fletamiento se tendrá en cuenta la posibilidad de que los buques necesiten demorar su llegada a los puertos en los que suelen producirse ataques, ya sea cuando no se dispone de fondeadero para el buque o bien cuando la carga o descarga en alta mar se demoren durante un periodo prolongado.

#### **Práctica para la ejecución del plan de seguridad**

14 Antes de entrar en una zona donde se han producido ataques, la tripulación del buque deberá haber puesto en práctica y perfeccionado los procedimientos establecidos en el plan de seguridad del buque. Se habrá ensayado la totalidad de las señales y procedimientos de alarma. Si se deben dar instrucciones a través del sistema de altavoces del buque o de aparatos de radio personales, las mismas deben ser comprendidas de manera inequívoca por quienes no tienen un dominio completo del idioma en el cual se darán las instrucciones.

15 Nunca se insistirá demasiado en la necesidad de que todos los posibles puntos de acceso al buque y todas las zonas clave y de seguridad del mismo estén libres de peligro y bajo control cuando esté en puerto, fondeado y en navegación en las zonas afectadas. Se capacitará a la tripulación para el uso de todo equipo adicional de vigilancia o detección instalado a bordo. La planificación y capacitación se llevarán a cabo dando por seguro que se producirá un ataque y no suponiendo que, con un poco de suerte, el mismo no ocurrirá. El hacer saber a los atacantes que el buque cuenta con una tripulación alerta y capacitada, que aplica un plan de seguridad, ayudará a disuadirlos de atacar el buque.

#### **Precauciones cuando el buque está fondeado o en puerto**

16 En las zonas donde se producen ataques es importante limitar, registrar y controlar a las personas que tienen acceso a un buque cuando éste se encuentra en puerto o fondeado. Fotografiar a quienes abordan el buque puede constituir un útil medio de disuasión o de ayuda para identificar a los atacantes que pueden haber tenido acceso al buque antes de llevar a cabo el ataque. Sólo será necesario revelar la película si se ha producido un ataque. Habida cuenta de que los atacantes pueden valerse de su conocimiento de las declaraciones de carga para elegir sus objetivos, deben realizarse todos los esfuerzos posibles para limitar la distribución de documentos que proporcionen información sobre las cargas a bordo o su ubicación en el buque.

17 Antes de que se haga a la mar, se registrará exhaustivamente el buque y se asegurarán y controlarán todas las puertas o puntos de acceso. Esto es especialmente importante respecto al puente, la cámara de máquinas, el puesto de gobierno y otras zonas vulnerables. Posteriormente, se controlarán de modo periódico las puertas y puntos de acceso. Será necesario examinar cuidadosamente los medios de control de las puertas o puntos de acceso que deban utilizarse en caso de emergencia a bordo. No se deberá poner en peligro la seguridad del buque o de la tripulación.

18 Los guardias de seguridad empleados en el puerto o fondeadero en distintos buques deben estar en comunicación entre sí y con las autoridades portuarias durante su guardia. La responsabilidad respecto de la selección de tales guardias incumbe a las compañías de personal de seguridad, las que, a su vez, deben ser seleccionadas por las autoridades pertinentes.

#### **Guardia y vigilancia**

19 Es fundamental mantener la vigilancia. Demasiado a menudo la primera señal de un ataque ha sido la aparición de los atacantes en el puente o en el camarote del capitán. La alerta anticipada sobre

un posible ataque dará la oportunidad de hacer sonar las alarmas, alertar a otros Buques y a las autoridades costeras, iluminar la nave sospechosa, realizar una maniobra de evasión o iniciar otros procedimientos de respuesta. La manifestación de signos de que el buque sabe que va a ser atacado puede desalentar a los atacantes.

20 Cuando los buques se encuentran en aguas donde se han producido ataques, o acercándose a las mismas, se deberá aumentar el número de guardia y vigías en el puente. Se considerará la necesidad de apostar vigías adicionales a popa o para cubrir los "puntos ciegos" del radar. Las empresas deberán examinar la conveniencia de adquirir prismáticos para baja visibilidad para el personal del puente y a cargo de las guardias. En todo momento habrá personal afectado al radar, aunque puede resultar difícil detectar embarcaciones pequeñas moviéndose rápida y discretamente en las pantallas de radar de los buques. Un radar de yate, instalado a popa, puede proporcionar una cobertura radárica adicional que permita detectar pequeñas embarcaciones que se acerquen por detrás cuando el buque esté navegando. Del mismo modo, cuando el buque se encuentra fondeado, la utilización de un radar de yate adecuadamente situado puede alertar sobre la proximidad de una embarcación pequeña.

21 Es especialmente importante mantener una guardia de radar y visual sobre las naves que pueden seguir al buque cuando éste se encuentre en navegación, y acercarse rápidamente al mismo para llevar a cabo un ataque. Siempre se considerarán sospechosas las embarcaciones pequeñas que se acomoden a la velocidad del buque en una derrota paralela o siguiéndolo. Cuando se haya notado la presencia de una embarcación sospechosa, es importante mantener una guardia todo horizonte eficaz, debido a la posibilidad de que la primera embarcación sea sólo un señuelo y de que exista el propósito de subir a bordo desde una segunda embarcación, mientras la atención se centra en la primera.

22 Las compañías propietarias de buques que visiten con frecuencia zonas donde se hayan producido ataques, deberán estudiar la posibilidad de adquirir y utilizar dispositivos visuales y electrónicos más perfeccionados, a fin de mejorar tanto la capacidad de la guardia radárica como visual respecto de las embarcaciones atacantes durante la noche; aumentando así las posibilidades de emitir una alerta temprana respecto a un eventual ataque. En especial, puede considerarse la instalación de dispositivos para visión nocturna, de radares pequeños para cubrir los sectores ciegos a popa, de circuitos cerrados de televisión y de medios físicos, tales como alambres de púas. En determinadas circunstancias pueden resultar adecuadas las armas no mortíferas. Se puede utilizar asimismo equipo de alerta y detección de rayos infrarrojos.

#### **Procedimientos para las comunicaciones**

23 El capitán se asegurará de que una persona responsable autorizada para encargarse de las comunicaciones está de servicio durante todo el tiempo mientras el buque se encuentra en zonas donde se registran ataques, o se aproxima a las mismas.

24 Antes de entrar en zonas donde se han registrado ataques, y cuando el equipo del SMSSM de a bordo no tenga un dispositivo que le permita actualizar automáticamente la situación a partir de una ayuda electrónica a la navegación complementaria, se recomienda vivamente que se registren manualmente en el equipo de comunicaciones adecuado la situación del buque a intervalos regulares. Se recomienda que los propietarios inicien el programa de alarma de Inmarsar "C" del SMSSM antes de entrar en las zonas afectadas, para su utilización cuando se considere adecuado (MSC/Circ.805).

#### **Escucha radioeléctrica y respuestas**

25 Cuando el buque se encuentre en zonas donde hayan ocurrido ataques se mantendrá una escucha radioeléctrica permanente con las autoridades costeras o navales pertinentes. También se mantendrá una escucha permanente en todas las frecuencias de socorro y seguridad, especialmente en el canal 16 de ondas métricas y en 2 182 kHz. Los buques también deberán asegurarse de que se escuchan todas las transmisiones relativas a información sobre seguridad marítima para la zona. Habida

cuenta de que se prevé utilizar normalmente para tales transmisiones el sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de Inmarsat a través del servicio SafetyNET, cuando se encuentren en zonas con riesgo de ataque o aproximándose a las mismas los propietarios se asegurarán de que se dispone en permanencia de un receptor de LIG adecuado. Los propietarios también deben examinar la posibilidad de instalar un receptor afectado a este cometido, es decir, un receptor que no esté incorporado a una estación terrena costera utilizada con fines comerciales, para así garantizar que no se pasan por alto transmisiones de carácter urgente.

26 En la circular MSC/Circ.597, distribuida en agosto de 1992, la Organización Marítima Internacional (OMI) recomienda que los informes sobre ataques de piratas o ladrones armados se envíen al correspondiente centro coordinador de salvamento de la zona (CCS). La misma circular recomienda también a los Gobiernos que adopten medidas para que tales centros puedan remitir los informes sobre ataques a las fuerzas de seguridad pertinentes.

27 Si se observan movimientos sospechosos que puedan conducir a un ataque inminente, se aconseja al buque que establezca contacto con el correspondiente centro coordinador de salvamento. Cuando el capitán considere que estos movimientos pueden constituir un peligro directo para la navegación, se considerará la posibilidad de transmitir un "mensaje de peligro" a "todas las estaciones (CQ)", en tanto que aviso a otros buques que se encuentren en las inmediaciones, así como de alertar a los correspondientes centros coordinadores de salvamento (CCS). Los mensajes de peligro se deben transmitir empleando un lenguaje corriente, en una frecuencia de trabajo de ondas métricas, a continuación de un anuncio en el canal 70 de ondas métricas utilizando la prioridad de "seguridad". Todas estas medidas irán precedidas de la señal de seguridad (Sécurité).

28 Cuando, en su opinión, existan pruebas irrefutables de que la seguridad del buque está amenazada, el capitán deberá ponerse en contacto inmediatamente con el centro coordinador de salvamento pertinente, y si se considera adecuado, autorizar la transmisión de un "mensaje urgente" a "todas las estaciones" a través del canal 16 de ondas métricas, 2 182 kHz, o de cualquier otro servicio de comunicaciones que considere conveniente; por ejemplo, Inmarsat, etc. Todos estos mensajes irán precedidos de la correspondiente señal de urgencia (PAN PAN) y/o de una llamada selectiva digital en el canal 70 de ondas métricas y/o de 2 187,5 kHz utilizando la categoría de "urgente para todos los buques". Si se ha utilizado la señal de urgencia y, finalmente, el ataque no tiene lugar, el buque deberá cancelar el mensaje tan pronto como se perciba de que ya no es necesario adoptar medidas al respecto. Este mensaje de cancelación deberá estar dirigido, asimismo, "a todas las estaciones".

29 Si se produce un ataque y el capitán opina que el buque o la tripulación se encuentran en peligro grave e inminente que exige ayuda inmediata, deberá autorizar inmediatamente la transmisión de un mensaje de socorro, precedido de las correspondientes alertas de socorro (MAYDAY, LSD, etc.), utilizando para ello todos los sistemas de radiocomunicaciones disponibles. El correspondiente centro coordinador de salvamento deberá acusar recibo e intentar establecer comunicación. Si se utiliza una estación terrena de buque, los buques deberán asegurarse, a fin de reducir al mínimo la demora, de que se utiliza la estación terrena costera asociada con el CCS.

30 Los capitanes deberán tener presente que la señal de socorro sólo debe usarse en caso de peligro **inminente** y que su utilización debido a razones urgentes podría hacer que no se preste suficiente atención a las llamadas de los buques que realmente necesitan ayuda inmediata. Deben utilizarse con mesura y discreción para evitar que se desvaloricen en el futuro. Cuando no se justifique plenamente la transmisión de una señal de socorro, se recurrirá a la señal de urgencia. Esta última tiene prioridad sobre todas las comunicaciones, excepto las de socorro.

#### **Impresos de mensaje normalizado**

31 Para todos los informes iniciales o de seguimiento de alerta sobre piratería o robo a mano armada se utilizarán los impresos de mensaje normalizado que figuran en el apéndice 2.

### **Iluminación**

32 Los buques deberán utilizar la máxima iluminación disponible que no atente contra la seguridad de la navegación, teniendo especialmente en cuenta las disposiciones de la regla 20 b) del Reglamento de Abordajes, 1972. Si esto es posible sin poner en peligro la navegación, se dejarán encendidas las luces de proa y de los costados. Cuando estén navegando, los buques no llevarán luces encendidas en cubierta, ya que otros buques podrían suponer que se encuentra fondeado. La zona de popa puede iluminarse mediante reflectores de haz amplio. Pueden utilizarse sistemáticamente los proyectores de luces para señales a fin de identificar embarcaciones sospechosas, utilizando para ello, si fuera posible, la orientación del radar. En cuanto resulte factible, los miembros de la tripulación que cumplen tareas fuera de las zonas de seguridad del buque cuando éste se encuentra en puerto o fondeado deberán permanecer en las sombras y evitar aparecer a contraluz de las luces de cubierta, ya que esta circunstancia puede convertirlos en víctimas de captura por parte de los atacantes que se aproximen.

33 Se ha propuesto que los buques viajen a oscuras, excepto en lo que respecta a las luces de navegación obligatorias. Así podría evitarse que los atacantes fijaran puntos de referencia al acercarse a un buque. Además, el hecho de encender las luces al aproximarse los atacantes, podría servir como advertencia de que han sido vistos, encandilarlos y desalentarlos de su cometido. Sin embargo, es difícil mantener totalmente a oscuras un buque mercante. En definitiva, la eficacia de este criterio dependerá, en parte, de la claridad de la noche, pero fundamentalmente de la vigilancia de la tripulación del buque. Si bien el encendido repentino de las luces del buque puede asustar o encandilar a los atacantes, también puede poner en desventaja a la tripulación en un momento determinante, debido a la pérdida temporal de su visión nocturna. En resumidas cuentas, no puede recomendarse este criterio.

### **Zonas seguras**

34 De acuerdo con el plan de seguridad del buque, todas las puertas de acceso al puente, a la cámara de máquinas, a los compartimientos del aparato de gobierno, a los camarotes de los oficiales y a los alojamientos de la tripulación, deberán estar cerradas y bajo vigilancia en todo momento y se someterán a inspecciones periódicas con el propósito de establecer zonas seguras, en las cuales los atacantes tendrán dificultades para penetrar. También se debe examinar la posibilidad de instalar sistemas especiales de control del acceso a las zonas seguras del buque. Las portas, tapas y ventanas que puedan permitir el acceso a tales zonas seguras deberán estar firmemente cerradas y, si es posible, ir provistas de vidrio laminado. Los ojos de buey estarán cerrados y ajustados herméticamente. Dentro de las zonas seguras, las puertas que den acceso inmediato a zonas clave tales como el puente, el cuarto de radiocomunicaciones, la cámara de máquinas y el camarote del capitán, deberán ir reforzadas y provistas de sistemas de control de acceso especiales y de alarmas automáticas.

35 El cierre de las puertas que dan acceso o permiten salir de zonas clave o zonas seguras, puede causar preocupación respecto a la seguridad en caso de accidente. En toda situación en que se plantee un conflicto entre las medidas de protección de las personas y de seguridad del buque, las prescripciones sobre protección se considerarán primordiales. Sin embargo, se deberá tratar de incorporar disposiciones de seguridad adecuadas que permitan al mismo tiempo el cierre y la vigilancia de los accesos y salidas.

36 Los propietarios quizá deseen considerar la posibilidad de instalar un sistema de cobertura y grabación mediante circuito cerrado de televisión en los principales puntos de acceso a las zonas seguras del buque, los pasillos que conducen a las entradas de las zonas clave y el puente.

37 Para evitar que los atacantes capturen miembros de la tripulación -la captura de los tripulantes y las amenazas contra los mismos son los medios más comunes que emplean los atacantes para lograr controlar el buque-, todos los tripulantes que no deban realizar tareas esenciales fuera de la zona segura deben permanecer dentro de la misma durante las horas de oscuridad. Los que, debido a sus tareas,

deban trabajar necesariamente fuera de tales zonas durante la noche, permanecerán continuamente en comunicación con el puente y deberán haber realizado ejercicios utilizando rutas alternativas para regresar a una zona segura en caso de ataque. Los tripulantes que teman no poder regresar a una zona segura durante un ataque deberán elegir anticipadamente lugares en los cuales puedan refugiarse temporalmente.

38 Dentro de las zonas seguras del buque, se establecerán lugares de reunión en los cuales la tripulación pueda agruparse durante un ataque e informar al puente sobre el lugar donde se encuentra y la cantidad de personas en cuestión.

### **Alarmas**

39 Al aproximarse los atacantes, se harán sonar las señales de alarma, incluida la sirena del buque. Las alarmas y señales de respuesta pueden desalentar a los atacantes. Las señales de alarma o los anuncios que indique el lugar por el cual el atacante pueda subir a bordo, o haya subido a bordo, ayudarán quizás a los tripulantes que se encuentren en lugares expuestos a elegir la ruta más conveniente para regresar a una zona segura.

### **Utilización de bengalas para señales de socorro**

40 Las únicas bengalas que el buque está autorizado a llevar a bordo son las destinadas a utilizarse en caso de que necesite socorro y requiera asistencia inmediata. Como sucede con el uso indebido de la señal de socorro en el sistema de radiocomunicaciones (véase el párrafo 24, *supra*), la utilización de bengalas para señales de socorro a fin de alertar a la navegación, más que para señalar que el buque corre un peligro grave e inminente, puede hacer disminuir su importancia respecto a las situaciones para las que se prevé su utilización y a las cuales debe responderse. Para alentar a los buques deben utilizarse las transmisiones radioeléctricas en vez de las bengalas para señales de socorro. Únicamente se recurrirá a las bengalas para señales de socorro cuando el capitán considere que las acciones de los atacantes hacen correr un peligro inminente a su buque.

### **Maniobras de evitación y utilización de mangueras**

41 Siempre que lo permita la seguridad de la navegación, los capitanes deben considerar la posibilidad de repeler a las embarcaciones agresoras que se aproximen mediante metidas bruscas de timón. El efecto de las olas de proa puede desalentar a los posibles atacantes y dificultarles la tarea de enganchar bicheros o de aferrarse al buque mediante barras de hierro. No se realizarán maniobras de este tipo en aguas restringidas, o con mucho tráfico, o próximas a la costa o por buques que, debido a su calado, estén obligados a navegar en las derrotas de aguas profundas restringidas que se encuentran, por ejemplo, en los estrechos de Malaca y de Singapur.

42 También debería examinarse la posibilidad de servirse de mangueras para agua, aunque puede resultar difícil dirigirlas en caso de que se realicen maniobras de evasión. La utilización de agua a presiones iguales o superiores a 80 libras por pulgada cuadrada ha permitido disuadir a los atacantes, quienes han debido retirarse. Los atacantes no sólo deberán luchar contra el chorro de agua, sino que la inundación resultante puede cubrir de agua su bote y dañar los motores y los sistemas eléctricos. Debe considerarse la posibilidad de instalar dispositivos especiales para apuntar las mangueras, que también proporcionarán protección a quién esté encargado de hacerlas funcionar. Podrían aparejarse varias mangueras contraincendios de respeto y afianzarse para permitirles recibir agua a presión sin demora, en caso de que se detecte un posible ataque.

43 El empleo de maniobras evasivas y de mangueras debe responder a la certeza de que se logrará disuadir a los atacantes o retardar su subida a bordo; para permitir que todos los miembros de la tripulación se refugien en zonas seguras. La repetición de metidas bruscas de timón mientras los atacantes se encuentran a bordo pueden minar su convicción de que han de poder regresar a sus



embarcaciones en condiciones de seguridad, y persuadirlos para que desembarquen rápidamente. Sin embargo, respuestas de este tipo pueden provocar represalias por parte de los atacantes si éstos han apresado miembros de la tripulación, y no debería recurrirse a las mismas a menos que el capitán esté convencido de que puede utilizarlas con provecho y sin crear riesgos para las personas a bordo. Estas maniobras no deben utilizarse cuando los piratas hayan capturado miembros de la tripulación.

#### **Armas de fuego**

44 Se desaconseja firmemente el porte y utilización de armas de fuego con fines de protección personal o del buque.

45 El porte de armas a bordo de los buques puede alentar a los atacantes a llevar a su vez armas semejantes, dando lugar así a una escalada en una situación ya peligrosa, y toda arma de fuego exige capacitación y aptitudes especiales y el riesgo de accidentes causados por armas de fuego transportadas a bordo de un buque es bastante alto. En determinadas jurisdicciones, la muerte de un ciudadano puede tener consecuencias imprevistas, inclusive para una personas que considera que ha actuado en legítima defensa.

#### **La fase de sospecha de ataque o de tentativa de ataque pirata o de robo a mano armada**

##### **Identificación de un buque sospechoso de piratería o de robo a mano armada**

46 La primera línea de defensa estará constituida por la rápida determinación de que puede producirse un ataque. Si la vigilancia y observación han sido eficaces, un buque pirata o de ladrones a mano armada será descubierto prontamente. Durante esta fase se deberá informar a las fuerzas de seguridad del Estado ribereño o costero más próximo por conducto del CCS y se utilizará el formato de mensaje de buques que se adjunta en el anexo 2. Se deberá alertar a los miembros de la tripulación quienes, si no se encuentran ya en sus puestos de defensa, deberán dirigirse a los mismos. Como se indica en la fase preparatoria, se deberá recurrir sin hesitación a las maniobras evasivas y al uso de mangueras.

##### **Certidumbre de que se intentará llevar a cabo un acto de piratería o de robo a mano armada**

47 Si todavía no se ha establecido contacto con las fuerzas de seguridad del Estado ribereño deberá procurarse hacerlo en esta fase. Se ultimarán los preparativos de la tripulación y, si permitiesen las normas de tráfico marítimo locales para los casos de ataque a buques, se utilizarán luces de destellos para advertir a otros buques que se encuentren en las proximidades acerca de la inminencia de un ataque. Si las condiciones de navegación lo permiten, se seguirá maniobrando enérgicamente y se conservará la velocidad máxima.

##### **El buque pirata se encuentra próximo al buque o ya ha entrado en contacto con el mismo**

48 Se seguirán utilizando enérgicamente las mangueras en la zona de abordaje. Quizás sea posible desenganchar los bicheros y las barras de hierro, siempre que no se ponga innecesariamente en peligro a la tripulación del buque.

##### **Los piratas/ladrones armados comienzan a subir a bordo**

49 Durante esta fase será fundamental el factor tiempo y, tan pronto como se determine que el abordaje es inevitable, se ordenará a toda la tripulación que se dirija a las zonas seguras correspondientes.

### **Los piratas o ladrones armados han conseguido subir a bordo**

50 La primera línea de defensa debe ser la rápida detección de que puede producirse un ataque, la segunda consiste en tomar medidas para evitar que los atacantes suban efectivamente a bordo; no obstante, habrá casos en que los agresores logren subir a bordo. La mayoría de los piratas y ladrones armados están al acecho de una presa fácil y es posible que no dispongan de todo el tiempo deseado, particularmente si la tripulación sabe que se hallan a bordo y está dando la alarma. Sin embargo, los atacantes pueden intentar compensar la escasez de tiempo agravando sus amenazas o actuando con mayor violencia.

Cuando los atacantes ya se encuentren a bordo, las medidas que tomen el capitán y los tripulantes deben tener como objetivo:

- .1 conseguir el mayor grado de seguridad posible para las personas que haya a bordo;
- .2 tratar de garantizar que la tripulación siga controlando el gobierno del buque; y
- .3 lograr que los piratas dejen el buque lo antes posible.

51 Las posibilidades que se ofrecen al capitán y a los tripulantes dependen de la medida en que los atacantes hayan logrado controlar el buque, por ejemplo, llegando al puente o a la cámara de máquinas, o haciéndose con miembros de la tripulación a quienes pueden amenazar para obligar al capitán o a la tripulación a cumplir sus órdenes. Sin embargo, aun cuando la totalidad de la tripulación se encuentre en zonas seguras, el capitán tendrá siempre que tener en cuenta el riesgo que los atacantes pueden hacer correr al buque fuera de dichas zonas, por ejemplo, utilizando bombas incendiarias para provocar un incendio en un petrolero o en un quimiquero.

52 Si el capitán está seguro de que toda su tripulación se encuentra dentro de las zonas seguras y de que los atacantes no pueden penetrar en las mismas o de que, mediante los actos que puedan cometer fuera de estas zonas, no hacen correr a todo el buque un riesgo inminente, puede entonces considerar la posibilidad de efectuar maniobras de evasión del tipo mencionado más arriba para incitar a los atacantes a que regresen a su embarcación.

53 Ya se ha dado el caso de que una tripulación bien organizada haya logrado, mediante un contraataque, persuadir a los atacantes que abandonen el buque, pero este recurso sólo resulta adecuado si no entraña riesgos para la tripulación para intentar llevar a cabo una respuesta de este tipo, el capitán tiene que saber con certeza en qué lugar se encuentran los atacantes en el buque, que éstos no llevan armas de fuego u otras armas mortíferas y que el número de tripulantes que participan en la operación excede ampliamente del número de atacantes a los que habrá de enfrentarse. Si el grupo de contraataque puede utilizar mangueras de agua, tendrá más posibilidades de éxito. La finalidad de la operación debe ser incitar a los atacantes a regresar a su embarcación. Los miembros de la tripulación no intentarán interponerse entre los atacantes y su embarcación ni tratarán de capturarlos, pues esto podría inducirlos a oponer mayor resistencia lo que, a su vez, aumentaría el riesgo que corren los miembros de un grupo de contraataque. Una vez fuera de la zona segura, los miembros del grupo de contraataque deberán permanecer siempre juntos. La persecución de un atacante por un solo miembro de la tripulación puede resultar una idea atractiva, pero si a consecuencia de ello el tripulante queda aislado y es apresado por los atacantes, serán éstos quienes obtengan una ventaja. Los tripulantes deben actuar de manera conjunta y estar en comunicación permanente con el puente, y se les deberá hacer regresar si sus vías de retirada hacia una zona segura se encuentran amenazadas.

54 Si la tripulación detiene a un atacante, éste será recluido en lugar seguro y se le tratará convenientemente. Se tomarán medidas para colocarlo lo antes posible bajo custodia de las fuerzas de seguridad de un Estado ribereño. Toda prueba relativa a sus actividades se entregará también a las autoridades que se hagan cargo de su custodia.

### **Los piratas o ladrones armados comienzan a imponerse y apresan a uno o varios miembros de la tripulación**

55 Si los atacantes han logrado apoderarse de la cámara de máquinas o del puente, han capturado a miembros de la tripulación o sus actos pueden constituir un riesgo inminente para la seguridad del buque, el capitán o el oficial a cargo no deben perder la calma y, si es posible, tratarán de negociar con los atacantes a fin de lograr que la tripulación siga controlando el gobierno del buque, que se liberen sanos y salvos a los rehenes que hubieren tomado y que los atacantes abandonen el buque lo antes posible. En muchas circunstancias, el cumplimiento de las exigencias de los atacantes constituirá la única alternativa prudente y la resistencia o imposición de obstáculos de cualquier tipo puede resultar a la vez inútil y peligrosa.

56 En caso de que los atacantes logren apoderarse temporalmente del buque, los miembros de la tripulación deberán dejar funcionando la televisión en el circuito cerrado, si ello es posible y no plantea riesgos.

57 Como se han presentado situaciones en las cuales se ha encerrado a la totalidad de la tripulación, debe examinarse la posibilidad de ocultar equipo en zonas en las cuales podría quedar detenida la tripulación para facilitar así su pronta evasión.

### **Los piratas o ladrones armados han robado objetos de valor o dinero, etc.**

58 En esta fase, es fundamental que los piratas o ladrones armados estén convencidos de que se les ha dado todo lo que pedían: la certeza de que no se les ha ocultado nada puede persuadirlos que abandonen el buque.

### **Los piratas o ladrones armados comienzan a desembarcar del buque**

59 Si la tripulación se encuentra en lugares seguros, no será prudente que salgan de los mismos hasta que se haya confirmado que los piratas o ladrones armados han abandonado el buque.

### **Los piratas o ladrones armados han desembarcado del buque**

60 Una señal emitida por la sirena del buque, y prevista de antemano, puede dar a la tripulación el aviso de "fuera de peligro".

### **Medidas que deben adoptarse después de un ataque y notificación de sucesos**

61 Inmediatamente después de que se haya recobrado la seguridad del buque y de la tripulación debe enviarse una notificación de ataque (segunda notificación, tal como se indica en los modelos de mensajes del apéndice 2) al centro coordinador de salvamento correspondiente y, a través del mismo, a las fuerzas de seguridad del Estado ribereño interesado. Deberá proporcionarse información tanto sobre la identidad y situación del buque, las heridas sufridas por los miembros de la tripulación o los daños ocasionados al buque, como sobre la dirección hacia la cual partieron los atacantes, junto con breves detalles sobre su número y, si es posible, una descripción de su embarcación. Si la tripulación ha detenido a un atacante, esta circunstancia deberá figurar también en la notificación.

62 Si como resultado del ataque alguna persona a bordo del buque ha muerto o sufrido heridas de importancia, o si el mismo buque ha sufrido daños considerables, también se notificará inmediatamente a la administración marítima del buque. En cualquier caso, es fundamental contar con una notificación del ataque para que la administración marítima del buque pueda adoptar medidas ulteriores.

63 Toda grabación del suceso mediante televisión en circuito cerrado u otro medio deberá ponerse a salvo. Si es posible, las zonas donde se hayan producido daños o pillaje deberá aislarse y los

miembros de la tripulación no tendrán acceso a las mismas hasta que las fuerzas de seguridad de un Estado ribereño lleven a cabo un análisis forense. Se pedirá a los miembros de la tripulación que hayan estado en contacto con los atacantes que preparen un informe individual sobre su experiencia señalando, en especial, toda característica distintiva que pudiera ser de utilidad para la posterior identificación de los atacantes. También se preparará un inventario completo, incluyendo una descripción de todas las pertenencias o equipo personal robados, con sus números de serie si éstos se conocen.

64 Tan pronto como resulte posible después del suceso, se enviará un informe completo a las autoridades del Estado ribereño en cuyas aguas se produjo el ataque o, si éste tuvo lugar en alta mar, a las autoridades del Estado ribereño más próximo. Se considerará debida y seriamente la conveniencia de cumplir con toda petición formulada por las autoridades competentes del Estado ribereño de que se permita al personal de fuerzas de seguridad subir a bordo, tomar declaraciones a los miembros de la tripulación y llevar a cabo investigaciones forenses y de otro tipo. Se proporcionará las copias de toda grabación efectuada por televisión en circuito cerrado, fotografías, etc., con que se cuente.

65 Los buques tomarán las precauciones y aplicarán los procedimientos necesarios para garantizar la notificación rápida de cualquier caso de ataque o intento de ataque a las autoridades de los Estados ribereños interesados a fin de que sean mayores las posibilidades de que las fuerzas de seguridad apresen a los agresores.

66 Todo informe que se transmita a un Estado ribereño se transmitirá también a la Administración marítima del buque tan pronto como sea posible. Posteriormente, se presentará a la Administración marítima del buque un informe completo sobre el suceso, incluyendo pormenores de las medidas ulteriores que se hayan adoptado y de las dificultades que puedan haber surgido. El informe que reciban las administraciones marítimas podrá utilizarse en todo planteamiento de carácter diplomático que el Estado de abanderamiento efectúe ante el Gobierno del Estado ribereño en cuyas aguas ocurrió el suceso. Se tendrá asimismo en cuenta en la elaboración del informe que se envíe a la OMI.

67 En el apéndice 5 se incluye el modelo del formulario prescrito para informar a la OMI por conducto de las administraciones marítimas o de las organizaciones internacionales. De hecho, la actual carencia de información adecuada y precisa sobre los ataques está afectando directamente a la posibilidad de que se tomen medidas en el ámbito gubernamental e internacional. Los informes también pueden ser de utilidad en el futuro para precisar y actualizar los avisos dirigidos a los buques.

68 También se informará al centro coordinador de salvamento, al Estado ribereño y a la administración marítima del buque aun cuando el ataque no haya tenido éxito.

69 La utilización de los centros coordinadores de salvamento, según se recomienda en la circular MSC&Circ.597 de la OMI, allanará las dificultades de comunicación.

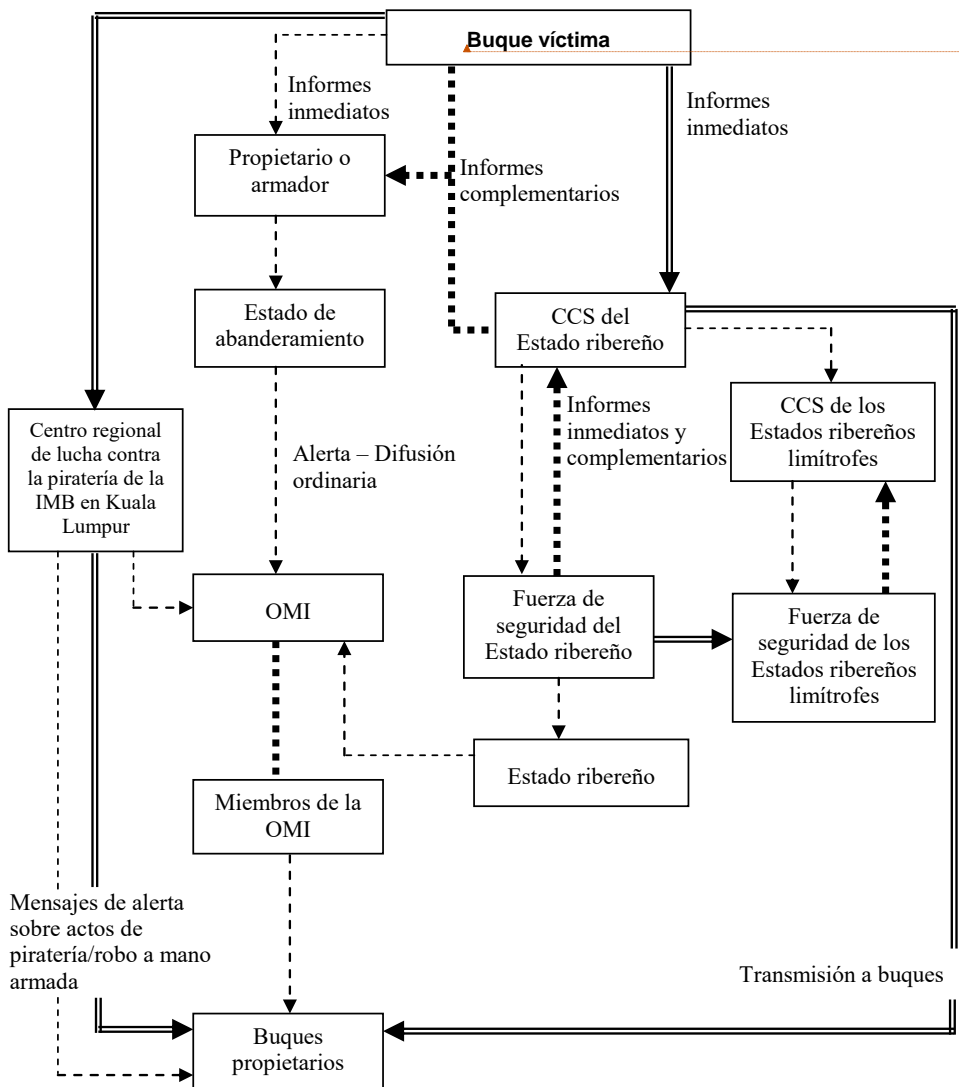
#### **Salida de zonas expuestas a actos de piratería o robo a mano armada**

70 Al abandonar zonas expuestas a actos de piratería o robo a mano armada, los capitanes se asegurarán de que se abren todos los espacios de estiba que por razones de seguridad deben ir abiertos, se desconecten las mangueras y se vuelva al régimen normal de guardia e iluminación.

71 En el apéndice 3 figura un resumen de las fases de desarrollo de los actos de piratería o robo a mano armada y del modo en que éstas pueden o no evolucionar.

APENDICE 1

ESTADISTICAS, DIAGRAMAS SECUENCIALES Y DEMAS INFORMACION PERTINENTE



Con formato

Clave :   
 ————— Radio SMSSM.   
 - - - - - Medio más rápido que no sea por radio.   
 ..... Seguimiento por carta, facsimil, correo electrónico o telefax.

**APENDICE 2****PRESENTACION DE LOS MENSAJES DEL BUQUE****Informe 1 - Mensaje inicial - Alerta de ataque pirata/de robo a mano armada**

- 1 Nombre del buque, distintivo de llamada, número IMO, ID INMARSAT (más código de la región marítima e ISMM)
- MAYDAY/ALERTA DE SOCORRO (véase la nota)
- SEÑAL DE URGENCIA
- ATAQUE PIRATA/ROBO A MANO ARMADA
- 2 Situación del buque (y hora de la situación UTC)
- |           |          |
|-----------|----------|
| Latitud   | Longitud |
| Velocidad | KTS      |
- 3 Naturaleza del suceso

**Nota:** Se prevé que este mensaje sea de socorro puesto que el buque o las personas estarán en peligro grave o inminente al ser atacados. Cuando no sea éste el caso, se omitirán las palabras MAYDAY/ALERTA DE SOCORRO.

El empleo de prioridad de socorro (3) del sistema de INSMARSAT no requerirá la inclusión de las palabras MAYDAY/ALERTA DE SOCORRO.

**Informe 2 - Informe de seguimiento - Alerta de ataque pirata/de robo a mano armada**

- 1 Nombre del buque, distintivo de llamada, número IMO
- 2 Referencia inicial ALERTA PIRATA/ROBO A MANO ARMADA
- 3 Situación del suceso
- |         |          |
|---------|----------|
| Latitud | Longitud |
|---------|----------|
- Nombre de la zona
- 4 Pormenores del suceso:
- ¿Cuándo el buque está navegando, anclado o en fondeadero?
  - Método de ataque
  - Descripción/número de embarcaciones sospechosas
  - Número y breve descripción de los piratas/ladrones a mano armada
  - ¿Qué tipo de armas llevaban los piratas/ladrones a mano armada?
  - Cualquier otra información (por ejemplo, idioma hablado)
  - Tripulación y pasajeros lesionados
  - Daños en el buque (¿qué parte del buque fue atacada?)
  - Breves detalles de los bienes/carga robados
  - Medidas tomadas por el capitán y la tripulación
  - ¿Se notificó el incidente a las autoridades costeras y a quién?
  - Medidas adoptadas por el Estado ribereño

- 5 Ultimos movimientos observados de la embarcación sospechosas de piratería/robos a mano armada  
Fecha/hora/rumbo/situación/velocidad
- 6 Asistencia necesaria
- 7 Comunicación preferida con el buque que notifica un ataque, por ejemplo:  
  
Radioestación costera correspondiente  
Ondas decamétricas/ondas hectométricas/ondas métricas  
ID INMARSAT (más código de la región marítima)  
ISMM
- 8 Fecha/hora del informe (UTC)

### APENDICE 3

#### "FASES" RELATIVAS A LOS VIAJES EN ZONAS EXPUESTAS A FRECUENTES ACTOS DE PIRATERIA Y ROBOS A MANO ARMADA

<b>Símbolo de la fase</b>	<b>Descripción de la fase</b>
A	Nos acercamos a unan zona expuesta a actos de piratería/robos a mano armada (una hora antes de entrar en ella)
B	Estamos entrando en una zona expuesta a actos de piratería/robos a manos armada
C	Estamos en una zona expuesta a actos de piratería/robos a mano armada, pero no hemos detectado ningún buque sospechoso de piratería/robos a mano armada
D	Estamos en una zona expuesta a actos de piratería/robos a mano armada: hemos detectado un buque sospechosos de piratería/robos a mano armada
E	Tenemos la certeza de que habrá una tentativa de piratería/robo a mano armada
F	El buque dedicado a la piratería/robo a mano armada está cerca de nuestro buque o ha establecido contacto con él
G	Los piratas/ladrones a mano armada tratan de subir a bordo
H	Los piratas/ladrones a mano armada han logrado subir a bordo
I	Los piratas/ladrones a mano armada tienen a una o más personas de la tripulación bajo su control/custodia
J	Los piratas/ladrones a mano armada han logrado llegar al puente o a la oficina del capitán
K	Los piratas/ladrones a mano armada han robado bienes/dinero, etc.

- L Los piratas/ladrones a mano armada empiezan a desembarcar
- M Los piratas/ladrones a mano armada han desembarcado
- N El buque dedicado a la piratería/robos a mano armada ya no está en contacto con nuestro buque
- O Nuestro buque abandona la zona expuesta a actos de piratería/robos a mano armada

#### APENDICE 4

#### MODELO DE NOTIFICACION A LA OMI A TRAVES DE LAS ADMINISTRACIONES MARITIMAS O LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

- 2\* Nombre del buque y Número IMO  
Tipo de buque  
Pabellón  
Arqueo bruto
- 3 Fecha y hora
- 4 Latitud Longitud
- Nombre de la zona\*\*  
¿Cuándo el buque estaba navegando, anclado o en fondeadero?
- 5 Método de ataque  
Descripción/número de naves sospechosas  
Número y breve descripción de los piratas/ladrones  
¿Qué tipo de armas llevaban los piratas/ladrones?  
Cualquier otra información (vg., idioma hablado)
- 6 Lesiones a los tripulantes y pasajeros  
Daños al buque ¿Qué parte del buque fue atacada?)  
Breves detalles de los bienes/carga robados
- 7 Medidas adoptadas por el capitán y la tripulación
- 8 ¿Se notificó el incidente a las autoridades costeras y a quien?
- 9 Estado u organización internacional que efectúa la notificación
- 10 Medidas adoptadas por el Estado ribereño.

\* Corresponde a los números de las columnas en el anexo de las circulares mensuales de la OMI.

\*\* La siguiente definición de piratería figura en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar:

"Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) todo acto ilegal de violencia o de detección a todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
- i) contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
  - ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente."



## APENDICE 5

### DECALOGO DE SEGURIDAD

#### **1 Vigilar el buque y la carga**

Todo capitán tiene obligación de velar por la carga y de adoptar medidas de salvaguardia respecto de la seguridad total del buque, así como de las actividades realizadas a bordo por la tripulación u otras personas empleadas a bordo. Por su propio interés, todos los miembros de la tripulación deben cooperar en la vigilancia, poniendo en conocimiento del oficial de guardia toda actividad sospechosa.

#### **2 Iluminar el buque y su exterior**

Mantener el buque iluminado, especialmente su exterior y a lo largo de toda la cubierta, utilizando reflectores de gran potencia. La mala visibilidad menoscaba la actuación de la persona de guardia, favoreciendo así las actividades ilegales. No deben olvidarse las recomendaciones que figuran en las reglas 2 y 30 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes (COLREG).

#### **3 Establecer comunicación para obtener apoyo exterior**

Siempre que sea posible, instalar una línea telefónica de fácil acceso para el encargado de la guardia o el miembro de la tripulación de servicio. Hay que pedir asistencia por teléfono.

Recordar también la lista de estaciones que tienen un servicio de guardia permanente en ondas métricas - canal 16. Dichas estaciones pueden transmitir la petición de ayuda a las autoridades competentes.

#### **4 Controlar el acceso a la carga y a los lugares habitables**

El camarote del capitán es uno de los principales objetivos de los asaltantes que buscan dinero y la llave maestra que da acceso a otros lugares habitables, a fin de robar los efectos de valor personales de la tripulación y el equipo náutico del puente. Los camarotes y otros lugares habitables deben mantenerse cerrados siempre que sus ocupantes estén ausentes.

Por lo general, la carga sólo será objeto de robo o hurto si los criminales cuentan con información previa sobre el contenido, a través de información recogida por personas poco escrupulosas que tienen acceso al conocimiento de embarque. Contiene tratar de estibar los contenedores con carga de valor de modo que se obstruyan sus aberturas. Aislar los medios de acceso al buque así como los accesos a las zonas interiores a fin de establecer una sola vía de entrada y salida por la plancha de desembarco, garantizando así su control por el encargado de la guardia allí apostado.

#### **5 Mantener cerrados los portillos cerrados**

Los portillos, si están abiertos, pueden brindar fácil acceso a los delincuentes hábiles. Al salir, hay que cerrarlos con sus mordazas sujetadoras. También hay que tratar de mantener cerrados los accesos a las zonas interiores, garantizando así que la entrada y salida se efectúan por la plancha de desembarco vigilada por la persona de guardia.

#### **6 No dejar objetos de valor a la vista**

Tratar de limitar las oportunidades de robo, guardando en su lugar todo el equipo portátil que no se está utilizando. Los objetos de valor que se dejan expuestos constituyen una tentación para los ladrones ocasionales, razón por la cual deben guardarse en un lugar seguro, bajo llave.

**7 Mantener levantadas las planchas de desembarco**

- I.- no dudar en hacer sonar la alarma general del buque en caso de amenaza de ataque;
- II.- tratar de mantener una iluminación adecuada para deslumbrar permanentemente a los atacantes, en caso de que personas extrañas al buque intenten escalar por el costado;
- III.- dar la alarma a través del canal 16 de ondas métricas a los buques que se encuentren en la zona y al sistema de guardia permanente de las autoridades en tierra (mencionar la infraestructura existente en el puerto). La eficacia de la asistencia que preste la policía estará en función de la prontitud con que se dé la alarma;
- IV.- hacer sonar la alarma con golpes intermitentes de la sirena y utilizar los sistemas visuales, sirviéndose de reflectores y de cohetes de señalización;
- V.- si corresponde, y a fin de proteger la vida de quienes se encuentran a bordo, tomar medidas para resistir el abordaje, empleando para ello reflectores potentes a fin de deslumbrar a los agresores o arrojando chorros de agua o cohetes de señalización en dirección del as zonas de abordaje; y
- VI.- no tratar de realizar actos heroicos.

**9 Mantener a las personas de guardia contratadas bajo la vigilancia del oficial encargado de la guardia**

Conviene exigir un buen servicio de guardia. La persona de guardia debe pedir a todos los que suben y bajan del buque que den a conocer su identidad. Hay que recomendar a la tripulación que coopere con las tareas de vigilancia. No debe permitirse que la persona de guardia deje la plancha de embarco, a menos que sea sustituida por otra o por un miembro de la tripulación.

**10 Notificar a la policía acerca de cualquier suceso relativo a robo, hurto o ataque**

Los sucesos relacionados con asaltos o robos deben notificarse a las fuerzas de seguridad, a fin de que se adopten las medidas jurídicas pertinentes.

Esta información hará posible que se estudien las medidas que deben adoptarse para prevenir tales delitos y combatirlos, contribuyendo así a garantizar la seguridad de la tripulación y del buque.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

MSC/Circ.809/Add.1  
17 junio 1999

Ref.: T1/3.02

**ADICION A LA RECOMENDACION SOBRE LAS BALSAS SALVAVIDAS REVERSIBLES  
CON TOLDO, LAS BALSAS SALVAVIDAS AUTOADRIZABLES Y LOS BOTES DE  
RESCATE RAPIDOS DE LOS BUQUES DE PASAJE DE TRANSBORDO RODADO, Y  
SOBRE LAS PRUEBAS DE TALES DISPOSITIVOS**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 71º periodo de sesiones (19 a 28 de mayo de 1999), recordando que había aprobado en el 68º periodo de sesiones la circular MSC/Circ.809 relativa a la Recomendación sobre las balsas salvavidas reversibles con toldo, las balsas salvavidas autoadrizables y los botes de rescate rápidos de los buques de pasaje de transbordo rodado, y sobre las pruebas de tales dispositivos, acordó modificar dicha Recomendación a fin de incluir las estructuras infladas o las defensas fijas al determinar la eslora de los botes de rescate rápidos. Por consiguiente, el párrafo 4.1.3 de la Recomendación antedicha debería decir:

"No obstante lo dispuesto en el párrafo 5.1.1.3.1, los botes de rescate rápidos deberán tener una eslora de 6 m como mínimo y 8,5 m como máximo, incluidas las estructuras infladas o **las defensas fijas.**"

2 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan este nuevo texto en conocimiento de los interesados y a que apliquen las disposiciones suplementarias, según proceda, junto con las prescripciones pertinentes del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada.

-----oo000oo-----

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

MSC/Circ.907  
17 junio 1999

Ref.: T1/3.02

**APLICACION DE LA REGLA III/28.2 DEL CONVENIO SOLAS POR LO QUE SE REFIERE  
A LAS ZONAS DE ATERRIZAJE PARA HELICOPTEROS EN LOS BUQUES DE PASAJE  
QUE NO SON DE TRANSBORDO RODADO**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 70º periodo de sesiones (7 a 11 de diciembre de 1998), tomó nota de que en la regla III/28.2 del Convenio SOLAS (enmiendas de 1996 al Convenio), la cual entró en vigor el 1 de julio de 1998, se dispone lo siguiente:

"Todos los buques de pasaje de eslora igual o superior a 130 m construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente, dispondrán de una zona de aterrizaje para helicópteros aprobada por la Administración, teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización."

2 A la luz de un examen más detenido de las antedichas enmiendas, basado en dos estudios de evaluación formal de la seguridad en los que se señala que el requisito de que estos buques dispongan de zonas de aterrizaje para helicópteros puede que no se justifique desde el punto de vista de la relación costo de la medida/eficacia en la reducción de riesgos, el Comité acordó que estas enmiendas debían revocarse por lo que respecta a los buques de pasaje que no son de transbordo rodado.

3 Consecuentemente, el Comité, en su 71° de sesiones (19 a 28 de mayo de 1999), aprobó un proyecto de enmienda a la regla III/28.2 por la que sólo será a los buques de pasaje de transbordo rodado a los que se les exija disponer de zonas de aterrizaje para helicópteros. Se prevé que esta enmienda se apruebe en el 72° periodo de sesiones del Comité, en mayo de 2000, y que entre en vigor el 1 de enero de 2002.

4 El Comité es consciente de que, incluso tras aprobarse esta enmienda, los buques de pasaje que no son de transbordo rodado, de eslora igual o superior a 130 m, construido el 1 de julio de 1999 o posteriormente, estarán obligados, hasta el 1 de enero de 2002, a disponer de zonas de aterrizaje para helicópteros. Con el objetivo de solventar esta incongruencia, el Comité recomienda que:

"no se requiera a los buques de pasaje que no son de transbordo rodado, de eslora igual o superior a 130 m, construidos el 1 de julio de 1999 o posteriormente, disponer de zonas de aterrizaje para helicópteros y que esto no constituya una razón para detenerlos o retrasarlos."

5 El Comité invita a los Gobiernos Contratantes a que tomen en consideración esta recomendación cuando inspeccionen y certifiquen los buques de pasaje, por lo que se refiere a lo dispuesto en las reglas I/7 y I/12, y cuando ejerzan la supervisión como Estados rectores de puertos, en virtud de lo dispuesto en la regla I/19 del Convenio SOLAS 1974, enmendado.

-----0000000-----

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Circular N° 2141  
13 julio 1999

Ref.: A4/A/1.17

A: Miembros de la OMI y otros gobiernos  
Naciones Unidas, sus organismos especializados y el  
Organismo Internacional de Energía Atómica  
Organizaciones intergubernamentales  
Organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas por la OMI

Asunto: **Día Marítimo Mundial 1999**

El Secretario General tiene el honor de adjuntar el siguiente material en relación con la celebración del Día Marítimo Mundial, que tendrá lugar durante la semana del **27 de septiembre al 1 de octubre de 1999**:

- una grabación en cinta magnética del mensaje del Secretario General con motivo del Día Marítimo Mundial 1999\*;
- El texto del mensaje del Secretario General; y
- una declaración sobre el lema elegido para 1999, a saber:

---

\* Una cinta magnética por cada Gobierno Miembro.

**"La OMI y el nuevo milenio".**

Sería muy de agradecer que el material adjunto fuese remitido cuanto antes a las autoridades pertinentes.

El Secretario General quedaría muy agradecido si las autoridades interesadas organizaran, siempre que sea posible, actos y programas conmemorativos del Día Marítimo Mundial, e informaran asimismo de ellos a la Secretaría con el fin de darles la máxima difusión entre los Gobiernos Miembros y las organizaciones vinculadas a la labor de la OMI.

-----ooof00ooo-----

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

J/7200

**Día Marítimo Mundial 1999**

**La OMI y el nuevo milenio**

**Mensaje del Secretario General de la Organización Marítima Internacional**

**Sr. William A. O'Neil**

Hace cien años, cuando el mundo estaba a punto de entrar en un nuevo siglo, pocos pensaban que sus vidas cambiarían de manera apreciable. Se suponía que la vida seguiría siendo muy parecida a la que se había tenido hasta entonces, y estos incluía la vida en el mar. El tiempo demostró lo contrario. En el siglo XX ha habido más cambios que en todos los siglos anteriores de nuestra historia.

Hoy, cuando no acercamos no sólo a un nuevo siglo sino también a un nuevo milenio, la mayoría pensamos que los cambios que nos esperan serán enormes. Aunque no podamos predecir con exactitud en qué consistirán esos cambios, sí podemos hacer, con cierta base, algunas conjeturas sobre lo que sucederá en nuestro sector: el sector del transporte marítimo.

Mientras la población mundial siga creciendo, también crecerá la necesidad de alimentos y otros bienes, y como consecuencia de ello aumentará el tráfico en nuestros mares, y también la demanda de buques para hacerlo posible. Cuando los países en desarrollo alcancen su madurez, necesitarán más alimentos, más materias primas para sus industrias en expansión y también más combustible para satisfacer sus crecientes necesidades energéticas, y, por otra parte, también dispondrán de más mercancías que exportar. Lo que esto significa es que el transporte marítimo desempeñará un papel aún más importante porque los buques seguirán siendo el medio de transporte mejor, más económico y más respetuoso del medio ambiente.

La Cada vez más rápida evolución tecnológica afectará a los propios buques. Un cambio importante será el de la velocidad que puedan alcanzar éstos. Actualmente, la mayoría de los buques mercantes navegan a 20 nudos o menos, una velocidad no muy superior a la que podían alcanzar hace 50 años. Sin embargo, innovaciones de proyecto que ya conocemos permiten a ciertos buques de pasaje alcanzar velocidad de 50 nudos, y cabe prever que dentro de unos cuantos años esa velocidad podrá ser aún mucho mayor. Después, los buques de carga seguirán ese mismo camino.

También cabe esperar cambios importantes en la propulsión de los buques. Hace 100 años, la navegación a vela todavía era algo corriente y la mayoría de los buques con motor utilizaban carbón. Actualmente, casi todos los buques utilizan como combustible productos derivados del petróleo, pero éstos serán cada vez más escasos según avance el nuevo milenio. Así, cabe preguntarse qué tipo de combustible utilizarán los buques del mañana: ¿energía solar o nuclear, quizá? ¿Volverá acaso la navegación a vela? ¿O surgirá algo completamente inimaginable ahora?

Así como habrá buques más rápidos, también podría haber buques mayores, pero esto sólo sucederá si los aspectos económicos y logísticos de los buques grandes resultan positivos. Si nos fijamos en la evolución de los buques tanque y en algunos de los planes grandiosos del pasado, sospecho que pasarán muchos años antes de que se construyan buques incluso más grandes que los actuales.

Sin embargo, no cabe duda de que los buques sí serán cada vez más complejos. Irán dotados de computadoras más potentes y los enlaces con tierra mediante sistemas de comunicaciones por satélite serán cada vez más complejos. La navegación dependerá más de innovaciones electrónicas tales como el sistema universal de determinación de la situación, que se combinará con cargas electrónicas y mecanismos automáticos de alerta que harán imposible que un buque desaparezca sin dejar rastro. Los buques serán más seguros y seguirán mejorando sus ya importantes logros en lo que respecta a la reducción de la contaminación.

En una época en que los cambios están a la orden del día, es difícil predecir con seguridad lo que reserva el futuro al transporte marítimo mundial. Sin embargo, si sabemos que la tecnología ofrecerá muchas nuevas posibilidades y cabe esperar que también cree algunos problemas. El sector del transporte marítimo debe estar alerta a esos posibles problemas y no olvidar que algunos de los accidentes habidos en el mar en los últimos decenios se han atribuido a innovaciones tecnológicas que no se estudiaron debidamente desde el punto de vista de la seguridad antes de aplicarse.

Con el fin de facilitar esa labor, la OMI ya ha conseguido que se adopten procedimientos que garanticen una evaluación de las nuevas ideas *antes* de su aceptación. No podemos permitir que los acontecimientos sigan su curso y reaccionar después ante los desastres que originen. Lo que hay que hacer es impedir que éstos sucedan. Las nuevas tecnologías nos ayudarán a ellos, ya que la compilación de datos y un examen cuidadoso de los informes y estadísticas de accidentes nos permitirán hacernos una idea más clara de las causas reales de los accidentes.

Una de las afirmaciones que más se escuchan en el sector del transporte marítimo es que la mayoría de los accidentes que se producen en el mar se deben a errores humanos, y sin embargo, hasta hace bien poco, apenas se había hecho nada para tratar de determinar por qué gente de mar profesional, competente y bien entrenada, comete errores. A resolver ese enigma deben ir dirigidos nuestros mayores esfuerzos.

Esta cuestión cobrará aún mayor importancia según avance el nuevo milenio, dado que la complejidad de los buques del futuro exigirá mayor pericia y conocimientos de los responsables de sus operaciones. Así pues, habrá que mejorar la formación de las tripulaciones y el nivel de preparación de todas las personas que intervienen en el transportes marítimo, tanto en tierra como en el mar. La correcta implantación del Convenio de Formación revisado, así como del código IGS, ayudará mucho a conseguir esos objetivos. Hay que poner de relieve el importante papel que desempeñan las personas que imparten la formación porque debemos conseguir que éstas sean altamente competentes, estén bien motivadas y dispongan de un medio laboral y una remuneración que tengan en cuenta el nivel de sus conocimientos y las alienten en sus responsabilidades profesionales.

Habrá que prestar especial atención a ciertos tipos concretos de buques. Por ejemplo, los buques de pasaje requerirán un cuidado especial por la cantidad de personas que transportan. En los últimos años ha habido varios sucesos en los que tuvo que evacuarse la nave. Se han perdido muy pocas vidas humanas pero gracias, en cierta medida, a la buena suerte. Debemos asegurarnos de que el régimen normativo y los procedimientos operacionales existentes son los adecuados para hacer frente a un aumento enorme del tamaño de estos buques. No podemos esperar a que un accidente se convierta en tragedia para tomar medidas.

Esto no significa que se necesiten cada vez más normas. La OMI y el sector están de acuerdo en que ése no es necesariamente el método más indicado para mejorar la situación y en que, por el contrario, lo que deberíamos hacer es conseguir que las medidas ya existentes se apliquen debidamente. El problema consiste, en parte, en que tanto el sector como los Gobiernos están experimentando dificultades para aplicar la legislación que ya se ha elaborado, sin necesidad de añadir nuevas normas a la lista. Por consiguiente, antes de pensar en elaborar nuevos convenios y reglas, tenemos que conseguir que los ya existentes se apliquen y hagan cumplir. El Programa de cooperación técnica de la OMI, que se ha concebido y estructurado como parte integrante del proceso de implantación, facilitará esa tarea. Su utilidad, ya probada, será aún mayor en el futuro, cuando se amplíe el número actual de representantes regionales a otras zonas del mundo.

Existe, sin embargo, otra cosa positiva que podemos hacer al separarnos para el nuevo milenio, un factor que podemos introducir nosotros y que consiste en modificar nuestra actitud hacia la seguridad de la navegación y la protección del medio marino. Tenemos que seguir promoviendo una cultura de la seguridad en nuestro sector cuyo eje central sea la calidad. Las nuevas tecnologías no van a *crear* una cultura, pero nosotros como individuos sí podemos crearla. Es responsabilidad nuestra conseguir que, en todo lo que hagamos, pensemos lo primero en la calidad y la seguridad. Durante los últimos 40 años la OMI ha conocido grandes éxitos en la consecución de sus objetivos primordiales. Se ha experimentado un descenso constante en el número de accidentes y de pérdidas totales de buques. La cantidad de hidrocarburos Procedentes de buques que entra en el mar ha disminuido en un 60% y el número de derrames importantes de hidrocarburos se ya reducido a la mitad.

Estos son datos de los que podemos estar orgullosos, pero también deben ser el punto de partida de nuestro esfuerzo incesante por mejorarlos. Ese ha de ser nuestro objetivo para el futuro.

Se trata de una tarea sin fin pero que ofrece recompensas inmensas. Yo estoy seguro de que en el nuevo milenio todos los que participamos en alguno de los innumerables elementos que componen el sector del transporte marítimo estaremos a la altura de las circunstancias y seguiremos mejorando la seguridad marítima y el medio marino.

## **Día Marítimo Mundial 1999**

### **La OMI y el nuevo milenio**

En momentos en que en el mundo se aproxima el final del segundo milenio la tentación de hechar una mirada al pasado es tan irresistible como el deseo de mirar hacia el futuro. En cualquiera de los dos casos, la impresión más fuerte que se recibe es la de cambio acelerado. A mediados del siglo XIX, la mayoría de los buques aún navegaban a vela, exactamente igual que miles de años antes. La radio acababa de inventarse, pero sólo se utilizaba en unos pocos buques: incluso la electricidad era escasamente utilizada. La mayoría de los buques propulsados existentes eran buques de vapor alimentados por carbón. El petróleo, el diesel y los motores de turbinas todavía estaban en su infancia.

Durante los últimos 100 años del milenio, el transporte marítimo, al igual que casi todo lo demás, sufrió una revolución. La vela dio paso al vapor, y el carbón a los hidrocarburos. La radio se convirtió en algo corriente y después obligatorio. Se inventó el radar y se pusieron en órbita satélites de comunicaciones. Los buques se hicieron de mayor tamaño y más rápidos. Los buques de pasaje trasatlánticos se convirtieron en las estructuras más grandes, poderosas y atractivas que jamás se habían construido, hasta que sus pasajeros las cambiaron por las aeronaves, que ni siguiera se habían inventado a comienzos del siglo.

Se crearon nuevos tipos de buques para transportar hidrocarburos y cargas secas a granel en cantidades que no hubieran podido imaginarse unos cuantos decenios atrás. Los buques contenedores y de transbordo rodado no sólo aceleraron el comercio - también ayudaron a poner fin al nombre de muchos de los puertos más famosos del mundo, a medida que se construían nuevos muelles alejados de la congestión y las restricciones de las ciudades que habían ayudado a crear. Aparecieron nuevas potencias marítimas en tanto que las tradicionales declinaban. El sector, que siempre había sido internacional, fue aumentando su fragmentación.

A mediados de siglo (en 1948 para ser exactos) se creó la Organización Marítima Internacional. Su mandato principal era mejorar la seguridad de transporte marítimo internacional sirviendo de foro en el que se pudieran formular y adoptar medidas técnicas e instrumentos de carácter jurídico. En el medio siglo siguiente, la OMI elaboró más de 40 convenios y códigos y se hizo responsable no sólo de la seguridad marítima, sino también de la prevención de la contaminación, la responsabilidad e indemnización y otras cuestiones. El número de sus Miembros aumentó de 32 en 1959, a 157 en 1999. La mitad de dichos Estados Miembros no existían cuando nació la Organización.

El milenio actual toca a su fin en un periodo de cambios tecnológicos a menudo asombrosos, acompañados de transformaciones políticas y económicas. ¿Qué traerá el próximo?

### **La forma del futuro quizás**

Parece cierto que la revolución tecnológica continuará su curso. Probablemente se acelerará de manera que el mundo de 2099 será incluso más diferente del nuestro, que el actual lo es de 1899.

Alguno de los cambios que *podrían* ocurrir se esbozan a continuación. Es probable que unos tenga lugar, aunque posiblemente la mayoría no llegarán a ocurrir nunca. Pero todo ellos podrían llegar a ser técnicamente viables.



En términos generales, la revolución tecnológica será beneficiosa para el transporte marítimo y las cuestiones relacionadas con el sector. Tal vez el mayor cambio de este último siglo se haya producido en el campo de las comunicaciones. Si bien la primera vez que se utilizó la radio, en 1899, fue para efectuar un salvamento en el mar, la técnica estaba aún en sus comienzos. En ese año, la mayoría de los buques, al zarpar, se encontraban prácticamente aislados del resto del mundo hasta que llegaban a su destino. En la actualidad los buques mantienen enlaces por radio con sus propietarios, con el personal en tierra y con otros buques en el mar y su situación puede establecerse seguirse por radar y en caso de emergencia, su situación se puede transmitir automáticamente a las autoridades en tierra responsables del salvamento. Las comunicaciones continuarán mejorando en el futuro previsible al tiempo que disminuirá su costo.

Los capitanes de buque podrán participar en videoconferencias con miembros de su empresa y con otras personas; la tripulación y los pasajeros podrán contemplar sus programas de televisión favoritos incluso cuando se encuentren a 10 000 millas de sus países y podrán hablar con sus familias y verlas mediante videoteléfonos. En caso de que ocurra un siniestro (cosa que será menos frecuente a medida que avance el milenio), las medidas de búsqueda y salvamento se tomarán casi de inmediato, normalmente con éxito. Los adelantos en el campo de la meteorología harán que las predicciones meteorológicas sean cada vez más exactas, de manera que los buques podrán evitar las tormentas peligrosas. La posibilidad de que un buque pueda desaparecer sin dejar rastro habrá llegado a su fin.

Los buques también continuarán transformándose. En la actualidad hay un considerable interés en las naves de gran velocidad, especialmente en rutas de pasaje cortas. Si antes la velocidad de 25 nudos se consideraba rápida, los nuevos diseños son capaces de alcanzar los 60 nudos y muy pronto se romperá la barrera de los 100. Esa velocidad extra permitirá a las naves de gran velocidad competir de manera más eficaz con las compañías de aviación y otras formas de transporte, recuperando así numerosos pasajeros.

El desarrollo de las naves de "vuelo rasante" hará que las velocidades sigan aumentando. La línea divisoria entre buques y aeronaves será cada vez más tenue y la OMI y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que en la actualidad colaboran con respecto a las innovaciones en ese campo, establecerán una Secretaría permanente para regular la seguridad de naves que podrán flotar, volar y, si es necesario, también viajar por tierra.

Al mismo tiempo, continuará el actual resurgimiento de las líneas de cruceros mientras que la economía mundial mantenga su buen estado y la población siga envejeciendo. Los buques de crucero se harán más grandes y más lujosos.

El equipo utilizado en los buques se hará más complejo. Aún ahora es posible instalar en ellos sistemas que permiten que su situación se determine con una exactitud de metros. Esa precisión mejorará - y el costo de los equipos descenderá hasta que sean lo suficientemente baratos como para instalarlos en buques de cabotaje, en buques pesqueros y en embarcaciones de recreo. Las cartas electrónicas llegarán a ser tan baratas y tan fáciles de utilizar que a partir de cierto momento no se utilizarán las cartas convencionales de papel. Los compases magnéticos se unirán a ellas como piezas de museo, dado que la tendencia del polo norte magnético a desplazarse del polo geográfico los hace poco fiables como dispositivos radiogoniométricos.

Los oficiales de puente seguirán aprendiendo a gobernar el buque por métodos tradicionales - pero en la práctica delegarán en medios electrónicos, utilizando las comunicaciones por satélite, método que será más rápido y más exacto. Los sistemas universales de determinación de la situación se combinarán con las cartas electrónicas para permitir a los buques cambiar el rumbo automáticamente, evitando así bajíos, arrecifes y otros peligros para la navegación, además de observar en todo momento los dispositivos de separación del tráfico y otros sistemas de organización del tráfico.

Los propietarios de buques, conscientes de que la mayoría de los siniestros en el mar ocurren por error humano, tratarán de prescindir de "los humanos" que cometen los errores y que contribuyen a hacer excesivo el coste de las operaciones. ¿Llegarán a ser normales los buques - robot, gobernados desde tierra por gestores y expertos en ordenadores?

Surgirán disputas sobre quién es responsable de los buques que navegan en los sistemas de organización del tráfico obligatorios: los responsables de la organización del tráfico y los propietarios de los buques que los utilizan tratarán ambos de descargar la responsabilidad (y de ahí las reclamaciones) el uno en el otro. Si se produce un siniestro importante se encargará a la OMI que elabore un convenio.

Cuando los depósitos de hidrocarburos se vayan extinguiendo en el curso del siglo, se desarrollarán otras fuentes de energía, incluidos el viento y la fuerza de las olas. El medio marino mejorará a medida que disminuya la flota mundial de buques tanque, pero el rápido desarrollo de cientos de kilómetros de plantas de energía producida por las olas y de miles de molinos de viento mar adentro, representará un peligro para el medio ambiente en muchas zonas. Los buques mercantes de propulsión nuclear volverán a utilizarse.

En el 2099 pequeños grupos de antiguos marinos se reunirán en los puertos de todo el mundo para recordar los viejos tiempos. Con los ojos nublados por el recuerdo de los placeres que proporcionaban las terminales de graneleros, hablarán a sus amigos de sus estancias en puertos de contenedores, que a veces duraban varias horas. Se contarán entre ellos historias de horror sobre buques sin estabilizadores, sobre la desgracia de no poder contemplar telenovelas en aguas del Pacífico sur por dificultades de recepción; se quejarán de la falta de instalaciones receptoras de desechos; estarán todos de acuerdo en que las nuevas generaciones no tienen idea de lo que es la verdadera navegación y dado que para ese momento la mayoría de los marinos del mundo serán mujeres, también reconocerán con tristeza que la navegación ya no tiene gran cosa que ofrecer a las jóvenes.

### **Tecnología: la única constante será el cambio**

Como se intentó demostrar en la sección precedente, la predicción del futuro no es una ciencia exacta. Ciertas conjeturas serán más correctas que otras. Parece plausible, por ejemplo, que el transporte marítimo seguirá siendo importante durante el próximo milenio, ya que ha demostrado ser el medio más económico para transportar grandes cantidades de mercancías a través del océano. Mientras exista el comercio internacional, seguirán existiendo buques.

También parece posible que sea necesario encontrar otras fuentes de energía, ya que en determinado momento habrá de llegar a su fin el abastecimiento de combustibles a base de carbón. La utilización del hidrocarburos, que actualmente alimentan a la mayoría de la flota mundial; habrá de resultar demasiado onerosa. Encontrar un sustituto adecuado será una de las misiones más importantes de los próximos 100 años (por no hablar de los próximos mil años) para la humanidad en su conjunto más que para el propio sector del transporte marítimo. Pero algunas de las ideas que se están examinando actualmente, tales como las de la energía de las olas, la energía geotérmica, o la hidroelectricidad, no han de resultar prácticas para los buques. Algunos combustibles líquidos derivados del azúcar (que ya se están utilizando en ciertos países) pueden ocupar ese lugar. Puede volver a utilizarse el carbón (si logran superarse las objeciones ambientales) antes de que éste, también, se agote. También podría presentarse una segunda oportunidad para la energía nuclear. En algunos casos asimismo podrían resultar útiles la energía eólica y la solar.

El cometido de la OMI será asegurar que cualesquiera cambios que se introduzcan, éstos sean seguros y ambientalmente racionales. Esto es más fácil de decir que de hacer: si la OMI aprueba reglamentaciones demasiado estrictas, al mismo tiempo se desalentará, o inclusive, se impedirá el desarrollo de una tecnología idónea y útil. Si las reglamentaciones no son suficientes estrictas, los resultados podrían ser desastrosos.

Una de las dificultades que plantea la aplicación de nueva tecnología es que sus ventajas son tan tentadoras, desde el punto de vista comercial, que a veces no se evalúan adecuadamente los posibles inconvenientes. A finales del decenio de 1960, por ejemplo, en varios petroleros se produjeron explosiones durante las operaciones de limpieza de los tanques. Investigaciones posteriores determinaron que ellas se debieron a la electricidad estática causada por el proceso de limpieza de los tanques. Si bien se habían extraído los hidrocarburos de los tanques, éstos seguían conteniendo gases explosivos. La solución fue hacer obligatorio que todos los petroleros estuvieran dotados de un sistema de gas inerte, lo cual significaba llenar los tanques de carga con gases no explosivos procedentes del sistema de evacuación del buque. Ello permitió que la limpieza se llevara a cabo en condiciones de seguridad, sin el temor de una chispa eléctrica ocasionara un desastre.

En 1967, se produjo la encalladura del petrolero **Torrey Canyon** frente a la costa oeste de Inglaterra, causando el primer desastre grave de contaminación por hidrocarburo en el mundo. Una de las características más notables de este suceso fue el fracaso casi total de las medidas para contener el derrame y de posterior limpieza de la contaminación resultante. Algunas de las medidas adoptadas pueden, inclusive, haber empeorado la situación.

La razón fue que, si bien el sector naviero y los Gobiernos eran conscientes del hecho de que los petroleros eran cada vez mayores a fin de aprovechar las economías de escala, ninguno de ellos había considerado seriamente qué sucedería si algo fallara.

El auge de los buques de transbordo rodado puede ser considerado como otro ejemplo de que, al ser tan grandes las ventajas de la nueva idea, los posibles inconvenientes no fueron tenidos debidamente en cuenta. Los cascos de los buques tradicionales están divididos en compartimientos estancos, con arreglo a la idea de que los mamparos entre ellos evitarán, ya sea que el buque se hunda, o por lo menos permitirán que flote durante un tiempo suficiente para que quienes se encuentren a bordo puedan evacuarlo en condiciones de seguridad. Sin embargo, un buque de transbordo rodado tiene puertas que se abren hacia una cubierta totalmente expuesta. Si la cubierta para automóviles embarca cantidades suficientes de agua, la estabilidad del buque puede ser afectada de tal manera que éste no sólo se hundirá rápidamente sino que posiblemente también zozobre.

A pesar de ello, el proyecto de los buques de transbordo rodado fue un importante éxito comercial y se pasaron por alto los posibles peligros. A través de los años se introdujeron medidas para mejorar la seguridad de la carga pero, retrospectivamente, podemos ver que muy poco se hizo para solucionar el problema fundamental de qué sucedería a un buque de transbordo rodado si entrara agua en su cubierta para vehículos. Posteriormente, en marzo de 1987, se produjo el hundimiento del **Herald of Free Enterprise**, con la muerte de 193 personas.

Como consecuencia de esta tragedia, causada por la entrada de agua en la cubierta para vehículos al haberse dejado abierta la puerta de proa, se adoptaron otras medidas, entre ellas una norma de estabilidad mejorada que fue conocida como SOLAS 90 (en realidad, ésta no fue resultado del hundimiento del **Herald of Free Enterprise** sino desde otro buque de transbordo rodado, el **European Gateway**, ocurrido en 1982). La nueva norma se aprobó para su aplicación a los buques nuevos, pero se rechazaron los intentos para ampliarla a los buques existentes con arreglo a un periodo escalonado de 10 años y se aprobó una alternativa modificada, menos onerosa. En 1994, zozobró en el Mar Báltico el transbordador **Estonia**. Se adoptaron otras medidas y en esta oportunidad se aceptó la norma SOLAS 90. Respecto de los buques que navegan en el noroeste de Europa, la norma SOLAS 90 también debe tener en cuenta la presencia de 0,5 m de agua en la cubierta para vehículos. Esta propuesta, sin embargo, sólo fue aceptada por varios países del noroeste de Europa. En otras partes, se mantuvo la norma existente.

Es indudable que muchas iniciativas importantes de la OMI han tenido su origen en desastres. El **Torrey Canyon** dio lugar a varios convenios que se ocupan de cuestiones jurídicas, entre ellas la responsabilidad e indemnización, así como el Convenio internacional para prevenir la contaminación de los Estados Unidos condujo a la aprobación de los protocolos de 1978 al Convenio MARPOL y al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS). La seguridad de los buques de transbordo rodado no hubiera sido mejorada en la medida en que lo fue sin la conmoción que causaron los siniestros del **Herald of Free Enterprise** y el **Estonia**. Una serie de hundimientos de graneleros, registrados a principios del decenio de 1990, condujo a un esfuerzo sostenido de la OMI para mejorar la seguridad de este tipo de buques, cuyo hundimiento, en un determinado momento, llegó a ser de casi uno cada dos semanas. Se han introducido importantes mejoras respecto de la seguridad contra incendios en los buques de pasaje, como consecuencia, entre otros, del siniestro sufrido en 1988 por el **Scandinavian Star**, que ocasionó la muerte de 165 personas.

Ello se debe a que, mientras no suceda algo malo, el público en general y la mayoría de los políticos no son conscientes de que existe un problema. La necesidad del cambio no es evidente y, entonces, se permite que continúe el mismo estado de cosas. Cuando se produce un desastre, el impacto es, por consiguiente, considerable y el público pide una respuesta inmediata. El Secretario General de la OMI, Sr. Williams O'Neil, dijo en un discurso pronunciado en mayo de 1999, ante el Consejo General del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico que la opinión pública obliga a los Gobiernos a tomar medidas y resulta imposible evitar esta reacción. ¿Cómo podrían las autoridades británicas o suecas esperar convencer al público de que los buques de transbordo rodado eran seguros cuando el **Herald of Free Enterprise** y el **Estonia** acababan de hundirse? ¿Cómo podrían los Estados Unidos decir a la gente que los petroleros eran una buena cosa para ellos cuando sus pantallas de televisión reproducían imágenes del **Exxon Valdez** rodeado por pájaros marinos muertos, cubiertos de hidrocarburos?

Las decisiones adoptadas en tales circunstancias no son siempre las mejores. En su mismo discurso el Sr. O'Neil agregó que no había dudas de que ciertas leyes que se elaboraron en el pasado fueron formuladas con arreglo a consideraciones políticas más que técnicas. Algunas de ellas pueden, inclusive, haber sido marginalmente necesarias y no resulta sorprendente que una de las quejas que se formulan contra la OMI es que está introduciendo reglas nuevas a un ritmo demasiado acelerado.

Varias innovaciones en el sector del transporte actual han causado preocupación. Una es la tendencia a la velocidad. Hace 20 años, se consideraba veloz la navegación a 20 nudos, pero actualmente algunos buques pueden alcanzar una velocidad tres veces superior. Parece posible que la barrera de los 100 nudos pueda superarse antes de que transcurra mucho tiempo. ¿Pero cuán seguros pueden ser tales buques - y cuáles podrían ser las consecuencias si, por ejemplo, un transbordador de pasajeros que viaja a 80 nudos choca con otro buque?

El primer intento importante para ocuparse de las naves de gran velocidad fue hecho en 1977, cuando la Asamblea de la OMI aprobó el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica, que incluía a los hidroalas y las embarcaciones aerosustentadas, tales como los constructores de buques y las Administraciones cuando se crearon tales naves. En el preámbulo del Código se señala que: "Durante unos 30 años han aparecido vehículos marinos de nueva concepción, algunos de ellos anfibios, que si bien no se ajustan por completo a las disposiciones de los convenios internacionales aplicables a buques de pasaje, han demostrado que pueden operar con un grado de seguridad aceptable cuando efectúan viajes de alcance limitado, en condiciones meteorológicas restrictivas y ateniéndose a programas de mantenimiento y supervisión aprobados".

Hacia 1990, el Código de seguridad para naves de sustentación dinámica comenzó a quedar desactualizado y en 1994 la OMI aprobó un nuevo Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV), que posteriormente se hizo obligatorio mediante enmiendas al Convenio SOLAS que entraron en vigor el 1 de enero de 1996. El Código abarca las naves respecto de las cuales regía el Código para naves de sustentación dinámica original, pero también reconoce la posterior creación de naves mucho más grandes y que operan sobre distancias mucho mayores.

Aun así, antes de que el Código NGV hubiera entrado en vigor como instrumento obligatorio, resultaba claro que ya no resultaba adecuado para algunos de los proyectos que se estaban proponiendo. Por consiguiente se decidió que tendría que ser enmendado. La OMI ha acordado ahora elaborar una nueva edición relativa a las nuevas naves de gran velocidad y aplicar el Código actual a las naves existentes.

Ya se han elaborado varios proyectos de enmiendas destinados a armonizarlo con las enmiendas al Convenio SOLAS y las nuevas recomendaciones que se han aprobado durante los últimos cuatro años, por ejemplo, respecto de las prescripciones relativas a los sistemas de altavoces y las zonas de evacuación para helicópteros.

Si resulta difícil avanzar al mismo paso que las NGV, la creación de naves de vuelo rasante, que rozan la superficie del agua a velocidades muy altas y que en algunos casos tienen también la posibilidad de despegar y volar, ha presentado problemas aún mayores. La OMI también está elaborando un código de seguridad para las naves de vuelo rasante, inspirado en el Código NGV.

Además, las naves de vuelo rasante pueden volar y, por consiguiente, también habrán de incorporarse las disposiciones pertinentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Un artículo aparecido en la revista de navegación *Fairplay Solutions*, en enero de 1999, se refirió a los posibles riesgos para la seguridad que plantean las naves de gran velocidad y se preguntó si las grandes velocidades que ahora pueden alcanzarse significan que debe esperarse que los pasajeros lleven puestos cinturones de seguridad y que no puedan desplazarse a bordo, debido al peligro de abordajes. La conclusión fue de que el transbordador rápido moderno tiene más cosas en común con una aeronave que con un buque.

No siempre es la nueva tecnología la causante de los problemas. Cuando un petrolero o un granelero han descargado e inician el viaje de regreso, pueden haber tenido que cargar agua de lastre para asegurarse de que el buque tiene estabilidad y de que el timón y la hélice están sumergidos. Esta es una práctica sometida a prueba y ensayo que, desde el punto de vista de la seguridad, ha funcionado bien desde que fue introducida por primera vez durante el decenio de 1880. Aun así, durante este proceso, distintas formas de vida marina han sido transportadas de un lugar a otro. El problema se determinó por primera vez en 1903 pero no fue sino hasta el decenio de 1980 que se reconoció plenamente la importancia del peligro para el medio ambiente. Se ha calculado que el agua de lastre puede transportar 3000 especies de animales y plantas por día alrededor del mundo. La OMI está elaborando actualmente medidas correctivas, que podrían adoptar la forma de un nuevo convenio o de protocolo o anexo al MARPOL 73/78.

Los contenedores también se han utilizado en los buques durante muchos años, a partir de su invención en el decenio de 1950. Los buques a bordo de los cuales pueden transportarse han aumentado constantemente de tamaño y algunos pueden transportar actualmente 6 000 unidades de 20 pies de longitud, número suficiente, se ha afirmado, para formar una línea de vagones y camiones de 150 km de longitud. ¿Pero se ha considerado siempre a la seguridad como una cuestión prioritaria?

Ante lo preocupante de la situación, el CSM llegó a publicar una circular\* al respecto en diciembre de 1998. El Comité "expresó su profunda preocupación ante los peligros a los que se ve expuesto el personal que trabaja en la parte superior del los contenedores durante las operaciones de sujeción de los mismos debidos a la ubicación de los medios de sujeción de los contenedores en sitios de acceso difícil o peligrosos". En el anexo a dicha circular se incluían varias recomendaciones sobre la seguridad del personal durante las operaciones de sujeción de contenedores. En la introducción se afirma lo siguiente:

---

\* Circular MSC/Circ.886

"Se ha observado que cierto número de tripulantes y trabajadores portuarios han muerto a causa de caídas desde lo alto de contenedores durante las operaciones de sujeción y destrínca de los mismos. Si bien se dispone de sistemas y equipo que permiten prevenir o detener las caídas durante las tareas que se realicen en la parte superior de los contenedores, su utilización y eficacia son limitados dado que son difíciles de manipular y retrasan el ritmo de las operaciones de carga y descarga del buque."

"Los medios tradicionales de sujeción de los contenedores en espacios de cubierta no celulares son pesados y difíciles de manipular, lo cual provoca accidentes y lesiones corporales. El equipo que se ha venido desarrollando últimamente, como por ejemplo los cerrojos giratorios semiautomáticos y de dos funciones, sólo eliminan parcialmente los peligros. Su eficacia depende de que la altura de apilamiento en cubierta no exceda de cuatro contenedores y es necesario disponer en el muelle de un lugar de trabajo desde donde se puedan accionar o retirar en condiciones de seguridad."

"Los propietarios y proyectistas de buques pueden crear un entorno más seguro para el personal que participa en la sujeción de los contenedores siempre y cuando centren su atención en la seguridad de las operaciones de sujeción de los contenedores en las etapas iniciales de la construcción de un buque, en lugar de recurrir a los métodos de exportación una vez que el buque ha sido construido."

En un artículo publicado en la revista *Seaways*, del Instituto Náutico en mayo de 1999, se dice que en años recientes se han producido varios sucesos inquietantes, lo que indica que en la actualidad los buques portacontenedores pueden proyectarse extralimitando la seguridad. En dicho artículo se seguía diciendo que el tamaño del casco de los buques portacontenedores se rebajaba a propósito con objeto de reducir al mínimo los derechos portuarios y otros costes. El Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, no tiene en cuenta la carga en cubierta, y hoy en día en algunos buques portacontenedores modernos hasta el 73% de la carga se transporta en cubierta.

Como resultado, los contenedores están expuestas al mar y a las inclemencias meteorológicas; las pilas de contenedores son tan altas que éstos no pueden sujetarse debidamente y, a bajas velocidades, puede resultar difícil maniobrar el buque debido a los fuertes vientos; la visibilidad desde el puente es restringida; y la alta posición del puente significa que los movimientos del buque dan lugar a una mayor fatiga.

El jefe de los servicios de seguridad y de emergencia de un puerto del Reino Unido manifestó al respecto que cuando visitaba un buque portacontenedores a veces le parecía que el proyectista del buque había dedicado mucha atención a proyectar una nave de gran belleza hasta la línea de cubierta y se había olvidado por completo de que aproximadamente el 50% de la carga del buque se transporta por encima de la línea donde termina el proyecto.

Otro sector de la industria naviera que actualmente experimenta un auge considerable es el de los buques dedicados a cruceros. Conforme a las estadísticas publicadas por el Concilio Internacional de Líneas de Cruceros (CILC), el sector de líneas de cruceros representó 11.600 millones de dólares para la economía de los Estados Unidos (que constituye el centro mundial del sector de buques dedicados a cruceros) en 1997 y para el año 2002 se podría llegar a los 18.300 millones de dólares. Continuamente se hacen pedidos de nuevos buques y algunos de los que actualmente están previstos pueden alojar hasta 6 000 pasajeros y tripulantes, lo que equivale a la población de una pequeña localidad. A lo largo de los años, se han actualizado repetidamente las prescripciones del capítulo III del Convenio SOLAS, que se ocupa de los dispositivos y medios de salvamento, si bien sigue resultando preocupante el hecho de que, en caso de una emergencia, habría que determinar el modo de rescatar a tan elevado número de personas.

En septiembre del año pasado en Hamburgo, Secretario General expresó ante una conferencia que de conformidad con lo prescrito en el Convenio SOLAS, los dispositivos de salvamento deberán poder ser puestos a flote en un periodo máximo de 30 minutos. Hay que preguntarse si se puede garantizar que esto se aplicará a los nuevos buques dedicados a cruceros que llevan a bordo 5 000 personas o incluso más.

Y aun cuando se haya evacuado en condiciones de seguridad a todas las personas, se ha de determinar la manera en que serán rescatadas. En último término, la supervivencia dependerá de la rapidez con que otros buques puedan llegar al lugar del accidente ¿Cuántos buques se requerirían para salvar a 5 000 personas? ¿Cuántos buques cuentan, en la actualidad, con equipo que pueda rescatar del agua a los supervivientes y náufragos de noche y tal vez con mar tempestuosa?

En diciembre de 1998, en la referida publicación *Seaways* del Instituto Náutico, se publicaba la carta del capitán de un buque dedicado a cruceros en la que se decía que resultaba alarmante la posibilidad de tener que evacuar a un número considerable de "almas" en botes y naves salvavidas con tiempo borrascoso. Este problema podría empeorar a medida que avanza el próximo milenio. En 1997, el 20% de la población del Reino Unido tenía más de 60 años; para el año 2010 el total será del 25% y para el año 2025 llegará al 33%. Muchas de estas personas dedicarán parte de su tiempo de ocio a efectuar cruceros. Como en una emergencia las personas de edad están más sujetas a riesgo que los jóvenes, resulta imperativo que su seguridad se tenga debidamente en cuenta. Algunos operadores de líneas de cruceros ofrecen servicios específicos a las familias con niños de corta edad, lo que significa que ha de prestarse especial atención para garantizar la seguridad de éstos.

Los cambios técnicos son en general el resultado de consideraciones de índole comercial. Una idea novel promete determinada compensación comercial y, como puede apreciarse por los ejemplos antes indicados, no siempre se examinan a fondo las cuestiones relativas a la seguridad y el medio ambiente. Resulta del todo inaceptable la idea de que la OMI y el sector deberán esperar a que se produzca un desastre inevitable antes de adoptar las debidas medidas. De cualquier modo hay un problema que debe resolverse con toda rapidez y es el siguiente: ¿cómo garantizar que las ventajas ofrecidas por la nueva tecnología se introducen con la debida celeridad y, al mismo tiempo, en las debidas condiciones de seguridad?

### **Aprender de la historia**

Desde siempre, la OMI ha reconocido la necesidad de que el sector marítimo aprenda de los errores cometidos. El primer convenio adoptado por la OMI desde su creación en 1959 fue la versión de 1960 del Convenio SOLAS. En la regla 21 del capítulo I se estipula lo siguiente: "Cada Administración se obliga a investigar todo siniestro sufrido por cualquier buque suyo sujeto a las disposiciones del presente Convenio cuando considere que la investigación puede contribuir a determinar cambios que convendría introducir en las presentes reglas". El mismo texto aparece en la versión de 1974.

El objeto de esta regla es garantizar que los accidentes no se repiten. En teoría, la investigación sobre el accidente determinará la causa y, por su parte, la OMI podrá en tal caso modificar la reglamentación como corresponda. En la práctica, cada año se envían a la OMI muy pocos informes sobre los siniestros de gravedad. Esto puede deberse a la reserva que tradicionalmente se mantiene en el sector marítimo y al temor de que, al revelar información sobre los siniestros acaecidos, los propietarios faciliten información importante de la que podrían servirse la competencia o que podría utilizarse contra ellos en una controversia sobre responsabilidad e indemnización. En abril de 1998, la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO) preparó un documento de estudio titulado **Enfoque sistemático del análisis de accidentes de petroleros - conclusiones**.

En el referido documento se señala que, hace 15 años, INTERTANKO realizó esfuerzos concertados para rectificar el número cada vez mayor de accidentes de petroleros causados por incendios y explosiones. La respuesta de los propietarios de buques, aseguradores, empresas de carga y los Estados de abanderamiento resultó desalentadora: todos manifestaron "que no estaban dispuestos a revelar los hechos". Según INTERTANKO, la razón puede deberse en gran medida a las dificultades de orden jurídico que surgen al emitir información, particularmente cuando tal información podría poner de manifiesto que había habido un caso de negligencia o responsabilidad por las partes interesadas. A pesar de darse garantías de que tal información será examinada confidencialmente, INTERTANKO se encontró con que los propietarios de buques se manifestaron reacios a divulgar información hasta que no hubieran concluido las formalidades jurídicas, o hasta que no se hubiera llegado a un acuerdo jurídico.

El documento de INTERTANKO sostiene que no se han producido cambios significativos en los últimos 10 años encaminados a corregir la actual falta de transparencia en las investigaciones de accidentes. Cuando se cometen errores, está en la naturaleza humana el que los particulares traten de proteger su propia integridad, ya que los sucesos que ocasionan daños comportan responsabilidades jurídicas e incluso el riesgo de ser acusado de un delito penal. Las causas reales de los accidentes no suelen salir a la luz, por lo que puede que se promulguen nuevas leyes por motivos equivocados.

Es irónico que el sector cuente con mucha información de la que podría resultar útil para efectuar un análisis detenido de los accidentes y sus causas, lo que permitiría adoptar con eficacia medidas correctivas sin necesidad de que respondan a una catástrofe importante. De las investigaciones sobre la tragedia del **Estonia** se desprende que, entre 1975 y 1986, se habían producido al menos 16 sucesos en los que se habían detectado defectos de las puertas de proa en buques de transbordo rodado finlandeses y suecos (el **Estonia** se hundió al desprenderse la puerta de proa en mar muy gruesa). Si esta información se hubiera dado a conocer de manera general es posible que se hubieran adoptado a tiempo medidas para salvar el **Estonia** y a los 850 pasajeros que murieron. El escritor especializado en asuntos navieros Michael Grey observó en *Lloyd's Lists*: "¿Se han expuesto acaso a los propietarios de los antiguos buques del Báltico que navegan en el Mediterráneo o en el Lejano Oriente los problemas experimentados por las tripulaciones del **Finlandia** o del **Viking Saga** o saben el miedo que pasó el oficial de guardia del **Wellamo** cuando vio alzarse el yelmo de la puerta de proa mientras se apresuraba a llegar a Estocolmo desde Helsinki durante una tormenta nocturna en 1975?"

Además de las compañías navieras y de las autoridades portuarias, también las sociedades de clasificación cuentan con un volumen ingente de información y, en tiempos más recientes, las inspecciones llevadas a cabo por las entidades encargadas de la supervisión por el Estado rector del puerto han permitido obtener una gran cantidad de datos que podrían ser de utilidad par la OMI.

Basándonos en esta información debería ser posible determinar, no solamente qué buques o tipos de buque constituyen un riesgo para la seguridad, sino también cuáles son los problemas a los que es probable que tengan que enfrentarse determinados tipos de buques.

El análisis de las estadísticas de abordajes podría revelar por ejemplo qué tipos de Impactos son los más peligrosos y qué secciones del buque las más vulnerables. Esta información podría servir para mejorar el proyecto del buque y el equipo.

Hace cinco años la OMI intentó crear una Base de datos internacional de información sobre los buques, que hubiera permitido adoptar este enfoque de manera sistemática. Por desgracia las restricciones presupuestarias obligaron a abandonar la idea en 1995. A pesar de ello, la Organización sigue confiriendo gran importancia a la mejora del uso de las estadísticas sobre siniestros. En 1997, se armonizaron los procedimientos de notificación de siniestros y sucesos recogidos en el Convenio SOLAS y en el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo (MARPOL 73/78). Se publicó una circular en la que se clasificaban los siniestros con arreglo a su gravedad (entendiéndose por siniestros muy graves



aquellos en los que se pierde el buque, se pierden vidas o se ocasiona contaminación grave) y se concretaba la información que debía facilitarse con respecto a cada suceso.\*

Desde entonces, la OMI ha pedido a los Estados Miembros que faciliten información relativa a 2 896 siniestros, y hasta la fecha se han recibido 1 676 informes. Estos informes se han remitido al Grupo de trabajo por correspondencia permanente del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (Subcomité FSI), que observa las tendencias y formula recomendaciones a los correspondientes órganos de la OMI. En diciembre de 1998, el Grupo observó que muchos de los informes no se habían podido aprovechar al máximo por falta de información. Es evidente que en algunos casos no se había llegado a cabo una investigación. A veces parece que se obstaculiza la labor de los investigadores, negándoles la oportunidad de entrevistar a las tripulaciones, debido a problemas de culpa y responsabilidad ... la intervención jurídica vinculada a las investigaciones sobre seguridad es un serio obstáculo.

El Grupo de trabajo por correspondencia opinó que gran parte de las lecciones que cabe aprender de los siniestros que había analizado estaba relacionada con el comportamiento de los gestores y los encargados de las operaciones. El informe explica que la probabilidad de evitar que estos siniestros se reproduzcan en el futuro es remota, a menos que las lecciones que se hayan aprendido se transmitan a la gente de mar. En la actualidad, no parece existir ningún mecanismo para hacerles llegar el mensaje.

En un intento de mejorar la calidad de las investigaciones de siniestros y de la información que se facilita a la Organización, la Asamblea de la OMI aprobó en 1997 el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos.\* En la introducción del Código se explica que su propósito "es promover un enfoque común en la investigación de siniestros y sucesos marítimos... el enfoque común y la colaboración facilitará las medidas correctivas y mejorarán tanto la seguridad de la gente de mar y de los pasajeros como la protección del medio marino".

Hay un cierto margen para investigar de manera más analítica las razones del hundimiento de ciertos buques y de los accidentes marítimos. Cada año, la Asociación Internacional de Aseguradores\* publica estadísticas de siniestros marítimos. Las pérdidas totales se atribuyen a seis causas distintas: abordaje o contacto, incendio o explosión, varada, fallo de la maquinaria, condiciones meteorológicas u otras. Entre 1994 y 1998 se produjeron 540 pérdidas totales, de las cuales 153 se atribuyeron a las condiciones meteorológicas. En una ponencia ofrecida en marzo de 1999 en el *Lloyd's register*, el Secretario General, Sr. O'Neil, observó en relación con estas cifras que como ingeniero profesional consideraba que esta explicación era aceptable. No se construyen puentes creyendo que colapsarán en determinadas condiciones meteorológicas. Los diques no se construyen dando por hecho que se hundirán automáticamente si el agua alcanza un determinado nivel ... los buques no se hacen a la mar con un signo de advertencia que diga que no deben utilizarse si la altura de la ola sobrepasa determinada magnitud o si un temporal alcanza una determinada fuerza. El Sr. O'Neil opinó que la atribución de las pérdidas a las condiciones meteorológicas u otras causas ya no era aceptable, porque no expone las verdaderas causas en el problema, y no da un reconocimiento suficiente al hecho de que el hundimiento de un buque suele comportar la pérdida de vidas humanas.

Otra generalización que se oye con frecuencia es que el 80% de los accidentes marítimos se debe a errores humanos. Esta formulación implica que el fallo es principalmente culpa de la gente de mar, y que los errores se cometen por negligencia. Sin embargo, esto no es necesariamente cierto. La OMI aprobó el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) basándose en que la

---

\* Véase la circular MSC/Circ.827.

\* Véase la resolución A.849(20).

\* Hasta 1999 se denominaba *Institute of London Underwriters*.

experiencia había demostrado que muchos de los accidentes marítimos podrían atribuirse, no a errores cometidos por el personal de a bordo, sino a las decisiones tomadas en las sala de reuniones del propietario. Nuevas investigaciones revelan que otros errores se deben a deficiencias de proyecto.

Uno de los problemas que se ha planteado desde la introducción del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos es el de los falsos alertas. Aunque inicialmente se culpó a la gente de mar, en un estudio reciente del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos se llega a una conclusión distinta\*. El Servicio de Guardacostas sometió a ensayo unidades del equipo radioeléctrico de llamada selectiva digital y reveló numerosas deficiencias de proyecto. Uno de los modelos introducía de vez en cuando en el menú de retransmisión del alerta de socorro una identidad del buque errónea. Tres de los modelos seguían transmitiendo alertas de socorro en un canal de LSD después de que el acuse de recibo hubiera llegado por otro canal.

Las investigaciones de los accidentes marítimos se han visto obstaculizadas frecuentemente por el hecho de que el hundimiento de un buque suele ir acompañado por su desaparición. Antiguamente se daba por perdido para siempre - pero el descubrimiento de los restos del granelero **Derbyshire** ha cambiado esta práctica. El buque se perdió en el pacífico en 1980 y se hundió tan rápidamente que nunca llegó a enviar un mensaje de socorro. Transcurridas casi dos décadas, una expedición financiada por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) encontró el buque a una profundidad de más de dos millas y los nuevos estudios han obtenido tantas pruebas acerca de las causas del hundimiento del buque que se ha vuelto a abrir la investigación sobre su pérdida. El descubrimiento del **Derbyshire** fue un triunfo de la tecnología y la persistencia, y demostró que si se cuenta con la determinación y los recursos necesarios, se pueden localizar los restos de casi cualquier naufragio para analizar las causas de los errores. Conforme mejora la tecnología, estas investigaciones serán cada vez más comunes.

Una utilización más eficaz de las investigaciones sobre siniestros y de las estadísticas debería servir para que disminuyera el número de accidentes en el mar. La Evaluación Formal de la Seguridad (EFS) es otro avance promisorio. La EFS se describe como un proceso racional y sistemático para evaluar los riesgos conexos con cualquier ámbito de actividad y para evaluar los costos y beneficios de las diferentes opciones para la reducción de estos riesgos. Por tanto permite que se haga una evaluación objetiva de la necesidad de contar con reglas sobre seguridad y de su contenido.

La EFS se compone de cinco etapas: determinación de los peligros (una lista de todas las posibilidades de accidentes que sean del caso, con sus posibles causas y resultados); evaluación de los riesgos (evaluación de los factores de riesgo); opciones de control de los riesgos (deduciendo medidas reglamentarias para controlar y reducir los riesgos que se hayan determinado); evaluación de los costes y beneficios (determinar los costes y beneficios que conlleva la aplicación de cada opción de control de los riesgos); y, recomendaciones acerca de las decisiones (información sobre los peligros, los riesgos conexos y la relación costos/beneficios de las opciones de control de riesgos). Una de las ventajas más importantes de la EFS es que garantizará que los aspectos de seguridad se tome en consideración a lo largo de todo el proceso de proyecto y construcción - y no que se contemplen como una cuestión *a posteriori* tal como ha ocurrido alguna veces en el pasado.

El CSM y el CPMM han aprobado las Directrices provisionales para la aplicación y la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI, con el objetivo de que se puedan efectuar aplicaciones de prueba de la EFS a fin de determinar su valía. En diciembre de 1998 el CSM dio su aprobación a la propuesta del Reino Unido de llevar a cabo un estudio sobre la evaluación formal de la seguridad con respecto a los graneleros, que sirva de ayuda en un futuro a la OMI cuando examine y apruebe normas relativas a la seguridad de los graneleros.

---

\* Véase el documento COMSAR 4/7/2.

El estudio de la EFS, el cual está previsto que se ultime en un plazo de dos años y para el cual se cuenta con la colaboración de varios Estados Miembros de la OMI y de organizaciones observadoras, examinará una gama de medidas destinadas a mejorar la seguridad de los graneleros, incluidas cuestiones que plantean problemas y que fueron remitidas al CSM por la Conferencia SOLAS en noviembre de 1997, la cual adoptó un nuevo capítulo XII del SOLAS sobre seguridad de los graneleros.

Es bastante probable que en años venideros se incremente la utilización de la EFS y de métodos similares. Si bien las técnicas mejoradas de investigaciones de siniestros (para las cuales son de gran ayuda los registradores de datos de la travesía) pueden ser de ayuda para evitar que vuelvan a repetirse desastres, la EFS puede ayudar a prevenirlos de modo que nunca lleguen a ocurrir. Los ensayos con modelos y los análisis mediante ordenador están llamados a ocupar un lugar relevante en el futuro. Es posible que en un futuro el mundo sea testigo de la construcción del primer buque que realmente no pueda hundirse - quizás antes de que haya transcurrido un siglo desde el hundimiento del **Titanic**.

### **Prioridad a las personas**

Las repercusiones de la aplicación de las nuevas tecnologías en el mundo moderno han sido tan enormes que en ocasiones se ha minimizado o olvidado el cometido que desempeñan las personas. En el documento de INTERTANKO citado anteriormente se dice que algunos expertos estiman que si bien la tecnología hace que aumente la fiabilidad en los equipos, también se ha reducido el grado de dependencia en la intervención, por parte de seres humanos, para su funcionamiento ... en tanto que su control se ha hecho más preciso, se ha suprimido la supervisión *in situ* por parte de personas, agrupando a las tripulaciones en salas de control remoto equipados con pantallas de ordenador.

La vieja idea de que "error humano" era simplemente sinónimo de "falta de atención" ya no tiene validez. Los hechos indican que éste es un asunto extremadamente complejo al que no le son aplicables soluciones sencillas. No obstante un buen punto de partida sería tomar en consideración qué personas son las que van a prestar sus servicios en el buque, al momento en que éste se está proyectando. El Contralmirante J.C. Card dijo en el *Webb Institute* en Nueva York, en marzo de 1997 que: ahora era el momento de comenzar a considerar el factor humano como la clave para el bienestar a largo plazo en cualquier buque y por tanto proyectar el buque tomando esto en consideración. Puso como ejemplo negativo el problema habido en los puestos de control del tráfico aéreo en la nueva terminal del Aeropuerto Nacional de Washington, los cuales tuvieron que ser desmantelados y sustituidos dado que los controladores del tráfico, que eran de estatura más baja que la media, no podían ver la pista desde los puestos asignados.

Este tipo de errores puede ocurrir, incluso más fácilmente, en el transporte marítimo dado su carácter extremadamente internacional. El *American Bureau of Shipping*, a fin de hacer hincapié en que en la fase de proyecto se han de tomar en consideración las personas que van a efectuar el trabajo, en 1998 elaboró a estos efectos unas notas orientativas sobre la aplicación de la ergonomía a los sistemas marinos, en las que se recuerda que las personas provenientes de diferentes partes del mundo difieren en cuanto a su altura. Por ejemplo, el 95 percentil normalizado de altura de un norteamericano es de 1,880 mientras que el de un varón procedente del sudeste asiático es de 1,693 m. La conclusión es que mientras un noruego puede tener fácil acceso a un botón o a un panel de control, a un filipino puede que no le sea tan fácil acceder al mismo.

El Grupo de trabajo por correspondencia sobre estadísticas de siniestros informó al Subcomité FSI que muchos accidentes han estado relacionados con la utilización de botes salvavidas. El hecho de que los equipos sean intrínsecamente complicados continúa provocando que los operarios cometan errores que tienen resultados catastróficos. Sería interesante conocer el porcentaje de vidas que se han salvado a resultas de la utilización de botes salvavidas, en comparación con el número de heridos y de vidas que se han perdido al poner en marcha los dispositivos de puesta a flote, durante los últimos años.

Debido a que en ocasiones las decisiones se adoptan por el personal en tierra sin consultar a los que están embarcados, la responsabilidad del que ha cometido el error puede, en muchas ocasiones, quedar difuminada. El Grupo de trabajo por correspondencia sobre estadísticas de siniestros informó al Subcomité FSI que la causa de muchas varadas era la falta de cartas correctas. El informe decía que si bien en último término le compete a los capitanes asegurarse de que se cuenta a bordo con las cartas correctas, esto no significa que la compañía no quede absuelta de la responsabilidad de facilitar su entrega. A fin de determinar la razón por la que no se cuenta a bordo con las cartas correctas, se ha de investigar la actuación de las compañías.

En algunas ocasiones la renuencia a adoptar decisiones que puedan causar descontento en los gestores entera puede influencia las decisiones que adopte el personal embarcado. En una investigación llevada a cabo por la Unidad de Investigación de Accidentes Marinos, de Australia, sobre un incendio a bordo de una draga que tuvo como resultado un derrame de petróleo, y en cuyas conclusiones se elogió a la tripulación por las medidas adoptadas para extinguir el incendio, se denuncia que no se habían adoptado medidas con respecto a una fuga previa debido a que ello hubiera supuesto detener el funcionamiento de la draga durante una hora. La compañía había criticado al jefe de máquinas por haber detenido anteriormente la draga, habiéndole señalado que estos paros costaban 10 000 dólares australianos por hora.

Ya hace algún tiempo que al sector marítimo le ha venido preocupando la cuestión de la disponibilidad de gente de mar. La Federación Naviera Internacional señaló, en su informe anual correspondiente a 1999, que el sector del transporte marítimo, a nivel internacional, está a punto de llegar a un punto crítico con respecto a la disponibilidad de personal". En especial preocupa que supuestamente la demanda de oficiales supera el número disponible lo cual tendría implicaciones para los sectores marítimos basados en tierra dado que, tal como se señala en el informe de la IFS, el personal en tierra está estrechamente ligado a una disponibilidad adecuada de gente de mar altamente preparada.

Se tiene la esperanza de que la crisis económica asiática ayude a corto plazo a ajustar este desequilibrio ya que se piensa que alguna gente de mar volverá a embarcarse debido a la falta de empleo en tierra. La IFS también señala que se prevé que este retorno no durará mucho, una vez que las economías asiáticas se hayan recuperado.

Incluso si estas previsiones fueran erróneas, al sector del transporte marítimo deberían preocuparle las implicaciones que conlleva el que los que se embarcan (o al menos los que permanecen embarcados) solamente lo hacen porque no pueden encontrar nada mejor en tierra. Otras informaciones señalan que la moral de la gente de mar no es tan alta como debería serlo. En una encuesta sobre las condiciones de vida en el mar llevada a cabo en 1998 por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte se señalaba que existía un alto nivel de racismo y que eran generalizados los sueldos bajos y que había indicaciones de la existencia de un vínculo entre las horas trabajadas y el número de accidentes a bordo y una correlación entre las largas jornadas de trabajo, la tensión y la baja moral. El *Lloy's List* citó el comentario de un miembro de la ITF que dijo que en los niveles más bajos del mercado naviero existe una rivalidad de la más baja calaña y que los propietarios compiten para ver quién es el que paga peor, obliga a trabajar más horas y provee las condiciones más mezquinas.

Si bien para los oficiales las condiciones puede que sean mejores, también existen problemas en este ámbito. En el número de diciembre de 1998 de la revista *Seaways*, del Instituto Náutico, se decía que la imagen pública de los capitanes era lastimosa. Los medios de comunicación se ceban en ellos cuando hay un incidente, correspondiéndole la responsabilidad por esta situación al sector ... ninguna compañía puede, públicamente, respaldar a sus capitanes sin que esto suponga un suicidio desde un punto de vista comercial. El artículo continuaba diciendo que como resultado era indudable que los capitanes se sienten inseguros, estando siempre expuestos a un despido inmediato sin posibilidad de interponer recursos.

Estamos muy lejos de los días en que el Registro naviero del Lloyd's incluía el nombre del capitán junto con el del buque, aquellos días en el que el poder del capitán era tan grande que podía casar a la gente a bordo del buque y su autoridad tan incuestionable que se le llamaba "master".

Las personas son tan importantes para el futuro del sector naviero que la OMI ha aprobado numerosas reglas, códigos y recomendaciones sobre este tema. En noviembre la Asamblea de la OMI examinará un proyecto de resolución sobre Principios relativos a la dotación de seguridad, que reemplazará a la resolución aprobada en 1981. En ella se incluyen los principios básicos que deben aplicarse cuando se consideran los niveles de dotación para garantizar el funcionamiento en las operaciones seguras del buque. También incluye directrices detalladas para la aplicación de principios relativos a la dotación de seguridad y orientación sobre el contenido y el modelo del documento determinante de la dotación mínima de seguridad. Este documento se expedirá a todos los buques y en él se especificarán los niveles mínimos de dotación de seguridad. El documento será inspeccionado durante la supervisión por el Estado rector del puerto.

También se pedirá a la asamblea que examine propuestas de enmienda al Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos de modo que el factor humano pueda tenerse en cuenta. En la introducción a las nuevas secciones propuestas se indica que: "el buque opera en un entorno muy dinámico; con frecuencia el personal de a bordo está sometido a una rutina fija de turnos de trabajo que se interrumpen cada tanto por la llegada o salida del puerto, o por las actividades que allí se realizan. Es un modo de vida que exige pasar largos periodos sin salir del lugar de trabajo, lo que entraña una vida laboral que con casi toda certeza es proclive a incrementar el riesgo de error humano".

"En el pasado, la comunidad marítima internacional abordó la cuestión de la seguridad marítima desde un punto de vista predominantemente técnico. El sentido común dictaba soluciones técnicas y de ingeniería con miras a promover la seguridad y hacer mínimas las consecuencias de los siniestros y sucesos marítimos. De esta manera, las normas de seguridad se basaban principalmente en las prescripciones de proyecto y equipo del buque. Más, a pesar de las innovaciones técnicas, no cesaron de producirse graves siniestros y sucesos marítimos.

"El análisis de los siniestros y sucesos marítimos ocurridos en los últimos 30 años condujo a que la comunidad marítima internacional y los distintos regímenes de seguridad concierne reconsideren la conveniencia de un criterio centrado en las prescripciones técnicas del proyecto y equipo del buque y de ser necesario adoptara otros enfoques que tengan en cuenta y aborden más ampliamente el papel que desempeña el factor humano en la seguridad marítima en todo el sector. Esa evaluación general ha demostrado que casi todos los siniestros y sucesos marítimos involucran el factor humano, dada la participación humana en todos los aspectos de las actividades marítimas, incluidos el proyecto, la construcción, las operaciones y el mantenimiento del buque."

En la introducción se indica también que una de las maneras en que la comunidad marítima ha reconocido la importancia del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos ha sido la de subrayar la necesidad de que la tripulación del buque cuente con la debida formación y titulación. Sin embargo, es cada vez más evidente que la formación es un sólo aspecto del factor humano. Hay otros aspectos involucrados en los siniestros y sucesos marítimos que es menester entender, investigar y abordar debidamente. Entre ellos figura la comunicación, pericia, cultura, experiencia, fatiga, salud, comprensión de la situación, atención y las condiciones de trabajo.

Una gran parte del error humano se debe a la fatiga. La OMI aprobó en 1993 la resolución A.772(18) sobre **Los factores que contribuyen a la fatiga desde el punto de vista de la dotación y la seguridad** y la labor sobre ese tema se ha proseguido desde entonces. En diciembre de 1998 el CSM examinó la labor realizada por el Grupo mixto de trabajo CSM/(CPMM) sobre el factor humano. El de trabajo observó que es necesario entender la naturaleza de la fatiga, identificar el alcance del problema, identificar los factores que tienen una influencia en la fatiga, y elaborar estrategias para solucionar el problema.

El informe indica que en todo el mundo se ha reconocido la fatiga como un factor que contribuye a los accidentes en los que se ven involucrados los medios de transporte. Se han producido muchos sucesos en los que se sospecha que la fatiga ha contribuido o ha causado los accidentes de transporte o industriales; sin embargo, esta conexión resultaba difícil de justificar ya que no se vinculaba, lo que es vital, a las actividades y decisiones peligrosas que llevaron a que se produjera el accidente y el estado de fatiga de las personas involucradas.

Los motivos por los que esta relación no se hizo son diversos. En un momento dado, la fatiga se descartó como una posible causa del error humano; en efecto, se pensaba que la fatiga podía quedar mitigada por factores tales como: personalidad, inteligencia, educación, formación, conocimientos, compensación, motivación, envergadura física, fuerza, atractivo, o profesionalismo. Asimismo, la falta de información científicamente aceptada sobre cómo la fatiga afecta no sólo al estado de ánimo y a los sentimientos sino también al rendimiento individual y del equipo era una traba para los investigadores y analistas. Además, también se carecía de orientación sobre cómo estudiar la fatiga y establecer los vínculos entre el pasado reciente de una persona y los posibles impedimentos que sufra. A diferencia del alcohol y las drogas que pueden detectarse mediante, por ejemplo, un análisis de sangre, no hay ninguna prueba física o química inequívoca que pueda indicarnos que una persona sufre de fatiga.

El CSM constituyó un grupo de trabajo por correspondencia coordinado por los Estados Unidos encargado de examinar cómo la fatiga afecta a la seguridad marítima y de elaborar estrategias para luchar contra este factor.

Lo que si es seguro es que la actual preocupación de la OMI por este fenómeno proseguirá durante muchos años. Si resulta ser verdad que el 80% de los accidentes en el mar se deben a error humano entonces es evidente que este elemento se merece toda la atención. También está claro que aunque las personas han participado desde siempre en el sector naviero todavía nos queda mucho por aprender de ellas y de los motivos de sus errores.

### **Prioridades inmediatas**

El programa de acción inmediato para el nuevo milenio se establecerá probablemente mediante un proyecto de resolución titulado "Objetivos de la Organización a partir del año 2000". La Asamblea examinará este proyecto de resolución con miras a su aprobación en noviembre de 1999. En dicho proyecto de resolución se destaca la importancia de la implantación y se hace referencia a dos resoluciones previamente aprobadas por la Asamblea. En 1981, aprobó la resolución A.SOO(XII) en la que se definían los objetivos de la OMI para los años 80 y se hacía referencia al hecho de que "se necesita tiempo para que las administraciones marítimas formulen reglamentaciones nacionales con las que lograr la implantación efectiva de los Convenios de la OMI". En 1993, la Asamblea aprobó la resolución A.777(18) en la que también se hace referencia a la necesidad de una mejor implantación e indica a los comités de la OMI que examinen sus métodos de trabajo y la organización de su labor.

El proyecto de resolución encomienda a los comités de la OMI que:

- .1 adopten medidas para que la política previsor acordada en los años 90 se aplique con mayor diligencia que en el pasado a fin de que las tendencias que afecten adversamente la seguridad de los buques, a las personas a bordo o al medio ambiente se identifiquen cuanto antes y se tomen medidas para evitar o mitigar sus efectos. Al aplicar estas instrucciones, se utilizará en la mayor medida posible la evaluación formal de la seguridad durante el proceso normativo;
- .2 centren la atención en la necesidad de:
  - cambiar de énfasis para destacar el factor humano;
  - garantizar la implantación efectiva y armónica de las reglas y normas de la OMI haciendo especial hincapié en el cumplimiento del Convenio de Formación y el Código IGS y en la creación de la infraestructura necesaria para implantar el plan SAR mundial y las prescripciones del MARPOL relativas a las instalaciones receptoras de desechos originados por los buques;

- abordar con el mayor detenimiento las cuestiones de seguridad y protección del medio ambiente por tipos de buque, especialmente los buques de pasaje (incluidas las naves de gran velocidad de pasaje) y los buques de carga a granel;
  - desarrollar una cultura de la seguridad y una conciencia del medio ambiente en todas las actividades de la Organización;
  - evitar una reglamentación excesiva; y
  - fortalecer los programas de cooperación técnica de la OMI y la puesta en práctica de los mismos;
- .3 mantener el cumplimiento de las resoluciones A.500(XII) y A.777(18), cuya importancia se ha puesto de relieve en muchas ocasiones desde su adopción; y
- .4 alentar a los Gobiernos y al sector a que intensifiquen sus esfuerzos para prevenir y suprimir aquellos actos ilícitos que amenazan la seguridad de los buques, la seguridad de las personas a bordo y el medio ambiente [incluidos el terrorismo en el mar, la piratería y el robo a mano armada contra los buques, el tráfico ilícito de estupefacientes, las migraciones ilegales y el polizonaje].

Es muy probable que las prioridades de la OMI para el próximo milenio consistan en encontrar modos de garantizar que la nueva tecnología se introduce de manera segura y que se tiene en cuenta su impacto en las personas (y viceversa). La introducción del Código IGS y de las enmiendas al Código de Formación 1978 tendrán repercusiones en los primeros años del nuevo siglo. Pero también deberán considerarse muchas otras cuestiones.

### **Relación entre el buque y tierra**

Tradicionalmente, una vez que un buque se hacía a la mar la autoridad del capitán era absoluta, fundamentalmente debido a que en los días anteriores a la radiotelefonía, no había manera de ponerse en contacto con él. La invención de la radio, de las comunicaciones por satélite y del radar han contribuido a debilitar dicha autoridad, ya que ahora el propietario del buque puede ponerse fácilmente en contacto con el capitán. Como resultado de esto, en un caso de emergencia, a menudo se espera que los capitanes se pongan en contacto con las oficinas centrales de la compañía antes de tomar una decisión, tal como solicitar ayuda.

La creación de medidas de organización del tráfico en los últimos 30 años ha tendido también a reducir la autoridad del capitán. Los dispositivos de separación del tráfico de carácter obligatorio han estado en vigor por 20 años habiéndose introducido asimismo sistemas de notificación obligatorios y servicios de tráfico marítimo. Todos éstos han contribuido a la seguridad de la navegación, pero al mismo tiempo han impuesto nuevos límites a la tradicional libertad de acción de los capitanes. El Secretario General resumió la situación en un discurso que pronunció en un seminario sobre normas de STM en mayo pasado.

En el mismo dijo que las mejoras en las ayudas náuticas y en las comunicaciones significa que quienes están en tierra tienen a veces una mejor idea de las condiciones en las que se halla el buque que quienes se encuentran a bordo del mismo. En estas circunstancias no debe sorprender que los capitanes a veces tengan dudas e incertidumbre acerca de su autoridad. Si un buque se encuentra en peligro debido a un fallo de máquinas o a otra falla técnica, la reacción es frecuentemente que el capitán se ponga en contacto con el propietario para solicitarle instrucciones y no que adopte una decisión en el lugar que pueda costarle a la compañía una suma importante de dinero y que posiblemente le cueste el puesto al capitán.

El Sr. O'Neil manifestó asimismo que a pesar de todas las condicionantes y restricciones, la tendencia es inconfundible: cada vez se tiende más a que el control esté basado en tierra. Frecuentemente se compara la navegación marítima y la aviación y si bien ambas formas de transporte son muy diferentes, la idea de una aeronave que opere sin el control terrestre es algo que inspira terror. Cuando se reconoce que todas las formas de transporte, excepto los buques, se controlan a distancia del medio de transporte, es difícil argumentar que los buques deben continuar siendo eximidos de dicho control.

La necesidad de un mayor control se hace más fuerte a medida que aumentan las velocidades. Las naves de gran velocidad tienden a navegar en rutas cortas en las que ya existe una gran densidad de tráfico. Si bien ha habido un número relativamente pequeño de accidentes con dichas naves, han sido suficientes para crear preocupación. Hoy en día, la idea de permitir a los pilotos de aeronaves a que operen como ellos consideren necesario, sin ningún control desde tierra, es impensable. ¿Sucederá lo mismo con los buques en 20 ó 30 años?

### **El centro de gravedad**

Cuando se aprobó el Convenio constitutivo de la OMI en 1948 la navegación marítima estaba dominada por un puñado de países tradicionalmente marítimos, en su mayoría situados en la zona del Atlántico Norte. En el medio siglo que ha transcurrido desde entonces, esta situación ha cambiado pero los países tradicionalmente marítimos conservan aún un papel preponderante. Pero esto no puede durar por mucho tiempo. Los países de Asia ya se han constituido en potencias económicas y comerciales de importancia, algunos de ellos con enormes poblaciones. Resulta inevitable que sus sectores marítimos se desarrollen de igual manera.

A medida que se produce este cambio, que se extiende a América Latina y a África, los países en cuestión jugarán un papel cada vez más importante en los debates que tienen lugar en la OMI. A través de los años, la Organización ha demostrado ser capaz de adaptarse a los cambios de manera rápida y se ha enorgullecido de mantener a la política alejada de lo que normalmente son debates de carácter técnico. Es muy probable que deban adoptarse nuevos cambios en los años próximos y lo más importante es que los principios básicos de la OMI, incluido el adoptar decisiones por consenso, se mantengan.

### **Delitos en el mar**

Uno de los acontecimientos más preocupantes en los últimos dos o tres decenios ha sido el incremento de las actividades delictivas en el mar. La piratería es hoy uno de los problemas más importantes en muchas partes del mundo y también ha habido un aumento en el número de polizones, inmigrantes ilegales y contrabando de drogas.

La piratería, uno de los flagelos tradicionales del mar, parecía haber sido erradicada hace 100 años, pero la mayoría de las otras actividades delictivas que han aparecido recientemente son nuevas y sirven para hacer la vida de los marinos aún más difícil una vez que se habían acostumbrado a los peligros normales del mar, corriendo ahora el riesgo de poder ser asesinados por los criminales.

La OMI, a petición de sus Estados Miembros, ha adoptado medidas para combatir estas amenazas, pero existen límites a lo que una organización internacional puede hacer. La prevención del delito es fundamentalmente una cuestión que compete a los Gobiernos regionales y es importante implantar medidas eficaces tan pronto como sea posible.



### **Implantación**

Desde 1981, cuando la Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.500(XII), la Organización ha tratado de concentrar sus esfuerzos en implantar las reglas existentes antes de aprobar nuevas reglas. Esta tarea ha sido difícil en una época de cambios tecnológicos, ya que si las reglas no se cambian rápidamente la OMI corre el riesgo de verse acusada de ser un obstáculo al progreso. Otra complicación ha sido la necesidad de adoptar medidas con posterioridad a un siniestro grave.

No obstante esto, en general se conviene en que la prioridad de la Organización, o mejor dicho la prioridad del sector marítimo, debe continuar siendo la implantación de las reglas de seguridad y de protección del medio ambiente ya existentes. Pero esta implantación es responsabilidad del sector y de los Gobiernos y existen indicios de que no siempre se le ha concedido la importancia que tiene. Más de 25 años después de la aprobación del Convenio MARPOL, muchos puertos aún no poseen las instalaciones de recepción de desechos que el mismo prescribe. Las notas mercantes de algunos países aun tienen índices de siniestros que son centenares de veces peores que otros. La creación de sistemas regionales de supervisión por el Estado rector del puerto ha llevado a la detección y detención de numerosos buques deficientes. Y sin embargo, aún se permite que dichos buques naveguen.

Una de las tareas de la OMI en el nuevo siglo será continuar sus esfuerzos para alentar a que se implanten las normas internacionales.

### **¿Nuevo papel para la OMI?**

Una de las quejas que se han venido haciendo sobre la OMI es que "no tiene garras". Pero si las tiene: son los Gobiernos Miembros de la OMI, a quienes incumbe la responsabilidad de garantizar que se apliquen las normas que ellos mismos aprueban en el seno de la Organización. El hecho de que varíe tantísimo el grado de implantación y de que ésta se revele a menudo ineficaz ha llevado a algunos a poner de entredicho el enfoque tradicional y a plantearse si no convendría que la OMI desempeñara un mayor papel.

Las enmiendas de 1995 al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, (Convenio de Formación) estipulan que las Partes deben presentar a la OMI los pormenores de sus procedimientos de formación, exámenes y titulación. Esta información es examinada acto seguido por un panel de expertos, el cual hace saber al Comité de Seguridad Marítima si se cumplen o no las prescripciones del Convenio. Este proceso sigue actualmente su curso y aún no se han formulado recomendaciones.

Sin embargo, el hecho de que los Estados Miembros hayan delegado en la OMI esta autoridad indica que podría asignársele a la Organización un mayor papel en materia de implantación y en otras áreas. ¿Podría ser, por ejemplo, atribución de la OMI el establecer programas de exámenes? La Organización ya publica cursos modelo para su utilización en las academias marítimas. ¿Es concebible que llegue a existir un examen normalizado de la OMI? ¿Habrá un día en que los oficiales de buques reciban títulos de competencia de la OMI en lugar de la titulación nacional?

Ha llegado el momento de una mayor apertura en el sector de transporte marítimo? ¿Deberían los Gobiernos estar obligados a efectuar las investigaciones de todos los siniestros graves y presentar los resultados a la OMI? Ello exigiría suprimir la vieja cláusula eximitoria estipulada en la regla 21 del capítulo I, según la cual el Gobierno sólo se obliga a ello "cuando considere que la investigación pueda contribuir a determinar cambios que conviniera introducir en las presentes reglas".

Al tratar de determinar qué fallos provocan los accidentes en el mar, la tecnología puede suponer una gran ayuda. La idea de instalar registradores de datos de la travesía (RDT) en los buques se ha venido concibiendo desde hace tiempo, pero estos no son obligatorios, en parte debido a

dificultades de orden técnico (de hecho, un buque puede tardar semanas en llegar a su destino, mientras que un avión, por el contrario, sólo unas horas). No obstante, en 1997 la Asamblea de la OMI aprobó una recomendación sobre normas de funcionamiento de los RDT y es posible que el capítulo V del Convenio SOLAS también sea objeto de enmiendas para hacer obligatorio a bordo de ciertos buques el uso de los mencionados registradores.

Parece seguro que su empleo se acabará haciendo extensivo a otros buques y que la tecnología RDT experimentará un enorme desarrollo en los próximos años. Todo lo cual permitirá recabar mayor información sobre los buques y los siniestros que se producen.

### **Estados ribereños**

Independientemente de los cambios que de cara al futuro ocurran en el sector, numerosos países seguirán teniendo flotas mercantes pequeñas en comparación con otros. Sin embargo muchos de ellos son y serán Estados ribereños. Como tales se hallan a menudo en una posición delicada. Se espera que ofrezcan servicios de búsqueda y salvamento debido a su situación geográfica, pero a la vez serán pocos los buques propios que se beneficien de tales servicios. Aunque poseen unos cuantos buques tanque, sobre dichos países se cierne en todo momento la amenaza de la contaminación operacional y accidental. Se espera de ellos que proporcionen ayudas náuticas y otros sistemas, pero fundamentalmente en beneficio de otros países.

No cabe duda de que irán en aumento las peticiones para que el sector del transporte marítimo haga más en este campo, pues no sólo proporciona los buques sino que percibe los beneficios que éstos originan. "La ruta marítima electrónica" de Asia sudoriental constituye a este respecto un ejemplo de cooperación que tenderá a generalizarse en el futuro. El estrecho de Malaca es uno de los pasos marítimos más frecuentados del mundo y su infraestructura de navegación está siendo modernizada merced a un programa de cooperación en el que participan la OMI, Estados ribereños e intereses navieros japoneses, que son los mayores usuarios de esta vía marítima.

### **Cooperación técnica**

Desde finales de los años sesenta la OMI ha venido aplicando un programa de cooperación técnica. Muchas de las naciones marítimas de hoy no existían cuando se constituyó la OMI en 1959, y es muy probable que otros países deseen desarrollar sus actividades de transporte marítimo a medida que entremos en el nuevo milenio. Sin embargo podrían verse frenadas en ello por falta de experiencia y recursos. La OMI, reconociendo este hecho, ha realizado una gran actividad para superar el problema: la Universidad Marítima Mundial, el instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI y la Academia Marítima Internacional de la OMI fueron creados durante los años ochenta con el fin de ayudar a los países en desarrollo a adquirir los conocimientos y habilidades necesarios.

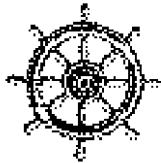
Los países de tradición marítima Miembros de la OMI apoyaron generosamente este proceso, conscientes de que alentar normas marítimas más elevadas responde a los intereses de todos.

### **Tecnología**

Si ojeamos el futuro parece inevitable que una de las fuerzas dominantes será la tecnología. Esta transformará al mundo con mayor rapidez y en mayor profundidad que en el pasado. Aunque preferimos no abordar los pormenores en este texto, una de las previsiones parecería justificarse, y consiste en afirmar que la revolución tecnológica del sector del transporte marítimo beneficiará enormemente al sector, a quienes en él trabajan, así como también al medio marino, a condición, claro está, de que el sector utilice con sensatez los avances tecnológicos.

### **Un cambio de cultura**

Quizá el mayor reto a que se enfrentan la OMI y el sector del transporte marítimo consista en asignar a la seguridad tal grado de prioridad que ésta pase a fundirse en la cultura del transporte marítimo. Otros modos de transporte han demostrado que ello es factible: así en algunos países los automovilistas se colocan de manera automática los cinturones de seguridad antes de iniciar el viaje, y los motoristas siempre llevan puesto el casco; además los pasajeros aceptan las comprobaciones de seguridad en los aeropuertos porque las consideran esenciales. En el pasado los peligros inherentes del mar han hecho ver en la profesión del marino una actividad peligrosa, en la que los accidentes eran inevitables y había que tolerarlos. En el próximo milenio ya no habrá excusas para persistir en tales actitudes.



## **INFORMACIONES**

### **A G E N D A**

Marzo	6 - 15	OMI – Londres Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) 44º período de sesiones.
		OMI – Londres Conferencia diplomática sobre la cooperación internacional en la preparación y lucha contra la contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
	27 - 31	OMI – Londres Comité Jurídico. 81º período de sesiones.
Abril	10 - 14	OMI – Londres Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque (DE) 43º período de sesiones.
Mayo	17 - 26	OMI – Londres Comité de Seguridad Marítima (MSC) 72º período de sesiones.



---