

(PÚBLICO)

BOLETIN INFORMATIVO MARITIMO N° 10/2002

Valparaíso, Octubre 2002

INDICE

Página

ACTIVIDAD NACIONAL

RESOLUCIONES

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/344, de 14 de Octubre de 2002. Aprueba Directiva A-51/002 que establece procedimientos y recomendaciones a seguir para la adopción de medidas preventivas objeto reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por los buques que ingresan a los puertos nacionales.....	7
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/1056, de 15 de Octubre de 2002. Aprueba Plan de Emergencia de lucha contra la contaminación en caso de derrames de artefactos navales del Centro de Cultivos “QUENAC”.....	32
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/1058, de 15 de Octubre de 2002. Aprueba Plan de Emergencia de lucha contra la contaminación en caso de derrames de artefactos navales del Centro de Cultivos “MAYAHUE”.....	33
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/1059, de 15 de Octubre de 2002. Aprueba Plan de Emergencia de lucha contra la contaminación en caso de derrames de artefactos navales del Centro de Cultivos “ABUYAN”.....	34
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/1065, de 16 de Octubre de 2002. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en casos de contaminación por hidrocarburos de la M/N “MAPOCHO”.....	35
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/1066, de 16 de Octubre de 2002. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, LPG y productos químicos de los Terminales Marítimos de Petrox S.A. – San Vicente.....	37

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/26, de 16 de Octubre de 2002. Fija Tarifa de Señalización Marítima a naves que recalen para abastecerse de combustible.....	39
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/1131, de 29 de Octubre de 2002. Autoriza uso de dispersante químico “DELTA CLEAN 520”	40
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 2.077, de 30 de Septiembre de 2002. Fija nómina de especies hidrobiológicas vivas de importación autorizada. Deja sin efecto resolución que señala	41

DECRETOS SUPREMOS

-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 796 exento, de 30 de Septiembre de 2002. Modifica decreto N° 930 exento, de 2001	44
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 798 exento, de 30 de Septiembre de 2002. Modifica decreto N° 21 exento, de 2002	46
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 801 exento, de 30 de Septiembre de 2002. Modifica decreto N° 930 exento, de 2001	48
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 802 exento, de 1 de Octubre de 2002. Modifica decreto N° 21 exento, de 2002	50
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 806 exento, de 3 de Octubre de 2002. Modifica decreto N° 946 exento, de 2001, que estableció límites máximos de captura por armador en unidad de pesquería Merluza común, letra m) del artículo 2° de la ley 19.713	51
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 814 exento, de 9 de Octubre de 2002. Establece medidas de administración para las especies salmónidas en el Lago Puyehue y ríos que indica, X Región	53
-	Ministerio del Trabajo y Previsión Social. Subsecretaría del Trabajo D.S. N° 282, de 24 de Julio de 2002. Modifica decreto N° 98, de 1997, que aprobó el Reglamento General de la ley N° 19.518, que fijó el Estatuto de Capacitación y Empleo.....	55

-	Ministerio de Relaciones Exteriores. D.S. N° 194, de 5 de Agosto de 2002. Promulga el Convenio de Cooperación e Intercambio en Materia de Pesca con Ecuador.....	59
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 827 exento, de 15 de Octubre de 2002. Modifica decreto N° 145 exento, de 2002	61
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 890 exento, de 21 de Octubre de 2002. Modifica Decreto N° 145 exento, de 2002	62
-	Ministerio de Relaciones Exteriores. D.S. N° 169, de 16 de Julio de 2002. Promulga las enmiendas de 1998 al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional.....	64
-	Ministerio de Justicia. D.S. N° 842, de 20 de Septiembre de 2002. Aprueba texto oficial del Código de Procedimiento Penal.....	76
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 901 exento, de 24 de Octubre de 2002. Rectifica decreto N° 702 exento, de 2002	77
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 911 exento, de 29 de Octubre de 2002. Establece cuota global anual de captura para las unidades de pesquería de Anchoqueta y Sardina española, I-II Regiones, año 2002.....	78

LEYES

-	Ley N° 19.825, de 16 de Agosto de 2002. Modifica la ley N° 18.302, sobre Seguridad Nuclear.....	81
-	Ley N° 19.830, de 27 de Septiembre de 2002. Modifica el Código Penal para proteger la seguridad de los voluntarios de los Cuerpos de Bomberos en actos de servicio.....	84
-	Ley N° 19.829, de 30 de Septiembre de 2002. Modifica el Código Penal respecto del delito de cohecho.....	85

VARIOS

-	Ministerio de Hacienda – H. Junta General de Aduanas Autoacordado sobre tramitación y fallo de la reclamación establecida en el artículo 189 de la Ordenanza de Aduanas, de 23 de Septiembre de 2002.....	87
---	--	----

DOCUMENTOS E INFORMACIONES INTERNACIONALES

CIRCULARES DE LA OMI

-	OMI, MSC/Circular 1027, de 6 de Junio de 2002. Transporte de Mercancías Peligrosas.....	91
-	OMI, MSC/Circular 1028, de 20 de Junio de 2002. Aplicación del Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, y del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio, a las naves de gran velocidad.....	94
-	OMI, MSC/Circular 1029, de 20 de Junio de 2002. Directrices provisionales para la realización de ensayos con modelos de naves de gran velocidad.....	95
-	OMI, MSC/Circular 395, de 2 de Julio de 2002. Base de datos electrónica para la implantación del Plan de Evaluación del estado del buque.....	106

INFORMACIONES

-	Agenda.....	111
---	-------------	-----

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
 La reproducción total o parcial de este Boletín está autorizada mencionando la fuente.



ACTIVIDAD NACIONAL

RESOLUCIONES

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/344 VRS.

APRUEBA DIRECTIVA DE LA DIRECCIÓN
GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE
MARINA MERCANTE ORDINARIO A-51/002.

VALPARAÍSO, 14 de Octubre de 2002.

VISTO: lo dispuesto en el artículo 5° y Título IX del D.L. N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación; lo señalado en los artículos 3° y 4° del D.F.L. N° 292, de 1953, que aprueba la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y la facultad que me confiere el artículo 345° del D.S. (M) N° 1.340 bis, de 1941,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE la siguiente Directiva que establece procedimientos y recomendaciones a seguir para la adopción de medidas preventivas objeto reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por los buques que ingresan a los puertos nacionales y sus Anexos:

DIRECTIVA DGTM. Y MM. ORDINARIO A-51/002

OBJ: Establece procedimientos y recomendaciones a seguir para la adopción de medidas preventivas objeto reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por los buques que ingresan a los puertos nacionales.

I.- INFORMACIONES:

A.- REFERENCIAS LEGALES:

- 1.- Constitución Política de la República de Chile.
- 2.- D.F.L. N° 292 (HDA), de 1953, Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- 3.- D.L. N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación, Título IX, Artículo 142. (Diario Oficial de 31 de Mayo de 1978).
- 4.- D.S. (M) N° 1, de 6 de Enero de 1992, que aprobó el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática. (Diario Oficial de 18 de Noviembre de 1992).
- 5.- Ley N° 19.300, Ley Sobre Bases Generales del Medio Ambiente, de 1 de Marzo de 1994. (Diario Oficial de 9 de Mayo de 1994). (Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 3/1994).

- 6.- Resolución A.868(20), de 27 de Noviembre de 1997, de la Organización Marítima Internacional (OMI), sobre Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos. (Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/1999).
 - 7.- Resolución DGTM y MM. Ordinario N° 12.600/1049, de 22 de Octubre de 1999, la cual dispone medidas preventivas para evitar transmisión de organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre. (Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 5/1999).
- B.- La Constitución Política del Estado garantiza el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación y establece su protección en los numerosos cuerpos legales vigentes en el país, destacando en el ámbito marítimo la Ley de Navegación, que en su artículo 142 “prohíbe absolutamente arrojar lastre, escombros o basuras y derramar petróleo o sus derivados o residuos, aguas de relaves de minerales u otras materias nocivas o peligrosas, de cualquier especie, que ocasionen daño o perjuicios en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, y en puertos, ríos y lagos”.
- C.- Existe la urgente necesidad de reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en aguas jurisdiccionales por los buques que ingresan desde el extranjero o navegan entre puertos nacionales, tema tratado ampliamente por la Organización Marítima Internacional (OMI), la cual emitió la Resolución A.868(20), de 27 de Noviembre de 1997, sobre Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir el mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.
- D.- La Organización Marítima Internacional, en la resolución antes mencionada, solicita se tomen medidas urgentes para aplicar las Directrices y se utilicen como base para cualquier medida que se adopte con miras a reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, y que se comunique al Comité de Protección del Medio Marino la experiencia que se adquiriera mediante su aplicación.
- E.- La misma Resolución OMI A.868(20), establece disposiciones para que las naves, durante su navegación por alta mar, efectúen el cambio de lastre, para evitar la retención de aguas de lastre contaminadas, obtenidas en el puerto de zarpe.
- F.- Para cumplir lo anterior, la Dirección General por Resolución citada en 7) de la referencia, ha establecido normas a cumplir por las naves chilenas y extranjeras, respecto a la obligatoriedad de efectuar el cambio de lastre durante la navegación antes de recalar a puertos chilenos.
- G.- Asimismo, como consecuencia del auge exportador del país, es inevitable que recalen naves con aguas de lastre en los puertos de la costa chilena, ya sea procedentes del extranjero o de otro puerto nacional, debiendo la Autoridad Marítima Local adoptar las medidas pertinentes, con el objeto de reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en el cuerpo receptor, sin afectar la seguridad de las naves y su tripulación.

II.- INSTRUCCIONES Y PROCEDIMIENTOS:

- A.- Como norma básica, cada vez que una nave recale a puertos nacionales desde el extranjero, deba cambiar el agua de lastre de sus tanques en alta mar, a más de 12 millas náuticas de la costa (de acuerdo a documento señalado en Párrafo I.-, letra A.- N° 7, precedente).
- B.- Para efectuar tales acciones, siempre se debe tener en consideración, la seguridad de las tripulaciones y personas involucradas, junto con la seguridad de la nave.
- C.- En todo momento, el capitán de la nave debe adoptar procedimientos seguros y eficaces para la descarga del agua de lastre de su nave (Anexo B), debiendo tener presente lo siguiente:
 - 1.- Ser acucioso en el registro de datos del formulario de “Notificación de Agua de Lastre”.
 - 2.- Facilitar los planos del buque y registros relativos al lastre, cuando se soliciten.
 - 3.- Señalar detalles sobre la ubicación de los puntos de muestreos de los tanques y/o registro.
- D.- Para reducir al mínimo los riesgos de contaminación por aguas de lastre procedentes de las naves, se deberá cumplir los procedimientos que se indican a continuación:

1.- **NAVE PROCEDENTE DEL EXTRANJERO CON AGUAS DE LASTRE CAMBIADAS.**

- a.- A su recalada a puerto, el capitán de la nave deberá entregar a la Autoridad Marítima Local el “Reporte de Agua de Lastre”, cuyo formato se adjunta como anexo “A” de la Resolución DGT.M. y MM. Ordinario N° 12.600/1049, de fecha 22 de Octubre de 1999, antes de proceder con la descarga del agua de lastre.

2.- **NAVE PROCEDENTE DEL EXTRANJERO CON AGUAS DE LASTRE SIN CAMBIAR.**

- a.- Si la nave recalca y no se ha efectuado cambio de lastre durante su navegación, antes de recalar a puertos chilenos, por razones operativas, de seguridad u otras, el capitán de la nave deberá retener el agua de lastre a bordo, no pudiendo descargarlo.

En la situación antes señalada, si el capitán de la nave requiere deslastrar por razones operacionales, deberá solicitar la autorización al Capitán de Puerto respectivo para hacerlo, el que le asignará un punto de fondeo a la gira para deslastrar, que cumpla los siguientes requisitos:

- 1) Estar lo más alejado de la costa, que la seguridad de la nave lo permita.
- 2) Que sea profundo y que el efecto dispersante de las mareas o corrientes sea rápido.

- 3) Que esté alejado de todo tráfico marítimo.
- 4) Que esté alejado de tomas de agua submarinas.
- 5) Que sea seguro para los tripulantes y la nave.

- b.- Si por razones operacionales propias del tipo de buque, estructurales, de seguridad, sistemas de lastre, condiciones climáticas adversas u otras de fuerza mayor, la nave debe atracar sin alcanzar a efectuar el cambio de aguas de lastre, se deberá agregar, sólo a los estanques que deslastrará, 11 gramos de Hipoclorito de Sodio en polvo o 14 gramos de Hipoclorito de Calcio en polvo por tonelada de agua de lastre.
- c.- El tratamiento indicado, deberá ser efectuado con a lo menos cuatro horas antes de iniciar el deslastrado, de tal forma que los movimientos internos del agua de lastre, permitan homogeneizar la mezcla.
- d.- Se debe tener presente al efectuar estas acciones, que siempre debe tener en consideración, la seguridad de las tripulaciones y personas involucradas, junto con la seguridad de la nave.
- e.- En todo momento el capitán de la nave debe adoptar procedimientos seguros y eficaces para la descarga del agua de lastre de su nave, debiendo tener presente lo siguiente:
 - 1) Ser acucioso en el registro de datos del formulario de "Notificación del Agua de Lastre".
 - 2) Facilitar los planos del buque y registros relativos al lastre.
 - 3) Señalar detalles sobre la ubicación de los puntos de muestreo de los tanques y/o registro.

3.- NAVE PROCEDENTE DE PUERTOS NACIONALES CON AGUAS DE LASTRE CAMBIADAS.

- a.- A su recalada a puerto, en caso de necesitar deslastrar, el capitán de la nave deberá entregar a la Autoridad Marítima Local el "Reporte de Agua de Lastre", cuyo formato se adjunta como Anexo "A" de la Resolución DGTM. y MM. Ordinario N° 12.600/1049, de fecha 22 de Octubre de 1999, antes de proceder con la descarga del agua de lastre.

4.- NAVE PROCEDENTE DE PUERTOS NACIONALES CON AGUAS DE LASTRE SIN CAMBIAR.

- a.- Cuando no sea posible cambiar "a lo menos una vez el agua" de lastre navegando entre puertos nacionales, por más de veinticuatro horas, ni queden otras opciones, por poner razones de seguridad de la nave y su tripulación u operativas, el capitán de la nave deberá retener el agua de lastre en los tanques o bodegas respectivos, sin poder descargarla en puerto o seguir los procedimientos establecidos en el párrafo II, letra D, de la presente Directiva.

- b.- Si durante la navegación se pudo cambiar sólo parte del agua de lastre, se autorizará la descarga del agua cambiada solamente, siempre y cuando sea posible manejarla separadamente del resto del agua de lastre.
- c.- En caso que el capitán de la nave señale que no efectuará “deslastrado” en puerto, no será exigible el formulario de “Notificación del Agua de Lastre”. (Anexo “A”, Resolución DGTM. y MM. Ordinario N° 12.600/1049, de fecha 22 de Octubre de 1999).
- d.- Las naves que en forma permanente efectúan navegación regional o cabotaje, en zonas cuyo itinerario no supera las veinticuatro horas en la mar y cuando el agua de lastre transportada es una cantidad fija y sólo se descarga eventualmente, quedan exentas de efectuar el cambio de aguas de lastre y de presentar el formulario de “Notificación del Agua de Lastre” en el puerto de recalada.

5.- RECOMENDACIONES A LOS CAPITANES DE PUERTO.

- a.- De acuerdo a lo establecido anteriormente, los Capitanes de Puerto, en el proceso de gestión respecto de las aguas de lastre en los puertos de su jurisdicción deberán, procurar el máximo seguimiento a las siguientes directrices:
 - 1.- Establecer claramente en una carta del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), el lugar más apropiado para el cambio de lastre de una nave, debiendo entregar dicha información a las compañías navieras que operan en su puerto y al Servicio de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación.
 - 2.- Con el fin de ayudar a las naves a aplicar las medidas de precaución para la toma de aguas de lastre en puerto, se informará al Capitán, si así lo requiere, datos tales como:
 - a) Zonas afectadas por epidemias, plagas o colonias conocidas de organismos perjudiciales y agentes patógenos.
 - b) Zonas en las que haya floraciones fitoplanctónicas (floraciones algales, como es el caso de las mareas rojas).
 - c) Ubicación de emisarios submarinos o descargas de aguas servidas.
 - d) Lugares donde se realicen operaciones de dragado y su zona de vertimiento.
 - e) Sectores donde se sepa que por el efecto de una corriente de marea, el agua es más turbia.

- f) Zonas en las que se sabe que el efecto dispersante de las mareas o corrientes es insuficiente.
- 3) Remitir en forma mensual o con la mayor periodicidad posible, directamente al Servicio de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, los formularios de “Notificación del Agua de Lastre”, que los capitanes de buques entreguen, para su análisis estadístico.
- b.- En caso de presentarse una situación relacionada con el manejo de las aguas de lastre no contemplada en los párrafos precedentes, se deberá informar por el medio más rápido posible al Servicio de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, para que se evalúe la situación y se emitan las instrucciones que se estime necesarias para evitar la destrucción de la flora y fauna marítima, o los daños al litoral de la República.
 - c.- Cualquier contravención a lo establecido en la presente Directiva, o habiéndose detectado un vertimiento o descarga de Aguas de Lastre no autorizado, la Autoridad Marítima, deberá aplicar el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S. (M) N° 1 de 1992), Título VI, Sanciones y Multas.

III.- ANEXOS:

A.- ANEXO “A”

RESOLUCIÓN A.868(20)
aprobada el 27 de noviembre de 1997

**DIRECTRICES PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE
DE LOS BUQUES A FIN DE REDUCIR AL MÍNIMO LA TRANSFERENCIA DE
ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES Y AGENTES PATÓGENOS**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que mediante la resolución A.774(18), reconoció que la descarga no controlada de agua de lastre y sedimentos desde los buques ha ocasionado la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos que han causado daños a la salud pública, los bienes y el medio ambiente, y, en consecuencia, aprobó las Directrices para impedir la introducción de organismos acuáticos y agentes patógenos indeseados que pueda haber en el agua de lastre y en los sedimentos descargados por los buques, y además que el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) y el Comité de Seguridad Marítima (CSM) han de mantener sometidas a examen la cuestión del agua de lastre y la aplicación de las Directrices, con miras a seguir elaborando estas últimas para que sirvan de fundamento para un nuevo anexo del MARPOL 73/78,

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. N° 10/2002

RECORDANDO ADEMÁS que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD) de 1992 pide a la OMI en su Programa 21 que estudie la posibilidad de aprobar normas adecuadas sobre las descargas del agua de lastre para impedir la propagación de organismos no autóctonos y proclama además en su Declaración sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo que los Estados deberán aplicar ampliamente el principio preventivo conforme a sus capacidades.

TENIENDO PRESENTE que en la circular MEPC/Circ.288 se reconoce que las Directrices vigentes no ofrecen una solución completa por lo que respecta a la prevención total de la introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, pero se insta a que los esfuerzos deberían centrarse en la adopción de medidas para reducir al mínimo los riesgos, haciéndose hincapié asimismo en que al aplicar las Directrices vigentes la seguridad del buque tiene una importancia primordial.

TOMANDO NOTA de los objetivos del Convenio sobre la Diversidad Biológica, de 1992, y de que la transferencia e introducción de especies acuáticas extrañas por conducto del agua lastre amenaza la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica.

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la labor realizada por el CPMM, tal como se pidió en la resolución A.774(18), por lo que se refiere a la elaboración de disposiciones de obligado cumplimiento sobre la gestión del agua de lastre y de directrices para su implantación efectiva, así como de las Orientaciones sobre los aspectos relacionados con la seguridad del cambio de agua de lastre en el mar, elaboradas por el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque y distribuidas mediante las circulares MEPC/Circ.329 y MSC/Circ.806, de 30 de junio de 1997.

RECONOCIENDO que varios Estados han adoptado medidas unilaterales mediante la aprobación de disposiciones de obligado cumplimiento, de aplicación local, regional o nacional, con miras a reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por los buques que entran en sus puertos, y que esta cuestión, al ser de interés mundial, exige medidas basadas en reglas aplicables a escala mundial, junto con directrices para su implantación efectiva y su interpretación uniforme.

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el CPMM en su 40° período de sesiones con respecto a esta cuestión,

1. APRUEBA las Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, que figuran en el anexo de la presente resolución;
2. PIDE a los gobiernos que tomen medidas urgentes para aplicar las Directrices, entre ellas la de difundirlas en el sector naviero, que las utilicen como base para cualquier medida que adopten con miras a reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, y que comuniquen al CPMM la experiencia que adquieran mediante su aplicación;
3. PIDE TAMBIÉN al CPMM que trabaje con miras a ultimar disposiciones de obligado cumplimiento sobre gestión del agua de lastre para un nuevo anexo del MARPOL 73/78 y directrices para su implantación efectiva y uniforme, de modo que puedan examinarse y aprobarse en el año 2000;

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. N° 10/2002

4. PIDE ASIMISMO al CSM que incluya en su plan de trabajo la evaluación de la información que se reciba por las partes interesadas, particularmente aquella que se refiera a la sección 12.2 de las Directrices aquí aprobadas, con miras a determinar los riesgos y posibles consecuencias correspondientes a distintos tipos de buque existentes y operaciones. También pide al CSM que considere cualquier otra cuestión pertinente con respecto al cambio de agua de lastre, así como los objetivos de proyecto de los buques nuevos, con miras a reducir al mínimo posible los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por conducto del agua de lastre de los buques y los sedimentos.
5. REVOCA la resolución A.774(18).

ANEXO

DIRECTRICES PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE DE LOS BUQUES A FIN DE REDUCIR AL MÍNIMO LA TRANSFERENCIA DE ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES Y AGENTES PATÓGENOS

Índice

CAPÍTULO 1	-	INTRODUCCIÓN
CAPÍTULO 2	-	DEFINICIONES
CAPÍTULO 3	-	ÁMBITO DE APLICACIÓN
CAPÍTULO 4	-	OBJETIVOS Y ANTECEDENTES DE LAS DIRECTRICES
CAPÍTULO 5	-	DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN
CAPÍTULO 6	-	FORMACIÓN Y ENSEÑANZA
CAPÍTULO 7	-	PROCEDIMIENTOS QUE DEBEN SEGUIR LOS BUQUES Y LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS
7.1		Procedimientos que deben seguir los buques
7.2		Procedimientos que deben seguir los Estados rectores de puertos
CAPÍTULO 8	-	PROCEDIMIENTOS DE REGISTRO Y NOTIFICACIÓN
8.1		Procedimientos que deben seguir los buques
8.2		Procedimientos que deben seguir los Estados rectores de puertos
CAPÍTULO 9	-	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DEL BUQUE
9.1		Medidas de precaución
.1		Reducción al mínimo de la toma de organismos acuáticos perjudiciales, agentes patógenos y sedimentos
.2		Oportuna remoción del sedimento del agua de lastre
.3		Evitar la descarga innecesaria de agua de lastre

- 9.2 Opciones de gestión del agua de lastre
 - .1 Cambio del agua de lastre
 - .2 Descarga mínima o nula del agua de lastre
 - .3 Descarga en instalaciones de recepción
 - .4 Tecnologías y tratamientos incipientes y nuevos
- CAPÍTULO 10 - CONSIDERACIONES RELATIVAS AL ESTADO RECTOR DEL PUERTO
 - 10.1 Condiciones marcadamente dispares entre los puertos de toma y los de descarga
 - 10.2 Antigüedad del agua de lastre
 - 10.3 Presencia de organismos combatidos
- CAPÍTULO 11 - MEDIDAS DE EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN POR PARTE DE LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS
- CAPÍTULO 12 - CONSIDERACIONES FUTURAS EN RELACIÓN CON EL CAMBIO DE AGUA DE LASTRE
 - 12.1 Necesidades de investigación
 - 12.2 Evaluación a largo plazo de los aspectos relacionados con la seguridad del cambio del agua de lastre
- CAPÍTULO 13 - PROYECTO DEL SISTEMA DE LASTRE
- Apéndice 1 - Impreso de notificación del agua de lastre
- Apéndice 2 - Orientaciones sobre los aspectos relacionados con la seguridad del cambio del agua de lastre en el mar

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Los estudios realizados en varios países han puesto de relieve que muchas especies de bacterias, plantas y animales pueden sobrevivir en el agua de lastre y en los sedimentos transportados por los buques incluso después de viajes de varios meses de duración. La descarga ulterior de agua de lastre o sedimentos en aguas de los Estados rectores de puertos puede dar lugar al asentamiento de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos que pueden constituir un riesgo para la vida de los seres humanos, para la flora y fauna autóctonas y para el medio marino. Si bien se han descubierto otros medios responsables de la transferencia de organismos entre extensiones de mar geográficamente separadas, la descarga de agua de lastre de los buques parece ser uno de los más importantes.

1.2 La posibilidad de que las descargas de agua de lastre causen daños ha sido reconocida no sólo por la Organización Marítima Internacional sino también por la Organización Mundial de la Salud, a la que preocupa la función del agua de lastre como medio de propagación de bacterias causantes de enfermedades epidémicas.

1.3 Las presentes Directrices no deben considerarse una solución segura del problema. Cada parte de las mismas deberá considerarse más bien un instrumento que, si se aplica debidamente, ayudará a reducir al mínimo los riesgos relacionados con la descarga del agua de lastre. Las Directrices se irán perfeccionando con los adelantos científicos y técnicos hasta que el riesgo quede adecuadamente circunscrito. Mientras tanto, los Estados rectores de puertos, los Estados de abanderamiento y cuantas partes puedan contribuir a reducir el problema deberían actuar con el cuidado y la diligencia debidos para tratar de ajustarse lo más posible a las Directrices.

1.4 La elección de métodos adecuados para reducir al mínimo los riesgos dependerá de varios factores, como los tipos de organismos que se quiera combatir, la gravedad de los riesgos, su aceptabilidad desde el punto de vista ambiental, los costes, tanto económicos como ecológicos y la seguridad de los buques.

2 DEFINICIONES

A los efectos de las presentes Directrices regirán las siguientes definiciones:

“*Administración*”: el Gobierno del Estado bajo cuya autoridad opera el buque.

“*Convenio*”: el MARPOL 73/78 (Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y su Protocolo de 1978).

“*Estados Miembros*”: los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional.

“*Organización*”: la Organización Marítima Internacional (OMI).

“*Autoridad del Estado rector del puerto*”: todo funcionario u organización autorizados por el Gobierno de un Estado rector de puertos para administrar directrices o hacer cumplir las normas y reglas pertinentes para la aplicación de medidas de control del tráfico marítimo nacional e internacional.

“*Tratamiento*”: proceso o método mecánico, físico, químico o biológico destinado a destruir, retirar o esterilizar organismos perjudiciales o potencialmente perjudiciales que haya en el agua de lastre.

3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las presentes directrices están dirigidas a los Estados Miembros y pueden aplicarse a todos los buques, si bien será la autoridad del Estado rector del puerto la que determine el alcance de su aplicación.

4 OBJETIVOS Y ANTECEDENTES DE LAS DIRECTRICES

4.1 El objetivo de las presentes Directrices, para cuya elaboración se ha contado con asesoramiento científico y técnico, es ayudar a los gobiernos, autoridades competentes, capitanes de buques, empresas navieras, propietarios de buques, autoridades portuarias y demás partes interesadas a reducir al mínimo el riesgo de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos presentes en el agua de lastre y en sus sedimentos, sin poner en peligro la seguridad del buque.

4.2 Las directrices permiten a los Estados rectores de puertos eximir a los buques que se encuentran en la zona bajo su jurisdicción del cumplimiento de parte o de la totalidad de las disposiciones pertinentes. No obstante, toda Administración que desee imponer restricciones a las operaciones relacionadas con el agua de lastre tendrá que atenerse a las presentes directrices cuando dicte normas o procedimientos.

4.3 A fin de que las directrices puedan aplicarse de manera normalizada y uniforme, se ruega a los gobiernos de todos los Estados Miembros, a las empresas navieras, a las autoridades competentes y a las demás partes interesadas que las respeten.

5 DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN

5.1 Se sugiere a las administraciones que conserven e intercambien información sobre estas Directrices por medio de la Organización. En consecuencia, se recomienda a los Gobiernos que faciliten a la Organización lo siguiente:

- .1 información relativa a brotes graves o plagas de organismos acuáticos perjudiciales que pueden constituir un riesgo;
- .2 ejemplares de las leyes y reglamentos nacionales vigentes;
- .3 información técnica y sobre investigaciones; y
- .4 material didáctico (como audiocintas y videocintas) y publicaciones; y
- .5 ubicación y condiciones de utilización de otras posibles zonas para el cambio de agua de lastre, estrategias para situaciones imprevistas, disponibilidad de instalaciones de recepción en tierra, tarifas, etc.

5.2 Los Estados Miembros que apliquen procedimientos para la descarga de agua de lastre y sedimentos deben notificar a la Organización las prescripciones específicas, y facilitarle, para comunicárselas a los demás Estados Miembros y a las organizaciones no gubernamentales, copias de las reglas, normas, exenciones o directrices que se estén aplicando. Antes de su llegada, el buque se cerciorará de las prescripciones del Estado rector del puerto y obtendrá información detallada sobre las mismas.

5.3 Las autoridades de los Estados rectores de puertos deben dar la mayor difusión posible a la información relativa a las prescripciones sobre tratamiento y gestión del agua de lastre y los sedimentos que aplican en relación con el tráfico marítimo. De no hacerlo, pueden causar demoras innecesarias a los buques que deseen entrar en sus puertos.

5.4 Las organizaciones navieras y los gestores navales deben conocer las prescripciones de las autoridades de los Estados rectores de puertos por lo que respecta a los procedimientos de tratamiento y gestión del agua de lastre y los sedimentos, y disponer de la información necesaria para obtener la autorización de entrada.

5.5 Se invita a los Estados Miembros a que faciliten a la Organización los pormenores de los trabajos de investigación y desarrollo que lleven a cabo en lo referente a los efectos de los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos presentes en el agua de lastre y los sedimentos de los buques y al control de los mismos.

5.6 Los Estados Miembros deben facilitar a la Organización pormenores de los registros en los que se describan las razones por las que no se ha podido dar cumplimiento a las prescripciones existentes, por ejemplo: casos de fuerza mayor, mal tiempo, fallo del equipo, o falta de información sobre las prescripciones del Estado rector del puerto.

6 FORMACIÓN Y ENSEÑANZA

6.1 La formación de los capitanes y, en su caso, de las tripulaciones de los buques debe incluir el estudio de la aplicación de procedimientos de tratamiento y gestión del agua de lastre y los sedimentos basándose en la información contenida en las presentes Directrices. También deben impartirse formación sobre la forma de efectuar las anotaciones en los diarios y libros registros pertinentes. Los gobiernos deben asegurarse de que sus organizaciones de formación marítima incluyen estos temas en sus programas de estudios.

6.2 La aplicación de métodos y procedimientos para la gestión del agua de lastre constituye actualmente la clave de la solución para reducir al mínimo la introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

6.3 Se recomienda a los gobiernos que incluyan entre los requisitos de formación para las titulaciones el conocimiento de las obligaciones relativas al control de la contaminación del mar ocasionada por organismos acuáticos perjudiciales.

7 PROCEDIMIENTOS QUE DEBEN SEGUIR LOS BUQUES Y LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS

7.1 Procedimientos que deben seguir los buques

7.1.1. Todo buque que lleve agua de lastre debe ir provisto de un plan de gestión del agua de lastre para ayudar a reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos. La finalidad del plan debe ser aportar procedimientos seguros y eficaces para la gestión del agua de lastre.

7.1.2 El plan de gestión del agua de lastre debe ser específico para cada buque.

7.1.3 El plan de gestión del agua de lastre debe incluirse en la documentación relativa a las operaciones del buque y debe comprender, entre otras cosas, lo siguiente:

- las secciones pertinentes de las presentes Directrices;
- la documentación relativa a la aprobación del equipo de tratamiento;
- una indicación de los registros necesarios; y
- la ubicación de posibles puntos de muestreo.

7.2 Procedimientos que deben seguir los Estados rectores de puertos

7.2.1 Deben haber disponibles instalaciones de recepción y tratamiento para eliminar de manera ambientalmente segura los sedimentos de los tanques de lastre.

7.2.2 La descarga del agua de lastre de los buques en instalaciones de recepción y/o tratamiento puede constituir un medio aceptable de control. Las autoridades de los Estados rectores de puertos que deseen seguir esta estrategia deberán asegurarse de que las instalaciones son idóneas.

8 PROCEDIMIENTOS DE REGISTRO Y NOTIFICACIÓN

8.1 Procedimientos que deben seguir los buques

8.1.1 En caso de que la autoridad del Estado rector del puerto exija que se sigan opciones específicas en cuanto a los procedimientos y/o tratamientos, y, si debido a las condiciones meteorológicas o al estado de la mar, o por no ser factible desde el punto de vista operacional, no puede realizarse esa operación, el capitán informará de ello a la autoridad del Estado rector del puerto a la mayor brevedad y, si procede, antes de entrar en las aguas bajo su jurisdicción.

8.1.2 Para facilitar la administración de los procedimientos de gestión y tratamiento del agua de lastre, se nombrará a bordo de cada buque un oficial responsable para que lleve un registro apropiado y garantice que se observan y registran todos los procedimientos de gestión y/o tratamiento del agua de lastre.

8.1.3 Al tomar o descargar agua de lastre se debe tomar nota, como mínimo, de las fechas, la ubicación geográfica, los tanques y bodegas de carga del buque, la temperatura y salinidad del agua de lastre, así como de la cantidad de agua de lastre embarcada o desembarcada. En el apéndice 1 figura un modelo de impreso para registrar esta información, la cual se pondrá a disposición de la autoridad del Estado rector del puerto.

8.1.4 La ubicación y puntos idóneos de acceso para el muestreo del lastre o los sedimentos se deben describir en el plan de gestión del agua de lastre del buque. Ello permitirá a los miembros de la tripulación prestar la máxima ayuda cuando los funcionarios de la autoridad del Estado rector del puerto soliciten una muestra del agua de lastre o de los sedimentos.

8.2 Procedimientos que deben seguir los Estados rectores de puertos

8.2.1 En consonancia con el párrafo 5.2 *supra*, los Estados rectores de puertos deben proporcionar a los buques la siguiente información:

- pormenores de sus prescripciones en cuanto a la gestión del agua de lastre;
- ubicación y condiciones de utilización de zonas alternativas para proceder al cambio del agua de lastre;
- otras medidas para contingencias en los puertos; y
- la disponibilidad, ubicación, capacidad y tarifas correspondientes de las instalaciones de recepción habilitadas para la eliminación ambientalmente segura del agua de lastre y los sedimentos conexos.

8.2.2 Con el fin de ayudar a los buques a aplicar las medidas de precaución que se describen en 9.1.1 *infra*, los Estados rectores de puertos informarán a los agentes locales y/o al buque de las zonas y situaciones en las que convendrá reducir al mínimo la toma del agua de lastre, tales como:

- zonas afectadas por epidemias, plagas o colonias conocidas de organismos perjudiciales y agentes patógenos;
- zonas en las que haya floraciones fitoplanctónicas (floraciones algales, como es el caso de las mareas rojas);
- en las proximidades de desagües de residuos cloacales;

- cerca de lugares donde se realicen operaciones de dragado;
- donde se sepa que en una corriente de marea el agua es más turbia; y
- zonas en las que se sabe que el efecto dispersante de la marea es insuficiente.

9 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DEL BUQUE

9.1 Medidas de precaución

9.1.1. Reducción al mínimo de la toma de organismos acuáticos perjudiciales, agentes patógenos y sedimentos

Al cargar el lastre, deberá hacerse todo lo posible para evitar la toma de organismos acuáticos potencialmente perjudiciales, agentes patógenos y sedimentos que puedan contener tales organismos. La toma de agua de lastre se reducirá al mínimo o, si resulta factible, se evitará totalmente en zonas y situaciones tales como:

- zonas señaladas por el Estado rector del puerto con arreglo a lo indicado en 8.2.2 *supra*;
- en la oscuridad, cuando los organismos que viven en el fondo pueden ascender en la columna de agua;
- en aguas muy poco profundas; o
- en lugares en los que las hélices puedan levantar los sedimentos.

9.1.2 Oportuna remoción del sedimento del agua de lastre

Siempre que sea posible, la limpieza del tanque de lastre para retirar sedimentos se realizará en alta mar, o con los controles oportunos en puerto o en dique seco, con arreglo a las disposiciones estipuladas en el plan de gestión del agua de lastre del buque.

9.1.3 Evitar la descarga innecesaria de agua de lastre

Cuando resulte necesario tomar y descargar agua de lastre en el mismo puerto con el fin de facilitar la seguridad de las operaciones relacionadas con la carga, convendrá evitar la descarga innecesaria del agua de lastre que se haya tomado en otro puerto.

9.2 Opciones de gestión del agua de lastre

9.2.1 Cambio del agua de lastre

Por regla general, los organismos que viven próximos a la costa (incluidos los puertos y los estuarios) y que se descargan en alta mar no sobreviven, como tampoco los organismos oceánicos que se descarga en aguas costeras.

Al cambiar el agua de lastre convendrá tener en cuenta la orientación sobre los aspectos de seguridad del cambio del agua de lastre que se indican en el apéndice 2. Además, se recomiendan las siguientes medidas:

- siempre que sea factible, los buques realizarán las operaciones de cambio de agua de lastre en aguas profundas, en altamar y lo más lejos de la costa que sea posible. Cuando ello no pueda ser, regirán prescripciones elaboradas en el marco de acuerdos regionales, concretamente en las zonas situadas a menos de 200 millas marinas de la costa. En consonancia con 9.12 *supra*, deberá descargarse toda el agua de lastre hasta que cese la succión, y emplear a ser posible bombas de agotamiento o eductores;
- cuando se aplique el método del flujo continuo en altamar bombeando agua de lastre en el tanque o bodega hasta que rebose, se bombeará como mínimo tres veces el volumen del tanque;
- en los casos en que no sea posible proceder al cambio del agua de lastre en altamar, el Estado rector del puerto podrá aceptar que tales operaciones se lleven a cabo en zonas designadas para ello; y
- otras opciones para el cambio de agua de lastre aprobadas por el Estado rector del puerto.

9.2.2 Descarga mínima o nula del agua de lastre

En los casos en que no sea posible cambiar el agua de lastre, ni quepan otras opciones, se podrá retener el agua de lastre en los tanques o bodegas. Si esto no es posible, el buque deberá descargar sólo la cantidad mínima esencial de agua de lastre, conforme a las estrategias para contingencias de los Estados rectores de puertos.

9.2.3 Descarga en instalaciones de recepción

Si el Estado rector del puerto cuenta con instalaciones de recepción para el agua de lastre y/o los sedimentos, convendrá utilizarlas.

9.2.4 Tecnologías y tratamientos incipientes y nuevos

9.2.4.1 Una vez que se demuestre su viabilidad, los nuevos e incipientes tratamientos y tecnologías podrán sustituir a las opciones existentes o utilizarse junto a ellas. Tales tratamientos podrían consistir en métodos térmicos, de filtración, de desinfección, incluida la luz ultravioleta, y otros que sean aceptables para el Estado rector del puerto.

9.2.4.2 Los resultados en cuanto a la aplicación y eficacia de las nuevas tecnologías de gestión del agua de lastre y el equipo de control conexo se notificarán a la Organización a fin de proceder a su evaluación e incorporación, según convenga, en las presentes Directrices.

10 CONSIDERACIONES RELATIVAS AL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

La presente información se facilita con carácter orientativo a las autoridades del Estado rector del puerto para que apliquen su respectivo programa de gestión del agua de lastre y evalúen los riesgos en relación con el agua de lastre que contiene organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

10.1 Condiciones marcadamente dispares entre los puertos de toma y de descarga

Pueden existir condiciones muy distintas entre el puerto o puertos de origen y el puerto de descarga del agua de lastre. Entre otros ejemplos, cabe mencionar el del lastre de agua dulce descargado en puertos donde el agua tiene un elevado índice de salinidad. Habrá organismos que pueden sobrevivir transferencias tan extremas; sin embargo, es muy remota la posibilidad de que las especies se asienten en tales condiciones.

10.2 Antigüedad del agua de lastre

El tiempo que permanece el agua de lastre en un tanque de lastre cerrado también puede influir en el número de organismos supervivientes por la falta de luz, la reducción de elementos nutritivos y de oxígeno, los cambios de la salinidad y otros factores. No obstante, el tiempo máximo que pueden sobrevivir los organismos en el agua de lastre varía, y en muchos casos se desconoce. Para aplicar este criterio se deberá considerar un mínimo de antigüedad del agua de 100 días. El agua de lastre y los sedimentos pueden contener quistes dinoflagelados y otros organismos capaces de sobrevivir durante un período de tiempo mucho más largo.

10.3 Presencia de organismos combatidos

10.3.1 En algunos casos es posible determinar si una o más especies combatidas están presentes en el agua de un puerto determinado y si se ha introducido con el agua de lastre en un buque. En tales casos, la autoridad del Estado rector del puerto receptor podría invocar que se aplicasen las correspondientes medidas de gestión. Sin embargo, aunque no se detecte la presencia de tales especies, hay que tener en cuenta que el buque puede transportar también muchas otras especies no combatidas que, si se descargan en aguas nuevas, podrían ser potencialmente perjudiciales.

10.3.2 Se recomienda a los Estados rectores de puertos que efectúen investigaciones biológicas básicas en sus puertos y a que divulguen los resultados de sus investigaciones.

11 MEDIDAS DE EJECUCIÓN Y SUPERVISIÓN POR PARTE DE LOS ESTADOS RECTORES DE PUERTOS

11.1 De acuerdo con el enfoque preventivo de protección ambiental, las presentes Directrices se pueden aplicar a todos los buques, a menos que éstos estén específicamente exentos por el Estado rector del puerto dentro de su jurisdicción. De conformidad con la sección 5.2 *supra*, las autoridades de los Estados rectores de puertos deberán informar a la Organización sobre la forma en que se aplican las Directrices.

11.2 Los Estados Miembros tienen derecho a regular la gestión del agua de lastre mediante su legislación nacional. No obstante, toda restricción de las descargas de lastre deberán notificarse a la Organización.

11.3 En todos los casos, la autoridad del Estado rector del puerto deberá tener en cuenta el efecto general de los procedimientos de descarga de agua de lastre y sedimentos sobre la seguridad de los buques y de las personas a bordo. Las Directrices resultarán ineficaces si su cumplimiento depende de la aceptación de medidas operacionales que pongan en peligro al buque o a su tripulación. Los Estados rectores de puertos no deben exigir al capitán ninguna medida que pueda poner en peligro la vida de los tripulantes o la seguridad del buque.

11.4 Es fundamental que los procedimientos de gestión del agua de lastre y los sedimentos sean eficaces, ecológicos y viables, y que estén pensados para reducir al mínimo los costes y las demoras ocasionados a los buques y basados en las presentes Directrices siempre que sea posible.

11.5 Las instrucciones o prescripciones que hayan de seguir los buques deben comunicarse con antelación suficiente y ser claras y concisas.

11.6 Los Estados rectores de los puertos deberán proporcionar a los buques visitantes toda la información que soliciten sobre la gestión del agua de lastre y sus posibles efectos en relación con los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

11.7 Toda actividad de ejecución o de supervisión deberá llevarse a cabo de manera justa, uniforme y coherente a escala nacional en todos los puertos del Estado rector. Cuando haya razones imperiosas que impida aplicar procedimientos uniformes a escala nacional, se deberá notificar a la Organización cualquier variación.

11.8 Las autoridades de los Estados rectores de puertos deben supervisar el cumplimiento de los procedimientos, por ejemplo tomando muestras y analizando el agua de lastre y los sedimentos para comprobar si siguen sobreviviendo organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

11.9 Cuando se efectúe la toma de muestras para fines de investigación o supervisión, las autoridades de los Estados rectores de los puertos deberán reducir al mínimo las demoras que ello pueda ocasionar a los buques.

11.10 Cuando la autoridad del Estado rector del puerto vaya a tomar muestras para fines de investigación o supervisión del cumplimiento de los procedimientos, deberá notificarlo al buque con la mayor antelación posible para ayudarle a planificar la asignación de personal y de recursos.

11.11 El capitán tiene la obligación general de prestar una asistencia razonable para dicha supervisión, lo cual puede consistir, entre otras cosas, en facilitar oficiales o tripulantes, planos del buque, registros relativos al lastre y detalles sobre la ubicación de los puntos de muestreo.

11.12 Los métodos de muestreo para fines de investigación y supervisión son responsabilidad de cada Estado rector del puerto. La Organización recibirá con agrado toda información sobre métodos nuevos o innovadores de muestreo y/o análisis, debiendo comunicársele cualquier información pertinente.

11.13 Las autoridades de los Estados rectores de los puertos deberán indicar el capitán o al oficial responsable el propósito con el que se toma la muestra (es decir, supervisión, investigación o ejecución). Los resultados de los análisis de las muestras se pondrán a disposición de las empresas navieras cuando éstas lo soliciten.

11.14 Las autoridades de los Estados rectores de los puertos podrán tomar o exigir muestras para analizar el agua de lastre y los sedimentos antes de permitir que un buque descargue agua de lastre en lugares ecológicamente sensibles. Si se comprueba la presencia de organismos acuáticos perjudiciales o agentes patógenos en las muestras, se podrá aplicar la estrategia para contingencias del Estado rector.

12 CONSIDERACIONES FUTURAS EN RELACIÓN CON EL CAMBIO DE AGUA DE LASTRE

12.1 Necesidades de investigación

A corto plazo, las medidas operacionales, como el cambio del agua de lastre, pueden ser suficientes; sin embargo, hay una necesidad evidente de proseguir las investigaciones. Las presentes Directrices se revisarán y ajustarán a la luz de los resultados acerca de las nuevas opciones de gestión del agua de lastre.

12.2 Evaluación a largo plazo de los aspectos relacionados con la seguridad del cambio del agua de lastre

Dada la necesidad de evaluar los riesgos potenciales y las posibles consecuencias en relación con los distintos tipos de buques y operaciones, las partes interesadas deben realizar estudios detallados sobre los siguientes aspectos y facilitar información al respecto:

*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. N° 10/2002*

- experiencia adquirida al efectuar el cambio de agua de lastre en el mar, incluidas las muestras obtenidas y los procedimientos seguidos;
- precauciones operacionales y procedimientos aplicados para evitar los posibles riesgos y consecuencias de efectuar el cambio de agua de lastre en el mar.
- evaluación de los márgenes de seguridad con respecto a la altura metacéntrica y los esfuerzos reales comparados con los límites admisibles para la navegación especificados en el cuadernillo de asiento y estabilidad y en el manual de carga aprobados, en relación con los distintos tipos de buque y condiciones de carga;
- riesgos que pueden surgir por cuestiones relativas al factor humano en relación con una ejecución juiciosa del cambio de agua de lastre en el mar realizada de manera que no sea totalmente prudente;
- procedimientos operacionales anteriores al inicio del cambio de agua de lastre en el mar y puntos de comprobación durante dicho cambio;
- amplitud de la formación y la gestión necesarias para garantizar que se supervisa y controla eficazmente a bordo el proceso de cambio de agua de lastre en el mar;
- plan de acción para poner en marcha procedimientos especiales si se produce una emergencia que pueda afectar al cambio de agua de lastre en el mar; y
- proceso de toma de decisiones, teniendo en cuenta los aspectos de seguridad pertinentes, tales como la situación del buque, las condiciones meteorológicas, el funcionamiento de las máquinas, la inspección y el mantenimiento del sistema de lastre, la seguridad de la tripulación y la disponibilidad de ésta.

13 PROYECTO DEL SISTEMA DE LASTRE

Los fabricantes, los propietarios y las sociedades de clasificación deberán tener en cuenta las presentes Directrices cuando se proyecten nuevos buques o se modifiquen los existentes.

APÉNDICE 1

IMPRESO DE NOTIFICACIÓN DEL AGUA DE LASTRE
(que se proporcionará a la autoridad del Estado rector del puerto que lo solicite)

1 INFORMACIÓN SOBRE EL BUQUE			2 AGUA DE LASTRE	
Nombre del buque:	Tipo:	N° IMO	Especifíquense las unidades: m3, MT, LT, ST	
Propietario:	Arqueo bruto:	Distintivo de llamada:	Cantidad total de agua de lastre a bordo:	
Pabellón:	Fecha de llegada:	Consignatario:		
Último puerto y país:	Puerto de llegada		Capacidad total de agua de lastre:	
Próximo puerto y país:				

3 TANQUES DE AGUA DE LASTRE ¿HAY UN PLAN DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE A BORDO? SI ___ NO ___ ¿SE HA SEGUIDO? SI ___ NO ___
 N° TOTAL DE TANQUES A BORDO ___ N° TANQUES EN LASTRE _____ **SI NINGUNO DE LOS TANQUES VA EN LASTRE PÁSESE AL N° 5**
 N° TANQUES EN LOS QUE SE HA HECHO EL CAMBIO ___ N° DE TANQUES EN LOS QUE NO SE HA HECHO EL CAMBIO ___

4 HISTORIAL DEL AGUA DE LASTRE: INDÍQUESE TODOS LOS TANQUES QUE SE DESLASTRARÁN EN EL ESTADO DEL PUERTO DE LLEGADA; SI NO SE VA A DESLASTRAR NINGUNO PÁSESE AL N° 5

Tanques/ Bodegas (Enumérense las diversas fuentes/ tanques por separado)	ORDEN DEL LASTRE				CAMBIO DEL AGUA DE LASTRE					DESCARGA DEL AGUA DE LASTRE			
	FECHA	PUERTO o	VOLUMEN	TEMPERATURA	Rodéese el que corresponda: vaciado/rellenado o lavado con flujo continuo					FECHA	PUERTO o	VOLUMEN	SALINIDAD
	Día mes año	Latitud longitud	(unidades)	(unidades)	FECHA	DESTINO FINAL	VOLUMEN	% del cambio	MAR	FECHA	Latitud longitud	(unidades)	(unidades)
					Día mes año	Latitud longitud	(unidades)		Altura (m)	Día mes año			

Códigos para los tanques de agua de lastre: Pique de proa= FP, Pique de popa= AP, Doble fondo= DB, Lateral= WT, Alto= TS, Bodega de carga= CH, Otro= O

SI NO SE HA EFECTUADO NINGUN CAMBIO DE AGUA DE LASTRE, INDÍQUESE QUE OTRAS MEDIDAS DE CONTROL SE HAN TOMADO: _____
 SI NO SE HA TOMADO NINGUNA, INDÍQUESE EL MOTIVO: _____

5 ¿SE LLEVAN A BORDO LAS DIRECTRICES DE LA OMI SOBRE AGUA DE LASTRE (RES. A.868(20))? SI ___ NO ___

NOMBRE Y CARGO DEL OFICIAL RESPONSABLE (EN LETRA IMPRENTA) _____ Y FIRMA _____

APÉNDICE 2

ORIENTACIONES SOBRE LOS ASPECTOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD DEL CAMBIO DE AGUA DE LASTRE EN EL MAR

1 INTRODUCCIÓN

1.1 La finalidad del presente documento es brindar orientación sobre los aspectos relacionados con la seguridad del cambio del agua de lastre en el mar. La diversidad de tipos de buques a los que se puede exigir que realicen operaciones de cambio de agua de lastre en el mar hace que actualmente no sea posible facilitar en la práctica directrices específicas para cada tipo de buque. Los propietarios tienen que tener presentes las múltiples variables que afectan a sus buques. Entre éstas cabe destacar: el tipo y el tamaño del buque, la configuración de los tanques de lastre y de los sistemas de bombeo correspondientes, las rutas comerciales y las condiciones meteorológicas concomitantes, las prescripciones del Estado rector del puerto y la dotación del buque.

1.2 Cada uno de los procedimientos de cambio del agua de lastre en el mar que figuren en los planes de gestión pertinentes se evaluará desde el punto de vista de la protección del medio ambiente así como desde el de su visibilidad en función de la resistencia estructural y la estabilidad del buque.

1.3 A falta de otros medios de control más científicos, la forma de reducir la probabilidad de transferir especies de agua dulce o de aguas costeras en el agua de lastre consiste en cambiar el agua de lastre en zonas marinas profundas o en mar abierta. Existen dos métodos para efectuar el cambio del agua de lastre en alta mar:

- .1 el método secuencial, en el que los tanques de lastre se vacían por completo antes de volverse a llenar con agua limpia; y
- .2 el método de flujo continuo, en el que los tanques de lastre se llenan con agua limpia a la vez que se vacían.

2 PRECAUCIONES DE SEGURIDAD

2.1 Los buques que cambien el agua de lastre en el mar aplicarán procedimientos que tengan en cuenta los siguientes aspectos, según corresponda:

- .1 evitar la sobrepresión o la subpresión de los tanques de lastre;
- .2 los efectos de superficie libre en la estabilidad, y las cargas debidas al chapoteo del líquido en los tanques que puedan estar parcialmente llenos en un momento dado;
- .3 las condiciones meteorológicas admisibles;
- .4 derrota recomendada por los servicios meteorológicos en zonas afectadas por ciclones, tifones, huracanes o engelamiento estacionales;
- .5 mantenimiento de suficiente estabilidad sin avería, conforme a un cuadernillo aprobado de asiento y estabilidad;
- .6 límites de resistencia admisibles para las fuerzas cortantes y los momentos flectores durante la navegación, de conformidad con un manual de carga aprobado;

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

- .7 fuerzas de torsión, si procede;
 - .8 calados mínimos y máximos a proa y a popa;
 - .9 vibración del casco producida por las olas;
 - .10 registros documentados del lastrado y deslastrado;
 - .11 procedimientos para contingencias que puedan afectar el cambio del agua de lastre en el mar, incluidos el deterioro de las condiciones meteorológicas, fallos de la bomba, pérdida de energía, etc.;
 - .12 tiempo necesario para llevar a cabo el cambio del agua de lastre o una secuencia del mismo, teniendo en cuenta que el agua de lastre puede representar el 50% de la capacidad total de carga de algunos buques; y
 - .13 supervisión y control de la cantidad de agua de lastre.
- 2.2 Si se aplica el método de flujo continuo, se actuará con prudencia ya que:
- .1 los tubos de aireación no están proyectados para el rebose continuo de agua de lastre;
 - .2 las investigaciones en curso indican que podría ser necesario bombear por lo menos tres veces el volumen de la capacidad total del tanque para garantizar la eficacia del cambio, cuando el tanque se llena de agua limpia por abajo y rebosa por arriba; y
 - .3 habrá que volver a asegurar algunos cierres estancos a la intemperie y al agua (por ejemplo, registros) que se hayan abierto durante el cambio de lastre.
- 2.3 Se evitará el cambio de agua de lastre en el mar en condiciones de formación de hielo. Sin embargo, cuando se estime indispensable realizarlo, se prestará especial atención a los riesgos de congelación de los medios de descarga al mar, las tuberías de aireación y las válvulas del sistema de lastrado y sus mandos, y a la acumulación de hielo en cubierta.
- 2.4 En algunos buques tal vez sea necesario un instrumento de carga para efectuar los cálculos de las fuerzas cortantes y los momentos flectores ocasionados por el cambio del agua de lastre en el mar y su comparación con los límites de resistencia admisibles.
- 2.5 Para cada tipo de buque y condición de carga se efectuará una evaluación de los márgenes de seguridad de la estabilidad y la resistencia que figuran en las condiciones admisibles de navegación especificadas en el cuadernillo de asiento y estabilidad y en el manual de carga. A estos efectos se prestará especial atención a las siguientes prescripciones:
- .1 la estabilidad se mantendrá en todo momento en valores no inferiores a los recomendados por la Organización (o prescritos por la Administración);
 - .2 los esfuerzos longitudinales no excederán de los permitidos por la sociedad de clasificación del buque en relación con el estado de la mar;

- .3 el cambio de lastre en tanques o bodegas en los que puedan originarse cargas estructurales importantes debido al chapoteo del líquido en los tanques o bodegas parcialmente llenos, se efectuará con un estado de la mar y un mar de fondo favorables, de modo que se reduzca al mínimo el riesgo de daños estructurales.

2.6 El plan de gestión del agua de lastre incluirá una lista de circunstancias en las que no deberá efectuarse el cambio de agua de lastre. Estas circunstancias podrían ser el resultado de situaciones críticas de carácter excepcional, de fuerza mayor debidas al mal tiempo o a cualquier otra situación que pueda constituir una amenaza para la vida humana o para la seguridad del buque.

3 FORMACIÓN DE LA TRIPULACIÓN

3.1 El plan de gestión del agua de lastre incluirá la designación del personal clave de a bordo encargado de controlar el cambio del agua de lastre en el mar.

3.2 Los oficiales y marineros del buque que intervengan en el cambio del agua de lastre en el mar deben haber recibido la formación correspondiente y estar familiarizados con los siguientes aspectos:

- .1 el plano de bombeo del buque, en el que deben figurar los medios de bombeo del lastre, con la posición de las tuberías de aireación y de los tubos de sonda correspondientes, de todas las bocas de succión de compartimientos y tanques y de las tuberías que las conectan a las bombas de lastre del buque y, cuando se utilice el método de flujo continuo para cambiar el agua de lastre, de las aberturas utilizadas para evacuar el agua por la parte superior del tanque, así como de los dispositivos de descarga al mar;
- .2 el método que garantice que los tubos de sonda están despejados y que las tuberías de aireación y sus dispositivos de retención funcionan correctamente;
- .3 el tiempo que se requiere para las diferentes operaciones del cambio de agua de lastre;
- .4 los métodos aplicables para el cambio del agua de lastre en el mar, si procede, prestando especial atención a las precauciones de seguridad necesarias; y
- .5 el método para llevar a bordo el registro del agua de lastre y para notificar y anotar las sondas normales.

B.- ANEXO "B"

PROCEDIMIENTOS EXISTENTES DE CAMBIO DE AGUA DE LASTRE Y PRECAUCIONES DE SEGURIDAD QUE DEBE TENERSE EN CONSIDERACIÓN

- 1.- Existen dos métodos que se utilizan para cambiar el agua de lastre en buques, los cuales deben tenerse en consideración, para evitar daños estructurales al buque.
 - a.- Método Secuencial: Consiste en vaciar completamente un estanque de lastre y rellenar posteriormente con agua de mar, este método, si no es estrictamente controlado, puede reducir en forma significativa la estabilidad y tiene un efecto secundario de reducción del calado en popa, lo que aumenta la posibilidad de golpes de olas en proa.

- b.- Método de Flujo Continuo: Consiste en recircular agua dentro del estanque, ingresando agua de mar en forma secuencial desde el exterior, hasta completar un recambio de 3 veces el volumen del estanque (recomendación OMI), manteniendo siempre un nivel superior al 95% de líquido en el estanque este sistema tiene un 95% de efectividad, pero no produce efectos negativos en su estabilidad, esfuerzos y calados.

Para poder cuantificar el tiempo que demora efectuar el anterior proceso, para diferentes tipo de buques, se tiene la siguiente tabla:

Tipo de buque	Duración en Horas de Método Secuencial	Duración en Horas de Método De Flujo Continuo
Petrolero 35.000 DWT	18	21
Petrolero 40.900 DWT	38-50	29
Petrolero VLCC	50	47
Petrolero 40.900 DWT (Doble casco)	23	32
Bulk Carrier 160 mts.	49	46
Bulk Carrier 215 mts.	46	50

Teniendo los anteriores tiempos y métodos, debería preferirse utilizar el “método del flujo continuo”, por tener menos efectos negativos sobre la estructura y la estabilidad de la nave.

2.- Precauciones de Seguridad.

Las siguientes precauciones deberán observarse durante el proceso de cambio de agua de lastre:

- a.- Evitar sobrepresión o vacío en los estanques de lastre.
- b.- Evitar superficies libres.
- c.- Condiciones meteorológicas admisibles.
- d.- Derrota recomendada libre de peligros de huracanes, ciclones o navegación por hielo.
- e.- Mantener estabilidad suficiente, de acuerdo a cuadernillo de estabilidad.
- f.- Límites de resistencia admisibles, momentos flectores y fuerza de torsión durante la navegación.
- g.- Control de calados mínimos y máximos a proa y popa.
- h.- Vibración del casco por olas.
- i.- Registro documentado de lastrado y deslastrado.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

- j.- Procedimientos de contingencia ante mal tiempo, falla de bombas o pérdida de energía.
 - k.- Tiempo necesario para llevar el proceso teniendo en consideración que en algunos buques el agua de lastre representa un 50% de su capacidad total de carga.
 - l.- Supervisión y control de la cantidad de agua de lastre.
- 2.- Un ejemplar auténtico de la Directiva que se aprueba por esta Resolución, se encuentra depositado en custodia en la Oficina de Reglamentos y Publicaciones Marítimas de esta Dirección General.

Anótese, publíquese y cúmplase.

(Fdo.)

RODOLFO CODINA DÍAZ
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DGTM. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1056 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE LUCHA
CONTRA LA CONTAMINACIÓN EN CASO DE
DERRAMES DE ARTEFACTOS NAVALES DEL
CENTRO DE CULTIVOS “QUENAC”.

VALPARAÍSO, 15 de Octubre de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Salmones Antártica S.A., lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN, respecto al cumplimiento del artículo 12 del D.S. (M) N° 1 del 6 de Enero de 1992 y teniendo presente las facultades que me confiere la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el plan de emergencia de lucha contra la contaminación en caso de derrames de artefactos navales del centro de cultivos “QUENAC”, propiedad de la Empresa Salmones Antártica S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse adecuadamente archivado en el centro junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, de la ficha de actualización, entregada al jefe del centro de cultivo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

DGTM. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1058 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE LUCHA
CONTRA LA CONTAMINACIÓN EN CASO DE
DERRAMES DE ARTEFACTOS NAVALES DEL
CENTRO DE CULTIVOS "MAYAHUE".

VALPARAÍSO, 15 de Octubre de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Salmones Antártica S.A., lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN, respecto al cumplimiento del artículo 12 del D.S. (M) N° 1 de 6 de Enero de 1992 y teniendo presente las facultades que me confiere la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el plan de emergencia de lucha contra la contaminación en caso de derrames de artefactos navales del centro de cultivos "MAYAHUE", propiedad de la Empresa Salmones Antártica S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse adecuadamente archivado en el centro junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, de la ficha de actualización, entregada al jefe del centro de cultivo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

DGTM. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1059 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE LUCHA
CONTRA LA CONTAMINACIÓN EN CASO DE
DERRAMES DE ARTEFACTOS NAVALES DEL
CENTRO DE CULTIVOS "ABUYAN".

VALPARAÍSO, 15 de Octubre de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Salmones Antártica S.A., lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN, respecto al cumplimiento del artículo 12 del D.S. (M) N° 1 del 6 de Enero de 1992 y teniendo presente las facultades que me confiere la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el plan de emergencia de lucha contra la contaminación en caso de derrames de artefactos navales del centro de cultivos "ABUYAN", propiedad de la Empresa Salmones Antártica S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse adecuadamente archivado en el centro junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, de la ficha de actualización, entregada al jefe del centro de cultivo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

DGTM. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1065 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO
EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA M/N “MAPOCHO”.

VALPARAÍSO, 16 de Octubre de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa SOUTHERN SHIPMANAGEMENT (CHILE) LTDA., lo informado por el Servicio de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confieren la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1 del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a Bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la M/N “MAPOCHO” (CBMP) 16.986 TRG., de Bandera Nacional, propiedad de la Compañía Sudamericana de Vapores S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en las leyes o políticas locales, los nombres y los números de los puntos de contacto, las características del buque o las políticas de la compañía, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser remitida a la Autoridad Marítima para su registro en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución.
- 5.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, de la ficha de actualización y revisión, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 6.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 7.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación del presente Plan.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

8.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS Y
MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

DGTM. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/1066 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS, LPG Y PRODUCTOS QUÍMICOS DE LOS TERMINALES MARÍTIMOS DE PETROX S.A. – SAN VICENTE.

VALPARAÍSO, 16 de Octubre de 2002.

VISTO: la Solicitud presentada por la empresa PETROX S.A., lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN, respecto al cumplimiento del Capítulo 2°, Título III del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S. (M) N° 1 de 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.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, LPG y productos químicos, para los Terminales Marítimos de San Vicente de la empresa PETROX S.A., quién 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 ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

- 2.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser remitida a la Autoridad Marítima para su registro en la Ficha de Actualización, adjunta a la presente resolución.
- 3.- El Plan de Contingencia con la presente resolución aprobatoria y su respectiva ficha de actualización, deberán encontrarse en la empresa, quién deberá mantenerlos ordenados, actualizados y en un número suficiente de copias las que deberán ser entregadas para su distribución al Encargado de cada Terminal y a la Autoridad Marítima local.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación del Plan.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

- 6.- DÉJESE SIN EFECTO, las Resoluciones D.S. Y O.M. Ord. N° 12.600/1326 y N° 12.600/766 del 6 de julio de 1994 y 7 de abril de 1997, respectivamente, que aprueban plan de contingencia en caso de contaminación por hidrocarburos y su addendum N° 1 de la planta Petrox S.A. de San Vicente.
- 7.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

DGTM. Y M.M. ORDINARIO. N° 12500/26 VRS.

FIJA TARIFA DE SEÑALIZACION MARITIMA A
NAVES QUE RECALEN PARA ABASTECERSE
DE COMBUSTIBLE.

VALPARAISO, 16 de Octubre de 2002.

VISTO : Las atribuciones que me otorga el Art. 809 del D.S. (M.) N° 427 de 25 de Junio de 1979, que aprobó el Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

CONSIDERANDO : Que es necesario precisar la tarifa de señalización marítima de las naves que recalén a abastecerse de combustible, adecuándose a las normas y tarifas internacionales,

RESUELVO:

- 1.- FIJASE, por concepto de tarifa de señalización marítima, para las naves que recalén directamente de alta mar a un puerto nacional con el único propósito de aprovisionarse de combustible, agua o realizar faenas de víveres, para su exclusivo uso abordo, sin efectuar ningún movimiento de carga o descarga, la tarifa de US\$ 0,12 por cada tonelada de registro grueso.
- 2.- El procedimiento para la aplicación de esta tarifa y su recaudación se ceñirá a las disposiciones generales del Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y sus instrucciones complementarias.

ANÓTESE y comuníquese a quienes corresponda.

(Fdo.)

RODOLFO CODINA DIAZ
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/1131 VRS.

AUTORIZA USO DE DISPERSANTE QUÍMICO
“DELTA CLEAN 520”

VALPARAÍSO, 29 de Octubre de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa DELTA CHEMICALS; el informe N° 039/2002 de evaluación de la toxicidad y efectividad del dispersante químico para derrames de petróleo, elaborado por el Instituto de Oceanología de la Universidad de Valparaíso de Marzo del 2002, y las facultades que me confieren la Ley N° 2.222, Título IX, de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO.

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso del dispersante denominado “DELTA CLEAN 520”, en el litoral de la República, sólo bajo condiciones de dilución al 5% (1 parte de dispersante en 20 de agua) o mayor y en una concentración igual o menor a 6.000 ppm.
- 2.- Su aplicación siempre deberá ser autorizada y supervisada por la Autoridad Marítima Local, en atención a que su uso debe ser “sólo eventual” y controlada al producirse un derrame o vertimiento.
- 3.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación del producto.
- 4.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

CARLOS CANALES GUERRERO
CAPITÁN DE NAVÍO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**FIJA NOMINA DE ESPECIES HIDROBIOLOGICAS VIVAS
DE IMPORTACION AUTORIZADA. DEJA SIN EFECTO RESOLUCION QUE SEÑALA**

(D.O. N° 37.377, de 7 de Octubre de 2002)

Núm. 2.077.- Valparaíso, 30 de septiembre de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Acuicultura de esta Subsecretaría en Informe Técnico N° 1.212, de fecha 30 de septiembre de 2002; lo dispuesto en el D.F.L. N° 5 de 1983; los D.S. N° 175 de 1980, N° 730 de 1995, N° 96 de 1996 y el decreto exento N° 626 de 2001, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 2.021 de 2001, de esta Subsecretaría; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.S. N° 430 de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Resuelvo:

1.- Para los efectos de esta resolución, se dará a las siguientes expresiones el significado que a continuación se indica:

- a) **Circuito abierto:** Sistema de mantención de especies hidrobiológicas en el cual los ejemplares son confinados en estructuras dispuestas directamente en el cuerpo o curso de agua que no requiere de bombeo de agua para realizar su cultivo.
- b) **Circuito semi-cerrado:** Sistema de mantención de especies hidrobiológicas en el cual los ejemplares son confinados en estructuras que requieren de bombeo de agua desde un cuerpo o curso de agua para realizar su cultivo.
- c) **Circuito controlado:** Sistema de mantención de especies hidrobiológicas que permite su aislamiento del ambiente acuático natural, impide el acceso y escape de individuos en cualquier fase de su desarrollo y cuyos efluentes son debidamente tratados antes de ser evacuados.
- d) **Especies ornamentales:** Organismos pertenecientes a diversos grupos taxonómicos, que dadas sus particulares características morfológicas y fisiológicas, son mantenidos en circuitos controlados, con exclusivo propósito de destinarlos a fines culturales, decorativos o de entretenimiento.

D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

2.- Fíjase la siguiente nómina de las especies hidrobiológicas vivas cuya importancia ha sido autorizada de conformidad al procedimiento establecido en los D.S. N° 96 de 1996 y decreto exento N° 626 de 2001, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, y en los artículos 11° y 13° de la Ley General de Pesca y Acuicultura, N° 18.892 y sus modificaciones, en la forma y bajo las condiciones que aquí se señalan:

I. Especies cuya importación será autorizada para su cultivo en circuitos abierto y semicerrado:

a) Ovas fertilizadas de las siguientes especies salmónidas:

Salmón del Atlántico	Salmo salar
Salmón plateado	Oncorhynchus kisutch
Salmón rey	Oncorhynchus tshawytscha
Salmón cereza	Oncorhynchus masou
Salmón keta	Oncorhynchus keta
Salmón rosado	Oncorhynchus gorbuscha
Trucha arcoiris	Oncorhynchus mykiss
Trucha café	Salmo trutta
Trucha de arroyo	Salvelinus fontinalis
Trucha de la montaña	Salvelinus leucomaenis.

b) Ejemplares en cualquier estado de desarrollo de la especie:

Ostra del Pacífico	Crassostrea gigas
--------------------	--------------------------

II. Especies cuya importación sólo será autorizada para su cultivo o mantención en circuito controlado, sin perjuicio de las demás disposiciones de esta resolución y aquella que otorgue la autorización para efectuar la respectiva importación:

a) Ejemplares en cualquier estado de desarrollo de las especies:

Abalón rojo	Haliotis rufescens
Abalón japonés	Haliotis discus hannai o Nordotis discus hannai
Langosta de agua dulce	Cherax tenuimanus
Turbot	Scophthalmus maximus.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

Para el caso del Abalón rojo, éste podrá ser importado para su cultivo en circuitos abierto y semicerrado, en la zona de aguas marítimas interiores comprendida entre las latitudes 41°21'55" S y 46°00'00" S.

- b) Cepas de organismos planctónicos destinados a alimentación de especies hidrobiológicas.
- c) Especies ornamentales. Se autorizan todas las especies que en ambiente natural habitan cuerpos de agua con temperaturas superiores a 18°C, a excepción de aquellas pertenecientes a los géneros **Serrasalmus, Rooseveltiella y Pygocentrus**.

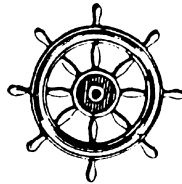
Tratándose de especies que en ambiente natural habitan cuerpos de agua con temperaturas inferiores a 18°C, se autoriza sólo la importación de ejemplares correspondientes a la especie **Carassius auratus**.

3.- Todas las especies en cualquier estado de su desarrollo no incorporadas en la presente nómina, corresponden a especies de primera importación y se registrarán por el D.S. N° 730 de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

4.- Déjase sin efecto la resolución N° 2.021 de 2001^{*}, de esta Subsecretaría, en virtud de lo dispuesto en la presente resolución.

5.- Transcríbese copia de la presente resolución al Servicio Nacional de Pesca y al Servicio Nacional de Aduanas.

Anótese, comuníquese y publíquese por cuenta de esta Subsecretaría.- Felipe Sandoval Precht, Subsecretario de Pesca.



*

Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 9/2001, página 28.

DECRETOS SUPREMOS

MINISTERIO DE ECONOMÍA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 930 EXENTO*, DE 2001

(D.O. N° 37.374, de 3 de Octubre de 2002)

Núm. 796 exento.- Santiago, 30 de septiembre de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en Informe Técnico (R. Pesq.) N° 74/2002; por el Consejo Zonal de Pesca de la V, VI, VII, VIII y IX regiones e Islas Oceánicas mediante oficio Ord. N° 48 de fecha 12 de septiembre de 2002; por el Consejo Nacional de Pesca mediante carta (CNP) N° 46 de fecha 27 de septiembre de 2002; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política del Estado; 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° 19.713; los decretos exentos N° 930 de 2001, N° 262, N° 427, N° 476, N° 595, N° 702 y N° 746, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que mediante decreto exento N° 930 de 2001, modificado mediante decretos exentos N° 262, N° 427, N° 476, N° 595, N° 702 y N° 746, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se fijó para el año 2002, la cuota global anual de captura para la unidad de pesquería de la especie Merluza común (*Merluccius gayi*), en el área marítima entre la IV Región y el paralelo 41°28,6' L.S.

Que el artículo 3° de la ley N° 19.713 permite modificar más de una vez al año, de acuerdo con el procedimiento respectivo, las cuotas globales anuales de captura de las unidades de pesquería que se encuentren sometidas a la medida de administración denominada Límite Máximo de Captura por Armador.

Que el artículo 26 de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para modificar las cuotas globales anuales de captura.

Que el informe técnico de la Subsecretaría de Pesca ha recomendado modificar la fracción de la cuota global anual de captura de la mencionada unidad de pesquería asignada a la flota artesanal, en el sentido de dividir la Zona Norte de la VII Región, en dos subáreas de pesca.

*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 12/2001, página 109.

D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

Que se ha consultado previamente esta medida de conservación al Consejo Zonal de Pesca correspondiente y se ha obtenido la aprobación del Consejo Nacional de Pesca.

Decreto:

Artículo 1°.- Modifícase el artículo 1° N° 2 letra d) del decreto exento N° 930 de 2001, modificado mediante decretos exentos N° 262, N° 427, N° 476, N° 595, N° 702 y N° 746, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que estableció la cuota global anual de captura para el recurso Merluza común (*Merluccius Gayi*) correspondiente al año 2002, en el sentido de señalar que la **Zona Norte de la VII Región**, se subdividirá en las subáreas de pesca que se indican:

- a) **Zona Norte 1 VII Región:** área marítima comprendida entre los paralelos 34°41'00" L.S. y 34°49'00" L.S.
- b) **Zona Norte 2 VII Región:** área marítima comprendida entre los paralelos 34°49'01" L.S. y 35°10'00" L.S.

Artículo 2°.- Fíjase para las subáreas antes señaladas las siguientes fracciones de captura para el período octubre-diciembre del presente año:

- a) **Zona Norte 1 VII Región:** 51,44 toneladas para el mes de octubre; 51,44 toneladas para el mes de noviembre; 51,44 toneladas para el mes de diciembre.
- b) **Zona Norte 2 VII Región:** 377,25 toneladas para el mes de octubre; 377,25 toneladas para noviembre y 377,25 toneladas para diciembre.

Las fracciones asignadas para cada una de las subáreas antes señaladas acrecerán o disminuirán, de conformidad con las reglas establecidas en el artículo 2° del decreto exento N° 930 de 2001, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Para estos efectos se considerarán los desembarques registrados hasta el 30 de septiembre de 2002 en la Zona Norte de la VII Región.

El aumento o disminución se distribuirá proporcionalmente en 12% para la Zona Norte 1 y 88% para la Zona Norte 2 y se imputará a las fracciones asignadas para el mes de octubre, respectivamente.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Felipe Sandoval Precht, Ministro de Economía y Energía (S).

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 21 EXENTO*, DE 2002

(D.O. N° 37.375, de 4 de Octubre de 2002)

Núm. 798 exento.- Santiago, 30 de septiembre de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera 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; los decretos exentos N° 140 de 1996, N° 21, N° 238, N° 287 y N° 300, 334, 681 y N° 722, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio de Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de la Contraloría General de la República; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI regiones.

Considerando:

Que mediante decreto exento N° 21, modificado mediante decretos exentos N° 238, N° 287 y N° 300, 334, 681 y N° 722, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se fijó para el año 2002 la cuota de captura del recurso Merluza del sur *Merluccius australis* en el área marítima de aguas interiores comprendida entre el límite norte de la XI Región y el paralelo 57° L.S.

Que la cuota de extracción para el período comprendido entre octubre y diciembre del presente año asciende a 472,3 toneladas.

Decreto:

Artículo único.- Modifícase el decreto exento N° 21 de 2002, modificado por los decretos exentos N° 238, N° 287 y N° 300, 334, 681 y N° 722, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de señalar que la cuota de captura del recurso Merluza del sur *Merluccius australis*, para el período octubre-diciembre asciende a 472,3 toneladas, correspondiendo para el mes de octubre la siguiente asignación:

Zona Norte 1: 90 toneladas.

Zona Norte 2: 90 toneladas.

*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/2002, página 20.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

Zona Sur 1: 90 toneladas.

Zona Sur 2: 90 toneladas.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del señor Presidente de la República, Felipe Sandoval Precht, Ministro de Economía y Energía (S).

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 930 EXENTO*, DE 2001

(D.O. N° 37.375, de 4 de Octubre de 2002)

Núm. 801 exento.- Santiago, 30 de septiembre de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en informe técnico (R. Pesq.) N° 76/2002, de fecha 30 de septiembre de 2002; por el Consejo Zonal de Pesca de la V, VI, VII, VIII y IX regiones e Islas Oceánicas mediante oficio Ord. N° 48 de 2002; por el Consejo Nacional de Pesca mediante carta (CNP) N° 47, de fecha 30 de septiembre de 2002; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política del Estado; 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° 19.713; los decretos exentos N° 930 de 2001, N° 262, N° 427, N° 476, N° 595, N° 702, N° 746 y N° 796, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que mediante decreto exento N° 930 de 2001, modificado mediante decretos exentos N° 262, N° 427, N° 476, N° 595, N° 702, N° 746 y N° 796, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se fijó para el año 2002 la cuota global anual de captura para la unidad de pesquería de la especie Merluza común (*Merluccius gayi*), en el área marítima entre la IV Región y el paralelo 41°28,6' L.S.

Que el artículo 3° de la ley N° 19.713 permite modificar más de una vez al año, de acuerdo con el procedimiento respectivo, las cuotas globales anuales de captura de las unidades de pesquería que se encuentren sometidas a la medida de administración denominada Límite Máximo de Captura por Armador.

Que el artículo 26 de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para modificar las cuotas globales anuales de captura.

Que el informe técnico de la Subsecretaría de Pesca ha recomendado redistribuir la fracción de la cuota global anual de captura de la mencionada unidad de pesquería asignada a la flota artesanal.

Que se ha consultado previamente esta medida de conservación al Consejo Zonal de Pesca correspondiente y se ha obtenido la aprobación del Consejo Nacional de Pesca.

Decreto:

Artículo 1°.- Modifícase el artículo 1° N° 2 letra e) del decreto exento N° 930 de 2001, modificado mediante decretos exentos N° 262, N° 427, N° 476, N° 595, N° 702, N° 746 y N° 796, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de disminuir en 445,44 toneladas la cuota de captura del recurso Merluza común (*Merluccius gayi*) asignada a la Zona Norte de la VIII Región, para el mes de octubre del presente año, quedando una cuota autorizada para dicho periodo ascendente a 24 toneladas.

*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 12/2001, página 109.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

Artículo 2°.- El descuento autorizado en el artículo anterior incrementará la fracción de la cuota global anual de captura reservada para fines de investigación en el inciso 2° del artículo 1° del decreto exento N° 930 de 2001, ya citado, la que asciende en consecuencia a 2.397,44 toneladas.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del señor Presidente de la República, Felipe Sandoval Precht, Ministro de Economía y Energía (S).

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 21 EXENTO*, DE 2002

(D.O. N° 37.375, de 4 de Octubre de 2002)

Núm. 802 exento.- Santiago, 1 de octubre de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera 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; los decretos exentos N° 140 de 1996, N° 21, N° 238, N° 287 y N° 300, 334, 681, N° 722 y N° 798, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de la Contraloría General de la República; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI regiones.

Considerando:

Que mediante decreto exento N° 798, de 2002 que modificó el decreto exento N° 21 de 2002, citados en Visto, se estableció que la cuota de extracción para el período comprendido entre octubre y diciembre del presente año ascendía a 472,3 toneladas, determinando la asignación para cada una de las zonas que se indican en el mencionado decreto.

Que corresponde rectificar la asignación por zonas señaladas en el indicado decreto exento N° 798 de 2002.

Decreto:

Artículo único.- Modifícase el decreto exento N° 21 de 2002, modificado por los decretos exentos N° 238, N° 287 y N° 300, 334, 681, N° 722 y N° 798, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de señalar que la cuota de captura del recurso Merluza del sur *Merluccius australis*, para el período octubre-diciembre asciende a 472,3 toneladas, correspondiendo para el mes de octubre la siguiente asignación:

Zona Norte 1: 90 toneladas.

Zona Norte 2: 132,7 toneladas.

Zona Sur 1: 104,5 toneladas.

Zona Sur 2: 81,7 toneladas.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del señor Presidente de la República, Felipe Sandoval Precht, Ministro de Economía y Energía (S).

*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/2002, página 20.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 946 EXENTO*, DE 2001, QUE ESTABLECIO LIMITES MAXIMOS DE CAPTURA POR ARMADOR EN UNIDAD DE PESQUERIA MERLUZA COMUN, LETRA M) DEL ARTICULO 2° DE LA LEY 19.713

(D.O. N° 37.381, de 11 de Octubre de 2002)

Núm. 806 exento.- Santiago, 3 de octubre de 2002.- Visto: Lo informado por la División de Desarrollo Pesquero de la Subsecretaría de Pesca en memorándum N° 559, de fecha 28 de agosto de 2002; los dictámenes N° 3866 de 1998, N° 2885 de 2001 y N° 9786 de 2002, todos de Contraloría General de la República; el Certificado de Capturas N° 40, de 31 de julio de 2002, extendido por la Subsecretaría de Pesca a favor de Agua Fría S.A.; lo dispuesto en 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° 19.713; el decreto supremo N° 286 de 2001 y los decretos exentos N° 946 de 2001 y N° 171 de 2002, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

1.- Que mediante decreto exento N° 946 de 2001, modificado por decreto exento N° 171 de 2002, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se establecieron los límites máximos de captura por armador en la unidad de pesquería de Merluza común *Merluccius gayi*, individualizada en el artículo 2° letra m) de la ley N° 19.713.

2.- Que en cumplimiento de los dictámenes citados en visto, la Subsecretaría de Pesca emitió a favor de Agua Fría S.A., el Certificado N° 40, de 31 de julio de 2002, que registra las capturas efectuadas por la nave Betty K, actualmente acogida al artículo 9° de la ley N° 19.713, en la unidad de pesquería antes indicada, en los años 1999 y 2000.

3.- Que en consecuencia, corresponde asignar a la empresa Agua Fría S.A., límite máximo de captura en la unidad de pesquería de Merluza común *Merluccius gayi*, para los años 2001 y 2002, considerando para estos efectos las capturas registradas en el Certificado N° 40, ya citado.

4.- Que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 6° de la ley N° 19.713, cuando deba modificarse el coeficiente de participación relativo de un armador, y consecuentemente, su límite máximo de captura, no se modificarán los límites máximos de captura del resto de los titulares,

*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 12/2001, página 135.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

Decreto:

Artículo único.- Modifícase el decreto exento N° 946 de 2001, modificado por decreto exento N° 171 de 2002, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que estableció los límites máximos de captura por armador para la unidad de pesquería del recurso Merluza común *Merluccius gayi*, individualizada en la letra m) del artículo 2° de la ley N° 19.713, correspondientes al año 2002, en el sentido de incorporar al armador Pesquera Agua Fría S.A., y señalar que su límite máximo de captura, expresado en toneladas, es el siguiente:

Armador	ENE-ABR	MAY-JUL	AGO-SEP	OCT-DIC	Total
Agua Fría S.A., Pesq.	0,000	0,000	0,000	6,578	6,578

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Felipe Sandoval Precht, Ministro de Economía y Energía (S).

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE MEDIDAS DE ADMINISTRACION PARA LAS ESPECIES SALMONIDAS
EN EL LAGO PUYEHUE Y RIOS QUE INDICA, X REGION**

(D.O. N° 37.381, de 11 de Octubre de 2002)

Núm. 814 exento.- Santiago, 9 de octubre de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Acuicultura de la Subsecretaría de Pesca mediante Informe Técnico Ambiental/Pesca Recreativa N° 06/2002; 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° 320 de 1981, N° 224 y 425 de 1985 y N° 149 de 1986, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 del 2001, de la Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones,

Considerando:

Que de conformidad con lo dispuesto en el D.S. N° 320 de 1981, modificado por los D.S. N° 425 de 1985 y N° 149 de 1986, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, las actividades de pesca deportiva de especies salmónidas en la X Región, sólo se podrán realizar durante el período comprendido entre el segundo viernes del mes de noviembre de cada año y el primer domingo del mes de mayo del año siguiente, ambas fechas inclusive.

Que la Subsecretaría de Pesca ha recomendado permitir las actividades de pesca deportiva en el Lago Puyehue y ríos Gol-Gol, Mocho, Chanlelfú, Pescadero, Ñilque y Pulelfú, X Región, en el período comprendido entre el segundo viernes del mes de octubre y el segundo domingo del mes de abril, durante las próximas dos temporadas de pesca, resguardando el desove de truchas en ríos y arroyos.

Que se ha comunicado esta medida de administración al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones,

Decreto:

Artículo 1°.- Durante las temporadas que se indica, la pesca deportiva de especies salmónidas en el Lago Puyehue y ríos Gol-Gol, Mocho, Chanlelfú, Pescadero, Ñilque y Pulelfú sólo podrán realizarse entre las fechas que a continuación se señala:

- a) Temporada 2002-2003: 8 de noviembre de 2002 al 13 de abril de 2003.
- b) Temporada 2003-2004: 14 de noviembre de 2003 al 11 de abril de 2004.

Artículo 2°.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, se permitirá entre el segundo viernes del mes de octubre y el segundo jueves del mes de noviembre, ambas fechas inclusive, en los cuerpos de agua y temporadas antes señaladas, la realización de actividades de pesca deportiva de especies salmónidas, bajo las siguientes condiciones:

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

- a) Sólo podrá efectuarse pesca con devolución obligatoria de las especies capturadas Trucha arcoiris *Oncorhynchus mykiss*, Trucha café *Salmo trutta fario* y Perca trucha *Percichthys trucha*.
- b) Sólo se permitirá el uso máximo de 2 arañas: araña de cola con rebarba y araña ventral sin rebarba.

Artículo 3°.- Sin perjuicio de lo señalado en el artículo anterior, en el Lago Puyehue y en la zona del río Gol-Gol comprendida entre el Lago antes señalado y el puente del Camino Internacional, regirá adicionalmente una restricción relativa a la captura de un ejemplar de trucha fario o un ejemplar de trucha arcoiris al día por pescador.

Respecto de la extracción de las otras especies salmónidas en dichas área de pesca regirá la limitación de captura contenida en el D.S. N° 320 de 1981, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Artículo 4°.- La infracción a lo dispuesto en el presente decreto será sancionada con las penas y en conformidad al procedimiento contemplados en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Rodríguez Grossi, Ministro de Economía y Energía.

MINISTERIO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL

Subsecretaría del Trabajo

**MODIFICA DECRETO N° 98, DE 1997, QUE APROBO EL REGLAMENTO GENERAL,
DE LA LEY N° 19.518, QUE FIJO EL ESTATUTO DE CAPACITACION Y EMPLEO**

(D.O. N° 37.387, de 19 de Octubre de 2002)

Núm. 282.- Santiago, 24 de julio de 2002.- Visto: Los artículos 32 N° 8 y 88 de la Constitución Política del Estado, la ley N° 19.518, que fija el Estatuto de Capacitación y Empleo, y el decreto con fuerza de ley N° 1 de 1967, Estatuto Orgánico de la Subsecretaría de Trabajo.

Considerando:

Que el artículo 75° de la ley N° 19.518 establece una infracción genérica a este cuerpo legal al disponer que las empresas, los organismos técnicos de capacitación y los organismos técnicos intermedios para capacitación que infrinjan sus normas pueden ser sancionados con multa que aplicarán administrativamente los funcionarios del Servicio Nacional que determine el Reglamento.

Que los artículos 76 a 81 de la ley en referencia establecen diversas sanciones para determinadas conductas o situaciones que su normativa califica como infracciones.

Que las disposiciones legales y reglamentarias vigentes conceden al Servicio Nacional de Capacitación y Empleo amplias facultades para fiscalizar y aplicar sanciones por infracciones a la citada normativa.

Que se hace necesaria una adecuada regulación de estas potestades a través del procedimiento administrativo sancionatorio correspondiente, con el fin de velar por su correcta aplicación.

Decreto:

Modifícase el decreto supremo N° 98 de 1997, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, que aprobó el Reglamento General de la ley N° 19.518, de la forma que a continuación se indica:

Artículo 1°.- Sustitúyese el párrafo 2° de la letra e) del artículo 15 por el siguiente: “Corresponderá al Servicio Nacional fiscalizar, en la oportunidad que se ejecute el curso, que los instructores o profesores que lo imparten sean aquellos autorizados”.

Artículo 2°.- Agrégase en el artículo 15, a continuación de la letra i) la siguiente letra j): “j): Que no registre alguna multa aplicada por el Servicio Nacional impaga.”

Artículo 3°.- Reemplázase el inciso quinto del mismo artículo por el siguiente: “La aludida autorización podrá ser revocada en cualquier tiempo, si el curso de capacitación dejare de cumplir con el objetivo autorizado o si el organismo técnico de capacitación no contare con salas, talleres, laboratorios, materiales y equipos aptos e idóneos para la ejecución del mismo, calificadas estas situaciones por el Servicio Nacional, o bien, cuando cambiare el relator informado o disminuyere el total de horas cronológicas autorizadas por el Servicio, así como cuando la mencionada actividad de capacitación no fuere solicitada por los usuarios del Sistema de Capacitación por más de un año.”

*D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002*

Artículo 4°.- Sustituyese en el actual Título V, sobre Disposiciones Varias, que pasa a constituir el Título VI, la numeración de los artículos “67”, “68” y “69” por los guarismos “82”, “83” y “84”, respectivamente.

Artículo 5°.- Agrégase el siguiente Título V nuevo, cuyo tenor es el siguiente:

“TITULO V

De las infracciones, su fiscalización y las sanciones

Artículo 67°.- El presente título reglamenta el procedimiento para la aplicación de las multas del artículo 75 del Estatuto a empresas, organismos técnicos de capacitación y organismos intermedios para capacitación, la revocación de la autorización de las actividades o cursos de capacitación, y la cancelación de la inscripción de los organismos técnicos de capacitación y organismos técnicos intermedios para capacitación en los registros respectivos del Servicio Nacional.

Artículo 68°.- El procedimiento podrá iniciarse por denuncia presentada al Servicio Nacional, la que deberá ser suscrita por quien la efectúa y acompañada de los antecedentes que la justifiquen, o de oficio, mediante una acción de fiscalización que el Servicio realice.

Artículo 69°.- Los funcionarios fiscalizadores del Servicio contarán con la debida identificación para el ejercicio de su función. Deberán cumplir estrictamente con la obligación de reserva de los antecedentes que conozcan como parte de su actividad de fiscalización, y en caso de infracción será aplicable el inciso tercero del artículo 27 del Estatuto.

Artículo 70°.- Constituirá incumplimiento grave para los efectos del artículo 77, letra b) y artículo 78 letra c), del Estatuto, entre otras conductas, el ocultar o negarse a exhibir los libros, formularios y otros documentos justificatorios de las acciones de capacitación y obstaculizar o impedir por cualquier otro medio la acción de fiscalización del Servicio Nacional.

Cuando las empresas incurran en alguna de las conductas descritas precedentemente, el Servicio Nacional podrá aplicar las multas consignadas en el Tramo Uno del artículo 72.

Artículo 71°.- Para los efectos del artículo 77, letra f) del Estatuto, se entenderá que la información es falsa o engañosa, entre otras, cuando cotejados los libros, cuentas, archivos y otros instrumentos del organismo técnico de capacitación o de las empresas usuarias del sistema, con los documentos presentados a este Servicio Nacional, aparezca de manifiesto que estos últimos han sido adulterados o cuando ellos consignen datos falsos o poco fidedignos. Asimismo, se entenderá que la información es falsa o engañosa cuando el organismo incurra en una maquinación fraudulenta con el fin obtener indebidamente para sí o terceros los beneficios contemplados en el Estatuto y sus respectivos Reglamentos.

Cuando las empresas incurran en alguna de las conductas descritas precedentemente, el Servicio Nacional podrá aplicar las multas consignadas en el Tramo Uno del artículo 72.

Artículo 72°.- Para efectos de la aplicación de las multas reguladas en el artículo 75 del Estatuto, se establecen los siguientes tramos, dependiendo de la gravedad de la infracción:

Tramo Uno	:	31 a 50 UTM
Tramo Dos	:	16 a 30 UTM
Tramo Tres	:	3 a 15 UTM

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

Artículo 73°.- Se aplicará siempre el Tramo Uno de multa en el caso que se cobre a los participantes todo o parte del valor de una acción de capacitación financiada con la franquicia tributaria.

Artículo 74°.- Se aplicará el Tramo Dos de multa en las siguientes situaciones:

1. No informar al Servicio las rebajas del valor de la acción de capacitación liquidada.
2. La entrega de información al Servicio errónea o inexacta.

Artículo 75°.- Se aplicará el Tramo Tres de multa en los casos siguientes:

1. Ejecutar la actividad de capacitación con un número de alumnos superior al autorizado por el Servicio Nacional.
2. Ejecutar la actividad de capacitación en un lugar diferente al informado al Servicio Nacional.
3. Ejecutar la actividad de capacitación en un horario diferente al autorizado por el Servicio Nacional.
4. Ejecutar la actividad de capacitación con participantes distintos a aquellos registrados y visados por el Servicio.
5. No llevar al día el registro de materias o de asistencia.
6. No informar al Servicio Nacional la rectificación de una acción de capacitación aprobada o autorizada.

Artículo 76°.- Todas aquellas conductas que no se encuentren expresamente indicadas en los artículos anteriores, que contravengan lo dispuesto en el Estatuto y sus respectivos Reglamentos, y que no importen la aplicación de la medida de cancelación del organismo en conformidad al Estatuto, serán calificadas por el Director Regional respectivo, quien podrá aplicarles las multas consignadas en el artículo 72, dependiendo de la gravedad de la misma.

Artículo 77°.- Para la determinación de la multa que se aplicará, deberán considerarse tanto los factores atenuantes como agravantes que concurren en cada caso, tales como:

1. La gravedad del daño causado o del monto defraudado.
2. La conducta anterior del infractor.
3. La cooperación prestada por el infractor o la obstaculización del mismo a la fiscalización.

Artículo 78°.- Cuando el Director Nacional estimare que las conductas denunciadas o fiscalizadas no revisten el mérito suficiente para aplicar la medida de cancelación de la inscripción del organismo en el Registro respectivo, regulada en los artículos 77 y 78 del Estatuto, remitirá los antecedentes respectivos al Director Regional para que éste aplique la multa que corresponda, conforme a los criterios regulados en este Reglamento.

Artículo 79°.- Los hechos constitutivos de una infracción, serán acreditados por todos los antecedentes que resulten de la investigación que en ejercicio de las facultades fiscalizadoras ejerza el Servicio Nacional, tales como:

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

- a) El reconocimiento de un hecho constitutivo de una infracción efectuado por algún administrador, o personal del organismo o empresa fiscalizada.
- b) El cotejo de la documentación acompañada con los registros que tenga el Servicio Nacional y con la documentación que tenga la empresa o el organismo técnico de capacitación y los organismos técnicos intermedios para capacitación en sus archivos.
- c) Las declaraciones de dos o más testigos o interesados que den razón de sus dichos, que estén contestes en los elementos esenciales del hecho y que sean consistentes con otros elementos de la investigación. Estas declaraciones deberán ser suscritas por quienes las formulen, dejando constancia de su nombre, cédula nacional de identidad y domicilio.
- d) Los folletos de difusión de cursos, los recibos de pago, los libros de clase y documentos semejantes, los que se ponderarán con los demás elementos del proceso de fiscalización.

Artículo 80°.- La aplicación de una sanción de multa, revocación de curso o cancelación deberá expresarse siempre en una resolución fundada, la que deberá contener los antecedentes que la justifican.

Artículo 81°.- El Servicio Nacional deberá informar de las infracciones aplicadas a los Servicios Públicos que determine, sin perjuicio, de las demás medidas de publicidad que el Estatuto señale.

Anótese, tómese razón, comuníquese y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Ricardo Solari Saavedra, Ministro del Trabajo y Previsión Social.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

**PROMULGA EL CONVENIO DE COOPERACION E INTERCAMBIO
EN MATERIA DE PESCA CON ECUADOR**

(D.O. N° 37.387, de 19 de Octubre de 2002)

Núm. 194.- Santiago, 5 de agosto de 2002.- Vistos: Los artículos 32, N° 17, y 50, N° 1, inciso segundo, de la Constitución Política de la República.

Considerando:

Que con fecha 29 de julio de 2002 las Repúblicas de Chile y del Ecuador suscribieron, en la ciudad de San Francisco de Quito, el Convenio de Cooperación e Intercambio en Materia de Pesca.

Que dicho Convenio fue adoptado en el marco del Convenio Básico de Cooperación Técnica y Científica, suscrito el 18 de octubre de 1993, y publicado en el Diario Oficial de 13 de febrero de 1996,

Decreto:

Artículo único.- Promúlgase el Convenio de Cooperación e Intercambio en Materia de Pesca entre la República de Chile y la República del Ecuador, suscrito el 29 de julio de 2002; cúmplase y publíquese copia autorizada de su texto en el Diario Oficial.

Anótese, tómesese razón, regístrese y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- María Soledad Alvear Valenzuela, Ministra de Relaciones Exteriores.

CONVENIO DE COOPERACION E INTERCAMBIO EN MATERIA DE PESCA
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO
DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República del Ecuador, en adelante "las Partes",

Conviene en celebrar, en el marco del Convenio Básico de Cooperación Técnica y Científica, suscrito entre ambos Gobiernos con fecha 18 de octubre de 1993, el presente Convenio de Cooperación e Intercambio en Materia de Pesca, conforme a las siguientes disposiciones:

Primera

La materialización del presente Convenio se instrumentará promoviendo las siguientes modalidades de cooperación:

- Intercambio de información sobre el estado de situación de recursos pesqueros de interés común.
- Intercambio de información sobre los aspectos normativos de administración en pesquerías de interés común.

*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002*

- Intercambio de información sobre política pesquera nacional e internacional orientada a asegurar la sustentabilidad y preservación de los recursos pesqueros y su medio ambiente.
- Promoción de las relaciones institucionales entre centros de capacitación e investigaciones bioacuáticas.

Segunda

Las Partes acuerdan cooperar mutuamente a fin de cumplir los objetivos descritos en la disposición anterior, a través de los siguientes mecanismos:

- Establecimiento de grupos de trabajo entre ambas instituciones.
- Intercambio de misiones técnicas de estudio sobre temas de interés común.
- Intercambio de estadísticas y material de difusión tales como: anuarios estadísticos, bibliografías, boletines científicos, informes técnicos y material audiovisual, entre otros.
- Intercambio de criterios y principios base para la formulación de políticas y planes operativos.
- Intercambio de experiencias relativas a derechos de uso de recursos pesqueros como un incentivo a la autogestión.

Tercera

Los gastos que resulten del seguimiento y ejecución de las acciones a que dé lugar el presente Convenio, serán de cargo de cada Parte. Las Partes de común acuerdo podrán convenir otra cosa, respecto de casos determinados.

Cuarta

El presente Convenio entrará en vigencia en la fecha de su firma y tendrá una duración indefinida. No obstante, cualquiera de las Partes podrá notificar a la otra, por la vía diplomática, su intención de ponerle término con una anticipación de a lo menos tres (3) meses a la fecha en que se hará efectiva la denuncia. Sin perjuicio de lo cual los programas y proyectos en ejecución continuarán hasta su término, salvo que las Partes acuerden otra cosa.

Para constancia, las Partes firman el presente Convenio, en dos ejemplares originales, en la ciudad de San Francisco de Quito, a los veintinueve días del mes de julio del año dos mil dos.

Por la República de Chile, María Soledad Alvear Valenzuela, Ministra de Relaciones Exteriores.

Por la República del Ecuador, Heinz Moeller Freile, Ministro de Relaciones Exteriores.

MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 145 EXENTO*, DE 2002

(D.O. N° 37.387, de 19 de Octubre de 2002)

Núm. 827 exento.- Santiago, 15 de octubre de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría de Pesca mediante Memorándum (DCP) N° 663 de fecha 15 de octubre de 2002; 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 decretos exentos N° 140 de 1996, N° 1, N° 145, N° 232, N° 322, N° 325, N° 333, N° 381, N° 438, N° 446, N° 568 y N° 747, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de la Contraloría General de la República; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones,

Considerando:

Que mediante decreto exento N° 145, modificado mediante decretos exentos N° 232, N° 322, N° 325, N° 333, N° 381, N° 438, N° 446, N° 568 y N° 747, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se fijó para el año 2002, la cuota de captura del recurso Merluza del sur, *Merluccius australis*, en el área marítima de aguas interiores comprendida entre el paralelo 41°28,6' L.S. y el límite sur de la X Región.

Que según lo informado por el Servicio Nacional de Pesca, existe un remanente ascendente a 299,3 toneladas de merluza del Sur, a ser extraídas en dicha área de pesca.

Que el saldo antes señalado incluye las capturas efectuadas en exceso y los saldos no capturados provenientes de los periodos anteriores.

Que la Subsecretaría de Pesca ha recomendado asignar dicho remanente para el mes de octubre del presente año,

Decreto:

Artículo único.- Modifícase el artículo 1° del decreto exento N° 145 de 2002, modificado mediante decretos exentos N° 232, N° 322, N° 325, N° 333, N° 381, N° 438, N° 446, N° 568 y N° 747, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de señalar que la cuota de captura del recurso Merluza del sur *Merluccius australis* para el mes de octubre ascenderá a 299,3 toneladas, las que se fraccionarán de la siguiente manera:

- a) **Zona Puerto Montt:** 93,3 toneladas
- b) **Zona Chiloé-Palena:** 206 toneladas.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Rodríguez Grossi, Ministro de Economía y Energía.

*

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 145 EXENTO*, DE 2002

(D.O. N° 37.392, de 25 de Octubre de 2002)

Núm. 890 exento.- Santiago, 21 de octubre de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en Informe Técnico (R.Pesq.) N° 72/2002; por el Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones mediante Oficio Ord./Z4/N° 251 de fecha 18 de octubre de 2002; por el Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena mediante Oficio Ord./Z5/N° 59 de fecha 17 de octubre de 2002; por el Consejo Nacional de Pesca mediante Carta (CNP) N° 53 de fecha 21 de octubre de 2002; 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 decretos exentos N° 1, N° 145, N° 232, N° 322, N° 325, N° 333, N° 381, N° 438, N° 446, N° 568, N° 747, N° 827 todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que mediante decreto exento N° 145, modificado mediante decretos exentos N° 232, N° 322, N° 325, N° 333, N° 381, N° 438, N° 446, N° 568, N° 747 y N° 827, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se fijó para el año 2002, la cuota de captura del recurso Merluza del sur *Merluccius australis* en el área marítima de aguas interiores comprendida entre el paralelo 41°28,6' L.S. y el límite sur de la X Región.

Que el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca ha recomendado aumentar la cuota de captura para la mencionada área de pesca en 1.700 toneladas.

Que los artículos 3° y 48 de la Ley General de Pesca y Acuicultura establecen la facultad y el procedimiento para fijar cuotas globales anuales de captura en el área de aguas interiores.

Que se ha consultado esta medida de administración a los Consejos Zonales de Pesca correspondientes y ha obtenido la aprobación del Consejo Nacional de Pesca.

Decreto:

Artículo 1°.- Modifícase el artículo 1° del decreto exento N° 145 de 2002, modificado mediante decretos exentos N° 232, N° 322, N° 325, N° 333, N° 381, N° 438, N° 446, N° 568, N° 747 y N° 827, todos de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de señalar que la cuota de captura del recurso Merluza del sur *Merluccius australis*, se incrementará en 1.700 toneladas, las que se fraccionarán de la siguiente manera:

- a) **Zona Hualaihue:** comprende las áreas de operación de las caletas Tentelhue, Rolecha, Contao, Hualaihue, Aulen, Isla Los Toros, Puerto Bonito, El Manzano y Quiacas: 662,1 toneladas fraccionadas de la siguiente manera: 220, 7 toneladas para octubre; 220,7 toneladas para noviembre y 220,7 toneladas para diciembre.

*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/2002, página 39.

D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

- b) **Zona Puerto Montt:** comprende las áreas de operación de las caletas de Chaicas, Isla Maillen, Anahuac, Pichipelluco, Isla Los Toros e Isla Queullín: 280,9 toneladas fraccionadas de la siguiente manera: 31,5 toneladas para octubre; 124,7 toneladas para noviembre y 124,7 toneladas para diciembre.
- c) **Zona Calbuco:** comprende las áreas de operación de las caletas de San Agustín, Isla Tabón, Isla Queullín, Isla Huar y Calbuco: 343,2 toneladas fraccionadas de la siguiente manera: 114,4 toneladas para octubre; 114,4 toneladas para noviembre y 114,4 toneladas para diciembre.
- d) **Zona Chiloé – Palena Sur:** comprende las áreas de operación de las caletas de Tac, Butachauques, Río Aucho, Huelden, Hueihue, Isla Ica, Buill, Ayacara, Poyo, Hueque y Chumelden: 413,8 toneladas fraccionadas de la siguiente manera: 206,6 toneladas para noviembre y 207,8 toneladas para diciembre.

Artículo 2°.- Las fracciones antes señaladas incluyen las capturas efectuadas en exceso y los saldos no capturados provenientes de los períodos anteriores, conformidad con las reglas establecidas en el artículo 3° del decreto exento N° 145 de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción*.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Rodríguez Grossi, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

*

Modificado por el D.S. N° 900 exento, de 24 de Octubre de 2002.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

**PROMULGA LAS ENMIENDAS DE 1998 AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE
BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMOS, 1979,
ADOPTADAS POR EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA DE LA
ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL**

(D.O. N° 37.393, de 26 de Octubre de 2002)

Núm. 169.- Santiago, 16 de julio de 2002.- Vistos: El artículo 32, N° 17 y 50 N° 1), de la Constitución Política de la República.

Considerando:

Que con fecha 18 de mayo de 1998, el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional adoptó diversas Enmiendas al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979, mediante la resolución MSC. 70 (69).

Que dichas enmiendas fueron aprobadas por el Congreso Nacional, según consta en el oficio N° 3.610, de 15 de enero de 2002, de la Honorable Cámara de Diputados.

Que el Instrumento de Adhesión se depositó ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional con fecha 29 de mayo de 2002.

Decreto:

Artículo único.- Promúlganse las enmiendas de 1998 al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional mediante la resolución MSC. 70 (69), de 18 de mayo de 1998; cúmplanse y llévense a efecto como ley y publíquese copia autorizada de sus textos en el Diario Oficial.

Anótese, tómese razón, regístrese y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- María Soledad Alvear Valenzuela, Ministra de Relaciones Exteriores.

**RESOLUCION MSC. 70 (69).
(aprobada el 18 de mayo de 1998)**

**APROBACION DE ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE
BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMOS, 1979**

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 asimismo el artículo III 2) f) del Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, en adelante denominado "el Convenio", artículo que trata de los procedimientos de enmienda al anexo del Convenio, excluidas las disposiciones de los párrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2. y 3.1.3 de dicho anexo.

D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

Habiendo examinado en su 69º período de sesiones las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) a) del mismo,

1. Aprueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) c) del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. Determina, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) f) del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 1999, a menos que antes de esa fecha más de un tercio de las Partes haya notificado objeciones a las mismas;

3. Invita a las Partes en el Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) h) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero del año 2000, una vez aceptadas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 *supra*;

4. Pide al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) d) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Convenio;

5. Pide asimismo al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL, SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979

El texto existente del anexo del Convenio, salvo los párrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 y 3.1.3, se sustituye por el siguiente:

“CAPITULO 1

Términos y Definiciones”

1.1 En el presente anexo, el empleo del futuro de los verbos con un sentido imperativo indica una disposición cuya aplicación uniforme se exige a todas las Partes en pro de la seguridad de la vida humana en el mar.

1.2 En el presente anexo, el empleo de la palabra “debería” combinada con el verbo que exija la frase de que se trate indica una disposición cuya aplicación uniforme se recomienda a todas las Partes en pro de la seguridad de la vida humana en el mar.

1.3 Los términos aquí enumerados se utilizan en el presente anexo con los significados indicados a continuación:

- .1 “Búsqueda”. Operación normalmente coordinada por un centro coordinador de salvamento o un subcentro de salvamento en la que se utilizan el personal y los medios disponibles para localizar a personas en peligro.
- .2 “Salvamento”. Operación para rescatar a personas en peligro, prestarles los primeros auxilios médicos o de otro tipo y trasladarlas a un lugar seguro.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

- .3 “Servicio de búsqueda y salvamento”. Ejecución de las funciones de vigilancia, comunicación, coordinación y búsqueda y salvamento, incluidas la consulta médica, la asistencia médica inicial o la evacuación por razones de salud, utilizando recursos públicos y privados, con la inclusión de aeronaves, buques y otras naves e instalaciones.
- .4 “Región de búsqueda y salvamento”. Zona de dimensiones definidas asociada a un centro coordinador de salvamento dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento.
- .5 “Centro coordinador de salvamento”. Centro encargado de promover la buena organización de servicios de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.
- .6 “Subcentro de salvamento”. Centro subordinado a un centro coordinador de salvamento, establecido para complementar la función de éste último conforme a las disposiciones particulares de las autoridades responsables.
- .7 “Medio de búsqueda y salvamento”. Todo recurso móvil, incluidas las unidades designadas de búsqueda y salvamento, que se utilice para realizar operaciones de búsqueda y salvamento.
- .8 “Unidad de búsqueda y salvamento”. Unidad compuesta por personal capacitado y dotada de equipo apropiado para ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y salvamento.
- .9 “Puesto de alerta”. Todo medio destinado a servir de intermediario entre la persona que notifique un caso de emergencia y un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento.
- .10 “Fase de emergencia”. Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de socorro.
- .11 “Fase de incertidumbre”. Situación en la cual existe incertidumbre en cuanto a la seguridad de una persona, un buque u otra nave.
- .12 “Fase de alerta”. Situación en la cual se teme por la seguridad de una persona, un buque u otra nave.
- .13 “Fase de socorro”. Situación en la cual existe la convicción justificada de que una persona, un buque u otra nave están amenazados por un peligro grave o inminente y necesitan auxilio inmediato.
- .14 “Coordinador en el lugar del siniestro”. Persona designada para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento en una zona especificada.
- .15 “Secretario General”. El Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

CAPITULO 2

Organización y Coordinación

2.1 Medidas para la creación y coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento

2.1.1 Las Partes, ya sea individualmente o en colaboración con otros Estados y, según proceda, con la Organización, participarán en la creación de servicios de búsqueda y salvamento para garantizar que se presta auxilio a cualquier persona que se halle en peligro en el mar. Informadas de que una persona está o parece estar en peligro en el mar, las autoridades responsables de las partes tomarán medidas urgentes para asegurarse de que se presta el auxilio necesario.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

2.1.2 Las Partes, ya sea individualmente, si procede, en colaboración con otros Estados, establecerán los siguientes elementos básicos de los servicios de búsqueda y salvamento:

- .1 marco jurídico;
- .2 designación de la autoridad responsable;
- .3 organización de los recursos disponibles;
- .4 medios de comunicación;
- .5 coordinación y funciones operacionales; y
- .6 procedimientos para mejorar el servicio, incluidas la planificación, las relaciones de colaboración a escala nacional e internacional y la formación.

En la medida de lo posible, las Partes se atendrán a las normas mínimas y directrices pertinentes que elabore la Organización.

2.1.3 Con objeto de garantizar que se provea una infraestructura apropiada de comunicaciones en tierra, un encaminamiento eficaz de los alertas de socorro y una coordinación adecuada de las operaciones a fin de prestar eficazmente apoyo a los servicios de búsqueda y salvamento, las Partes, ya sea individualmente o en colaboración con otros Estados, harán lo necesario para establecer suficientes regiones de búsqueda y salvamento dentro de cada zona marítima, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2.1.4 y 2.1.5. Dichas regiones deberían ser contiguas y, en la medida de lo posible, no se superpondrán.

2.1.6 Los acuerdos relativos a las regiones o las medidas a que se hace referencia en los párrafos 2.1.4 y 2.1.5 serán registrados por las partes interesadas o formulados por escrito en planes aceptados por ellas.

2.1.8 Las Partes deberían tratar de fomentar la coherencia entre sus servicios marítimos y aeronáuticos de búsqueda y salvamento, cuando proceda, al estudiar la posibilidad de crear regiones marítimas de búsqueda y salvamento, las cuales se establecerán por acuerdo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.1.4, o mediante medidas adecuadas, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.1.5.

2.1.9 Las Partes que hayan aceptado la responsabilidad de prestar servicios de búsqueda y salvamento en una zona determinada utilizarán unidades de búsqueda y salvamento y otros medios a su disposición para prestar auxilio a las personas que estén o parezcan estar en peligro en el mar.

2.1.11 Las Partes enviarán información al Secretario General sobre sus servicios de búsqueda y salvamento, incluidos los siguientes datos:

- .1 la autoridad nacional responsable de los servicios marítimos de búsqueda y salvamento;
- .2 la ubicación de los centros coordinadores de salvamento existentes o de los centros que coordinen los servicios de búsqueda y salvamento en la región o regiones de búsqueda y salvamento, así como la forma de comunicarse entre sí;
- .3 los límites de su región o sus regiones de búsqueda y salvamento y la cobertura que proporcionan sus medios de comunicación de socorro y seguridad en tierra; y
- .4 los principales tipos de unidades de búsqueda y salvamento de que disponen.

Las Partes actualizarán con carácter prioritario la información facilitada respecto de cualquier modificación importante. El Secretario General comunicará a todas las Partes la información que reciba.

2.1.12 El Secretario General pondrá en conocimiento de todas las Partes los acuerdos o medidas a que se hace referencia en los párrafos 2.1.4 y 2.1.5.

2.2 Desarrollo de los servicios nacionales de búsqueda y salvamento

2.2.1 Las Partes establecerán procedimientos nacionales adecuados para el desarrollo general, la coordinación y la mejora de los servicios de búsqueda y salvamento.

2.2.2 Para contribuir a la eficacia de las operaciones de búsqueda y salvamento, las Partes:

- .1 garantizarán que los medios disponibles se utilicen de manera coordinada; y
- .2 establecerán una estrecha colaboración entre los servicios y organizaciones que puedan contribuir a mejorar los servicios de búsqueda y salvamento en esferas tales como las operaciones, la planificación, la formación, las prácticas, la investigación y el desarrollo.

2.3 Establecimiento de centros coordinadores de salvamento y de subcentros de salvamento

2.3.1 A fin de cumplir lo prescrito en el párrafo 2.2, las Partes, ya sea individualmente o en colaboración con otros Estados, establecerán centros coordinadores de salvamento para sus servicios de búsqueda y salvamento, así como los subcentros de salvamento que estimen oportunos.

2.3.2 Todo centro coordinador de salvamento y subcentro de salvamento establecido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.3.1 dispondrá lo necesario para recibir los alertas de socorro procedentes de su región de búsqueda y salvamento. Tales centros dispondrán también lo necesario para comunicarse con las personas en peligro, con los medios de búsqueda y salvamento y con otros centros coordinadores de salvamento o subcentros de salvamento.

2.3.3 Todo centro coordinador de salvamento funcionará durante las 24 horas del día y tendrá permanentemente personal debidamente formado que posea conocimientos prácticos del idioma inglés.

2.4 Coordinación con los servicios aeronáuticos

2.4.1 Las Partes se asegurarán de que existe la coordinación más estrecha posible entre los servicios marítimos y los aeronáuticos, de modo que puedan prestar los servicios de búsqueda y salvamento más eficaces en sus respectivas regiones de búsqueda y salvamento y en el espacio aéreo correspondiente.

2.4.2 Siempre que sea factible, cada Parte debería establecer con carácter conjunto centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento dedicados a ambas finalidades, la marítima y la aeronáutica.

2.4.3 Siempre que se establezcan por separado centros coordinadores de salvamento o subcentros de salvamento marítimo y aeronáuticos para dar servicio a la misma zona, la Parte interesada hará que entre los centros o subcentros se establezca la coordinación más estrecha posible.

2.4.4 En la medida de lo posible, las Partes harán que las unidades de búsqueda y salvamento establecidas para fines marítimos y las establecidas para fines aeronáuticos utilicen los mismos procedimientos.

2.5 Designación de medios de búsqueda y salvamento

Las Partes determinarán todos los medios que puedan participar en las operaciones de búsqueda y salvamento y podrán designar a los medios adecuados como unidades de búsqueda y salvamento.

2.6 Equipo de las unidades de búsqueda y salvamento

2.6.1 Toda unidad de búsqueda y salvamento estará provista del equipo apropiado para su tarea.

2.6.2 Los contenedores y bultos que se vayan a lanzar a los supervivientes con equipo de supervivencia deberían estar marcados con una indicación general de su contenido, de conformidad con las normas aprobadas por la Organización.

CAPITULO 3

Cooperación entre los Estados

3.1 Cooperación entre los Estados

3.1.1 Las Partes coordinarán sus organizaciones de búsqueda y salvamento y, siempre que sea necesario, deberían coordinar las operaciones con las de los Estados vecinos.

3.1.4 Las autoridades responsables de las Partes:

- .1 acusarán inmediatamente recibo de tal petición; y
- .2 indicarán lo antes posible en qué condiciones, caso de que se imponga alguna, podrá emprenderse la misión proyectada.

3.1.5 Las Partes deberían concluir acuerdos con sus Estados vecinos en los que se fijen las condiciones de entrada de las unidades de búsqueda y salvamento de cada uno en las aguas territoriales o por encima de éstas o en los territorios de los demás. Estos acuerdos deberían permitir asimismo la rápida entrada de dichas unidades con un mínimo de formalidades.

3.1.6 Toda Parte debería autorizar a sus centros coordinadores de salvamento a que:

- .1 soliciten de otros centros coordinadores de salvamento la ayuda que sea necesaria, incluidos buques, aeronaves, personal y equipo;
- .2 concedan todo permiso necesario para la entrada de dichos buques, aeronaves, personal o equipo en sus aguas territoriales o por encima de éstas o en su territorio; y
- .3 establezcan las medidas necesarias a fin de que las autoridades pertinentes de aduanas, inmigración, sanitarias o de otra índole faciliten rápidamente dicha entrada.

3.1.7 Toda Parte autorizará a sus centros coordinadores de salvamento a que, cuando se les solicite, presten ayuda a otros centros coordinadores de salvamento, incluida la constituida por buques, aeronaves, personal o equipo.

3.1.8 Las Partes deberían concluir acuerdos con otros Estados, cuando proceda, para reforzar la cooperación y coordinación. Las Partes autorizarán a su autoridad responsable a que establezca planes y medidas para la cooperación y coordinación en materia de búsqueda y salvamento con las autoridades competentes de otros Estados.

CAPITULO 4

Procedimientos Operacionales

4.1 Medidas preparatorias

4.1.1 Todo centro coordinador de salvamento y subcentro de salvamento dispondrá de información actualizada pertinente para las operaciones de búsqueda y salvamento en su zona, especialmente por lo que respecta a los medios de búsqueda y salvamento y las comunicaciones disponibles.

4.1.2 Todo centro coordinador de salvamento y subcentro de salvamento debería tener fácil acceso a la información relativa a la situación, el rumbo y la velocidad de los buques que se encuentren en su zona y puedan auxiliar a las personas, los buques u otras naves que se hallen en peligro en el mar, así como a la información relativa a la forma de ponerse en contacto con ellos. Esa información debería conservarse en el centro coordinador de salvamento o ser fácilmente accesible cuando se necesite.

4.1.3 Todo centro coordinador de salvamento y subcentro de salvamento tendrá planes de operaciones detallados para la realización de las operaciones de búsqueda y salvamento. Cuando proceda, esos planes se elaborarán conjuntamente con los representantes de quienes puedan ayudar a prestar servicios de búsqueda y salvamento o beneficiarse de ellos.

4.1.4 Se mantendrán informados a los centros coordinadores de salvamento o subcentros de salvamento del estado de preparación de las unidades de búsqueda y salvamento.

4.2 Información relativa a casos de emergencia

4.2.1 Las Partes, ya sea individualmente o en cooperación con otros Estados, se asegurarán de que pueden recibir durante las 24 horas del día de forma rápida y fiable los alertas de socorro de los equipos utilizados para ese fin dentro de sus regiones de búsqueda y salvamento. Todo puesto de alerta que reciba un alerta de socorro:

- .1 retransmitirá inmediatamente dicho alerta al centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento pertinente y prestará asistencia en las comunicaciones relativas a búsqueda y salvamento según proceda; y
- .2 si es posible, acusará recibo del alerta.

4.2.2 Las Partes se asegurarán, cuando proceda, de que se dispone de medios efectivos para registrar los equipos de comunicaciones y hacer frente a los casos de emergencia, de modo que cualquier centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento tenga un rápido acceso a la información de los registros pertinentes.

4.2.3 Toda autoridad o elemento del servicio de búsqueda y salvamento que tenga motivos para creer que una persona, un buque u otra nave se encuentra en estado de emergencia, enviará lo antes posible al centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento pertinente toda la información de que disponga.

4.2.4 Los centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento, en cuanto reciban información sobre una persona, un buque u otra nave que se encuentre en estado de emergencia, evaluarán dicha información y declararán una fase de emergencia, de conformidad con lo indicado en el párrafo 4.4, determinando el alcance de las operaciones necesarias.

4.3 Actividades iniciales

Toda unidad de búsqueda y salvamento que reciba información sobre un suceso que entrañe peligro tomará inicialmente medidas inmediatas si está en condiciones de prestar ayuda y, en cualquier caso, avisará inmediatamente al centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento de la zona en que haya ocurrido el suceso.

4.4 Fases de emergencia

Para ayudar a determinar los procedimientos operacionales adecuados, el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento pertinente distinguirá entre las siguientes fases de emergencia:

- .1 Fase de incertidumbre;
 - .1.1 cuando se ha notificado la desaparición de una persona, o cuando un buque u otra nave no ha llegado a su lugar de destino en la fecha prevista; o
 - .1.2 cuando una persona, un buque u otra nave no ha efectuado la notificación prevista en relación con su situación o su seguridad.
- .2 Fase de alerta:
 - .2.1 cuando, tras la fase de incertidumbre, han fallado los intentos de establecer contacto con las personas, el buque u otra nave y no han dado resultado las indagaciones llevadas a cabo cerca de otras fuentes apropiadas; o
 - .2.2 cuando se ha recibido información en el sentido de que la capacidad operacional de un buque u otra nave ha disminuido, pero no hasta el punto de que es probable que se produzca una situación de peligro.
- .3 Fase de socorro:
 - .3.1 cuando se ha recibido información indudable de que una persona, un buque u otra nave está en peligro y necesita auxilio inmediato; o
 - .3.2 cuando, tras la fase de alerta, nuevos intentos infructuosos de establecer contacto con las personas, el buque u otra nave e indagaciones más amplias e igualmente infructuosas señalan la probabilidad de que exista una situación de peligro; o
 - .3.3 cuando se reciba información que indique que la capacidad operacional de un buque u otra nave ha disminuido hasta el punto de que es probable que se produzca una situación de peligro.

4.5 Procedimientos que deben seguir los centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento en las fases de emergencia

4.5.1 Al declararse la fase de incertidumbre, el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, según proceda, iniciará indagaciones para determinar el grado de seguridad de las personas, el buque u otra nave o declarará la fase de alerta.

4.5.2 Al declararse la fase de alerta, el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, según proceda, ampliará sus indagaciones con respecto a las personas, el buque u otra nave desaparecidos, alertará a los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento e iniciará las actividades necesarias según las circunstancias del caso.

4.5.3 Al declararse la fase de socorro, el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, según proceda, actuará de acuerdo con lo dispuesto en los planes de operaciones, según se indica en el párrafo 4.1.

4.5.4 Iniciación de las operaciones de búsqueda y salvamento cuando se desconozca la situación del objeto de la búsqueda

En caso de que se declare una fase de emergencia con respecto a un objeto de la búsqueda cuya situación se desconozca, se procederá del modo siguiente:

- .1 cuando exista una fase de emergencia, un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, a menos que tenga conocimiento de que ya están actuando otros centros, asumirá la responsabilidad de iniciar una actuación apropiada y consultará con otros centros a fin de designar un centro que asuma la responsabilidad;
- .2 a menos que se decida otra cosa de común acuerdo entre los centros interesados, el centro que se designe será el centro responsable de la zona en la que estuviera el objeto de la búsqueda según su última situación notificada; y
- .3 después de declararse la fase de socorro, el centro coordinador de las operaciones de búsqueda y salvamento informará a otros centros, según proceda, de todas las circunstancias de la situación de emergencia y de todos los acontecimientos posteriores.

4.5.5 Transmisión de información a las personas, los buques u otras naves para los que se haya declarado una fase de emergencia

Siempre que sea posible, el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento de las operaciones de búsqueda y salvamento enviará información a las personas, al buque u a otra nave para los que se haya declarado la fase de emergencia sobre las actividades de búsqueda y salvamento que haya iniciado.

4.6 Coordinación en el caso de que intervengan dos o más Partes

En las operaciones de búsqueda y salvamento en que intervengan más de una Parte, cada Parte actuará como corresponda con arreglo a los planes de operaciones a que se hace referencia en el párrafo 4.1 cuando así lo solicite el centro coordinador de salvamento de la región.

4.7 Coordinación en el lugar del siniestro de las actividades de búsqueda y salvamento

4.7.1 Para obtener los mejores resultados, se coordinarán en el lugar del siniestro las actividades de las unidades de búsqueda y salvamento y los otros medios que participen en las operaciones de búsqueda y salvamento.

4.7.2 Cuando haya varios medios a punto de iniciar operaciones de búsqueda y salvamento y el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento lo estime necesario, se debería designar coordinador en el lugar del siniestro a la persona más competente lo antes posible, preferiblemente antes de que los medios lleguen a la zona de operaciones especificada. Al coordinador en el lugar del siniestro se le asignarán responsabilidades específicas teniendo en cuenta la capacidad reconocida de la persona y las necesidades operacionales.

4.7.3 Si no hay ningún centro coordinador de salvamento responsable o si, por cualquier motivo, el centro coordinador de salvamento responsable no puede coordinar la misión de búsqueda y salvamento, los medios que participen en ella deberían designar de mutuo acuerdo un coordinador en el lugar del siniestro.

4.8 Terminación y suspensión de las operaciones de búsqueda y salvamento

4.8.1 Las operaciones de búsqueda y salvamento se proseguirán, cuando sea posible, hasta que no quede esperanza razonable de encontrar supervivientes.

4.8.2 El centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento responsable decidirá normalmente cuándo debe ponerse fin a las operaciones de búsqueda y salvamento. Si no hay ningún centro encargado de coordinar las operaciones, el coordinador en el lugar del siniestro podrá tomar esta decisión.

4.8.3 Cuando un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento estime, basándose en información fiable, que una operación de búsqueda y salvamento ha tenido éxito, o que ya no existe una emergencia, pondrá fin a la operación de búsqueda y salvamento e informará inmediatamente de ello a toda autoridad, medio o servicio que se haya puesto en acción o haya sido notificado.

4.8.4 Si resulta imposible continuar una operación de búsqueda y salvamento en el lugar del siniestro y el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento llega a la conclusión que todavía puede haber supervivientes, el centro podrá interrumpir temporalmente las actividades en dicho lugar en espera de que cambie la situación, e informará inmediatamente de ello a toda autoridad, medio o servicio que se haya puesto en acción o haya sido notificado. La información que se reciba posteriormente se evaluará y servirá para justificar la reanudación de las operaciones de búsqueda y salvamento.

CAPITULO 5

Sistemas de Notificación para Buques

5.1 Cuestiones generales

5.1.1 Las Partes podrán establecer sistemas de notificación para buques cuando lo estimen necesario, ya sea individualmente o en colaboración con otros Estados, a fin de facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento.

5.1.2 Las Partes que proyecten instituir un sistema de notificación para buques deberían tener en cuenta las recomendaciones pertinentes de la Organización. Las Partes deberían también considerar si los sistemas de notificación existentes u otras fuentes de información sobre la situación de los buques pueden aportar información adecuada para la región, e intentar reducir al mínimo las notificaciones adicionales innecesarias de los buques o la necesidad de que los centros coordinadores de salvamento tengan que establecer contacto con varios sistemas de notificación para determinar si hay buques disponibles que puedan ayudar en las operaciones de búsqueda y salvamento.

5.1.3 El sistema de notificación para buques debería facilitar información de última hora acerca del movimiento de los buques, de modo que, caso de que se produzca un suceso que entrañe peligro, sea posible:

- .1 reducir el intervalo que medie entre la pérdida de contacto con el buque de que se trate y la iniciación de las operaciones de búsqueda y salvamento en los casos en que no se haya recibido ninguna señal de socorro,
- .2 lograr la rápida identificación de los buques a que pueda pedirse ayuda;
- .3 acotar un área de extensión limitada cuando la situación de las personas, el buque u otra nave en peligro sea desconocida o incierta; y
- .4 facilitar auxilio o asesoramiento médico urgente.

5.2 Prescripciones operacionales

5.2.1 Los sistemas de notificación para buques deberían satisfacer las prescripciones siguientes:

- .1 facilitar información, incluidos planes de navegación y notificaciones de la situación, que permita determinar la situación actual y futura de los buques participantes;
- .2 mantener trazados de derrotas marítimas;
- .3 recibir a intervalos apropiados informes provenientes de los buques participantes;
- .4 simplificar el proyecto y la utilización del sistema; y
- .5 utilizar un formato y unos procedimientos normalizados de notificación para buques convenidos internacionalmente.

5.3 Tipos de notificación

5.3.1. Un sistema de notificación para buques debería comprender los siguientes tipos de notificación de los buques, de conformidad con las recomendaciones de la Organización:

- .1 plan de navegación;
- .2 notificación de la situación; y
- .3 notificación final.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

5.4 Utilización de estos sistemas

5.4.1 Las Partes deberían exhortar a todos los buques a que notifiquen su situación cuando naveguen por zonas en que se hayan tomado medidas para obtener información acerca de la situación de los buques para fines de búsqueda y salvamento.

5.4.2 Las Partes que registren información sobre la situación de los buques deberían facilitar esta información a otros Estados que la soliciten para fines de búsqueda y salvamento siempre que sea posible.”

Copia autentica certificada del texto de las enmiendas al Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, aprobadas el 18 de mayo de 1998 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 69° período de sesiones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo III 2) c) del Convenio, y que figuran en el anexo de la resolución MSC. 70(69) del Comité, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

Londres, 29 de junio de 1998.- Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

MINISTERIO DE JUSTICIA

APRUEBA TEXTO OFICIAL DEL CODIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL

(D.O. N° 37.397, de 31 de Octubre de 2002)

Santiago, 20 de septiembre de 2002.- Hoy se decretó lo que sigue:

Núm. 842.- Vistos: Estos antecedentes, lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; en el artículo 2° de la ley N° 8.828, de 1947 y en el decreto supremo N° 4.862, de 1959, del Ministerio de Justicia y la facultad conferida en el decreto supremo N° 19, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de fecha 22 de enero de 2001,

Decreto:

Artículo 1°.- Apruébase como edición oficial del Código de Procedimiento Penal el texto actualizado a esta fecha por la Editorial Jurídica de Chile.

Artículo 2°.- Un ejemplar de dicho texto, autorizado por las firmas del Presidente de la República y del Ministro de Justicia, se depositará en dicha Secretaría de Estado, en cada una de las ramas del Congreso Nacional y en la Contraloría General de la República, respectivamente.

Este texto se tendrá por el auténtico del Código de Procedimiento Penal y a él deberán conformarse las demás ediciones y publicaciones que del expresado Código se hagan.

Artículo 3°.- La Editorial Jurídica de Chile procederá a dar cumplimiento a la obligación que le impone el artículo 4° del decreto supremo N° 4.862, de 1959, con respecto a todas las ediciones del Código que en virtud de dicho Reglamento y del presente decreto tengan carácter de oficial.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.- Por orden del Presidente de la República.- José Antonio Gómez Urrutia, Ministro de Justicia.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

RECTIFICA DECRETO N° 702 EXENTO*, DE 2002

(D.O. N° 37.397, de 31 de Octubre de 2002)

Núm. 901 exento.- Santiago, 24 de octubre de 2002.- Visto. Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en informe técnico (R.Pesq.) N° 77/2002; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política del Estado; 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° 702 de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la V a la IX regiones e Islas Oceánicas.

Considerando:

Que mediante decreto exento N° 702 de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se disminuyó en 625 toneladas, la cuota de captura del recurso Merluza común (*Merluccius gayi*) asignada a la Zona Norte de la V Región, quedando para el período enero – agosto del presente año, en dicha área de pesca, una cuota autorizada ascendente a 961,72 toneladas.

Que el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca ha informado que, reanalizando los descuentos efectuados, se determinó que la cuota autorizada para el período enero – agosto del presente año, asciende a 837,58 toneladas y no a la indicada en el mencionado decreto.

Que en consecuencia corresponde rectificar el decreto exento N° 702 de 2002, antes individualizado,

Decreto:

Artículo 1°.- Rectifícase el artículo 1° del decreto exento N° 702 de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que disminuyó en 625 toneladas la cuota de captura del recurso Merluza común (*Merluccius gayi*) asignada a la Zona Norte de la V Región, en el sentido de señalar que la cuota autorizada para el período enero-agosto del presente año para dicha área de pesca, asciende a 837,58 toneladas y no a la indicada en el mencionado decreto.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Alvaro Díaz Pérez, Ministro de Economía y Energía (S).

*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 9/2002, página 32.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE CUOTA GLOBAL ANUAL DE CAPTURA
PARA LAS UNIDADES DE PESQUERIA DE ANCHOVETA Y SARDINA ESPAÑOLA,
I-II REGIONES, AÑO 2002**

(D.O. N° 37.397, de 31 de Octubre de 2002)

Núm. 911 exento.- Santiago, 29 de octubre de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en informe técnico (R.Pesq.) N° 66/2202; por el Consejo Zonal de Pesca de la I y II regiones mediante oficio Ord./ZI/N° 087 de fecha 15 de octubre de 2002; por el Consejo Nacional de Pesca mediante carta (CNP) N° 55 de fecha 21 de octubre de 2002; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política del Estado; 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; las leyes N° 19.713 y N° 19.822; los D.S. N° 354 de 1993 y decreto exento N° 499 de 2002, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que el artículo 1° letras a) y b) del D.S. N° 354 de 1993, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción declaró en estado y régimen de plena explotación las unidades de pesquería de los recursos sardina española y anchoveta en el área marítima comprendida entre la I y la II regiones.

Que dichas unidades de pesquería se encuentran sometidas a la medida de administración denominada Límite Máximo de Captura por Armador, por lo que corresponde fijar cuotas globales anuales de captura conforme lo dispuesto en el artículo 3° de la ley N° 19.713, modificada mediante ley N° 19.822.

Que los artículos 3 y 26 del D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, establecen la facultad y el procedimiento para fijar cuotas globales anuales de captura.

Que se ha consultado previamente esta medida de conservación al Consejo Zonal de Pesca de la I y II regiones y se ha obtenido la aprobación del Consejo Nacional de Pesca,

Decreto:

Artículo 1°.- Fíjase para el período noviembre-diciembre del presente año, las siguientes cuotas globales anuales de captura de anchoveta y sardina española, a ser extraídas en el área marítima correspondiente a la I y II regiones.

- 1) **Sardina española:** 3.000 toneladas, de las cuales se reservarán 400 toneladas para fines de investigación y 540 toneladas para ser extraídas en calidad de fauna acompañante. La cuota remanente será extraída como especie objetivo y se fraccionará de la siguiente manera:
 - a) 618 toneladas a ser extraídas por la flota industrial en la unidad de pesquería señalada en el artículo 1° letra a) del D.S. N° 354 de 1993, citado en Visto, que se subdividirá de la siguiente manera:

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

- 556 toneladas a ser extraídas entre la fecha de publicación del presente decreto y el 30 de noviembre, ambas fechas inclusive.
 - 62 toneladas a ser extraídas entre el 1° y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.
 - b) 1.442 toneladas a ser extraídas por la flota artesanal en el área marítima correspondiente a la I y II regiones, la que se subdividirá de la siguiente manera:
 - Area marítima de la I Región: 418 toneladas a ser extraídas entre la fecha de publicación del presente decreto y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.
 - Area marítima de la II Región: 1.024 toneladas a ser extraídas entre la fecha de publicación del presente decreto y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.
- 2) **Anchoveta:** 300.000 toneladas, de las cuales se reservarán 20.000 toneladas para fines de investigación y 6.000 toneladas para ser extraídas en calidad de fauna acompañante. La cuota remanente será extraída como especie objetivo y se fraccionará de la siguiente manera:
- a) 252.080 toneladas a ser extraídas por la flota industrial en la unidad de pesquería señalada en el artículo 1° letra b) del D.S. N° 354 de 1993, citado en visto, que se subdividirá de la siguiente manera:
 - 226.872 toneladas a ser extraídas entre la fecha de publicación del presente decreto y el 30 de noviembre, ambas fechas inclusive.
 - 25.208 toneladas a ser extraídas entre el 1° y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.
 - b) 21.920 toneladas a ser extraídas por la flota artesanal en el área marítima correspondiente a la I y II regiones, la que se subdividirá de la siguiente manera:
 - Area marítima de la I Región: 17.974 toneladas a ser extraídas entre la fecha de publicación del presente decreto y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.
 - Area marítima de la II Región: 3.946 toneladas a ser extraídas entre la fecha de publicación del presente decreto y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.

Artículo 2°.- En el caso de que las referidas cuotas sean extraídas antes del período señalado en el artículo 1°, en cada una de las fracciones antes mencionadas, se deberán suspender las actividades extractivas sobre sardina española o anchoveta según corresponda, 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.

Los excesos en la extracción de las fracciones de las cuotas establecidas en el artículo 1°, se descontarán de la fracción de la cuota autorizada para el período siguiente. Los remanentes no capturados acrecerán a la fracción de cuota autorizada para el período siguiente.

Artículo 3°.- La cuota de anchoveta autorizada en calidad de fauna acompañante, se extraerá en la pesca industrial dirigida a la captura de los recursos caballa, jurel y sardina española, en un 5% medido en peso, por viaje de pesca, con un límite máximo de 6.000 toneladas de anchoveta.

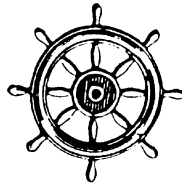
*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002*

La cuota de sardina española autorizada en calidad de fauna acompañante, se extraerá en la pesca industrial dirigida a los recursos caballa, jurel y anchoveta, en 1% medido en peso, por viaje de pesca, con un límite máximo de 540 toneladas de sardina española.

Artículo 4°.- Los armadores industriales y artesanales que realicen actividades pesqueras extractivas sobre los recursos anchoveta y sardina española, deberán informar sus capturas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 63 y 64 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, artículo 10 de la ley N° 19.713 y las normas reglamentarias vigentes o que se establezcan.

La misma obligación tendrán las personas naturales o jurídicas que realicen actividades pesqueras de transformación sobre anchoveta y sardina española.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Jorge Rodríguez Grossi, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.



LEYES

MINISTERIO DE MINERIA

LEY NUM. 19.825

MODIFICA LA LEY N° 18.302, SOBRE SEGURIDAD NUCLEAR

(D.O. N° 37.372, de 1 de Octubre de 2002)

Teniendo presente que el H. Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

Proyecto de Ley:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.302, sobre Seguridad Nuclear:

1. En el artículo 1°:

a) Sustitúyese el encabezamiento del artículo por el siguiente: “Por exigirlo el interés nacional, quedarán sometidas a esta ley.”.

b) Agrégase, a continuación de la expresión “sustancias nucleares”, la siguiente frase: “y materiales radiactivos”.

c) Intercálase, entre las palabras “ellas” y “con”, la frase “como de su transporte”.

2. En el artículo 4°:

a) En el inciso primero:

I. Intercálase, entre los vocablos “nucleares” y “se”, la siguiente expresión: “y para el ingreso o tránsito por el territorio nacional, zona económica exclusiva, mar presencial y espacio aéreo nacional de sustancias nucleares o materiales radiactivos”.

II. Sustitúyese la frase “calientes de larga vida” por la voz “radiactivos”.

b) En el inciso segundo, agrégase la siguiente oración: “En el caso de la autorización para el transporte de las sustancias señaladas en el inciso primero, se deberá dejar constancia de las fechas en que éste se efectuará, las rutas y áreas a utilizar, las características de la carga y las medidas de seguridad y de contingencia.”.

3. Reemplázanse, en el artículo 6°, los términos “radioprotección nuclear” por la palabra “radiológica”.

D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

4. En el artículo 8º:

a) Agrégase, a continuación de la palabra “nave”, precedida de una coma (,), la voz “aeronave”.

b) Sustitúyese la expresión “específicos de ellos” por la frase “específicos de sustancias nucleares o materiales radiactivos”.

5. Agréganse, en el artículo 9º, a continuación de la expresión “sustancias nucleares”, las palabras “o materiales radiactivos; y elimínase la locución “calientes de larga vida”.

6. Agrégase, en los artículos 10, 16, 24, 39, 54 y 64, después de la expresión “sustancias nucleares”, la frase “o materiales radiactivos”

7. Intercálase en el artículo 18, a continuación de la expresión “sustancias nucleares”, la frase “o materiales radiactivos”; y sustitúyese la palabra “Comisión” por la locución “autoridad competente”.

8. Reemplázase, en el artículo 19, el término “Comisión” por la frase “autoridad competente”.

9. Sustitúyese el inciso primero del artículo 20 por el siguiente:

“Artículo 20.- La Comisión ejercerá sus facultades de supervisión, control, fiscalización e inspección de las actividades relacionadas con los usos de la energía nuclear en instalaciones nucleares, respecto de sustancias nucleares y en instalaciones radiactivas y material radiactivo por medio de inspectores especializados pertenecientes a la planta de su personal.”.

10. En el artículo 27:

a) Agrégase, en el número 3, a continuación de la expresión “sustancia nuclear”, la frase “o material radiactivo”.

b) Agrégase, en el número 4, después de las palabras “sustancia nuclear”, la frase “o material radiactivo”.

II. Agrégase, en el inciso segundo del artículo 32, la siguiente oración final:

“En los demás casos, los depósitos de desechos radiactivos serán de responsabilidad de la persona que los tenga a su cargo.”.

12. Intercálase, en el artículo 33, entre la palabra “nuclear” y la coma (,) que la sigue, la expresión “y radiológica”.

13. Intercálase, en los artículos 42 y 48, antes de la expresión “materiales radiactivos”, las veces que en ellos aparece, la siguiente frase: “sustancias nucleares o”.

14. Agrégase al artículo 54 el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando el actual inciso segundo a ser inciso final:

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

“Además, será considerado como explotador, para efectos de esta ley, todo transportista de sustancias nucleares o de materiales radiactivos que utilice el espacio aéreo nacional, el mar territorial, el mar presencial y la zona económica exclusiva chilena.”.”.

Y por cuanto el H. Congreso Nacional ha aprobado algunas de las observaciones formuladas por el Ejecutivo y desechado otras e insistido en la aprobación del proyecto de ley precedente, de acuerdo con lo establecido en el inciso final del Artículo 70 de la Constitución Política de la República; por tanto promúlguese y llévese a efecto como Ley de la República.

Santiago, 16 de agosto de 2002.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Alfonso Dulanto Rencoret, Ministro de Minería.- María Soledad Alvear Valenzuela, Ministra de Relaciones Exteriores.- Osvaldo Artaza Barrios, Ministro de Salud.

MINISTERIO DE JUSTICIA

LEY NUM. 19.830

**MODIFICA EL CODIGO PENAL PARA PROTEGER LA SEGURIDAD DE LOS VOLUNTARIOS
DE LOS CUERPOS DE BOMBEROS EN ACTOS DE SERVICIO**

(D.O. N° 37.375, de 4 de Octubre de 2002)

Teniendo presente que el H. Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el Código Penal:

a) Agrégase el siguiente artículo 268 bis, a continuación del artículo 268:

“Artículo 268 bis.- El que diere falsa alarma de incendio, emergencia o calamidad pública a los Cuerpos de Bomberos u otros servicios de utilidad pública, incurrirá en la pena de reclusión menor en su grado mínimo.”.

b) Agrégase el siguiente inciso segundo al artículo 269: “Incurrirá en la pena de presidio menor, en su grado mínimo a medio, el que impidiere o dificultare la actuación del personal de los Cuerpos de Bomberos u otros servicios de utilidad pública, destinada a combatir un siniestro u otra calamidad o desgracia que constituya peligro para la seguridad de las personas.”.

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévese a efecto como Ley de la República.

Santiago, 27 de septiembre de 2002.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.-
Jose Antonio Gómez Urrutia, Ministro de Justicia.- José Miguel Insulza Salinas, Ministro del Interior.

MINISTERIO DE JUSTICIA

LEY NUM. 19.829

MODIFICA EL CODIGO PENAL RESPECTO DEL DELITO DE COHECHO

(D.O. N° 37.378, de 8 de Octubre de 2002)

Teniendo presente que el H. Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el Código Penal:

1. Sustitúyese el inciso segundo del artículo 249 por el siguiente:

“Lo establecido en el inciso anterior se entiende sin perjuicio de la pena aplicable al delito cometido por el empleado público, la que no será inferior, en todo caso, a la de reclusión menor en su grado medio.”.

2. Sustitúyese el artículo 250 por el siguiente:

“Artículo 250.- El que ofreciere o consintiere en dar a un empleado público un beneficio económico, en provecho de éste o de un tercero, para que realice las acciones o incurra en las omisiones señaladas en los artículos 248, 248 bis y 249, o por haberla realizado o haber incurrido en ellas, será castigado con las mismas penas de multa e inhabilitación establecidas en dichas disposiciones.

Tratándose del beneficio consentido u ofrecido en relación con las acciones u omisiones señaladas en el artículo 248 bis, el sobornante será sancionado, además, con pena de reclusión menor en sus grados mínimo a medio, en el caso del beneficio ofrecido, o de reclusión menor en su grado mínimo, en el caso del beneficio consentido.

Tratándose del beneficio consentido u ofrecido en relación con los crímenes o simples delitos señalados en el artículo 249, el sobornante será sancionado, además, con pena de reclusión menor en su grado medio, en el caso del beneficio ofrecido, o de reclusión menor en sus grados mínimo a medio, en el caso del beneficio consentido. En estos casos, el sobornante no podrá ser sancionado, adicionalmente, por la responsabilidad que le hubiere cabido en el crimen o simple delito cometido por el funcionario.”.

3. Agrégase el siguiente artículo 250 bis A, nuevo:

“Artículo 250 bis A.- El que ofreciere dar a un funcionario público extranjero un beneficio económico, en provecho de éste o de un tercero, para que realice una acción o incurra en una omisión con miras a la obtención o mantención, para sí u otro, de cualquier negocio o ventaja en el ámbito de transacciones comerciales internacionales, será sancionado con las mismas penas de reclusión, multa e inhabilitación establecidas en el inciso primero del artículo 248 bis. De igual forma será castigado el que ofreciere dar el aludido beneficio a un funcionario público extranjero por haber realizado o haber incurrido en las acciones u omisiones señaladas.

El que, en iguales hipótesis a las descritas en el inciso anterior, consintiere en dar el referido beneficio, será sancionado con pena de reclusión menor en su grado mínimo, además de las mismas penas de multa e inhabilitación señaladas.”.

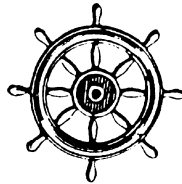
D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

4. Agrégase el siguiente artículo 250 bis B, nuevo:

“Artículo 250 bis B.- Para los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, se considera funcionario público extranjero toda persona que tenga un cargo legislativo, administrativo o judicial en un país extranjero, haya sido nombrada o elegida, así como cualquier persona que ejerza una función pública para un país extranjero, sea dentro de un organismo público o de una empresa de servicio público. También se entenderá que inviste la referida calidad cualquier funcionario o agente de una organización pública internacional.”.

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévese a efecto como Ley de la República.

Santiago, 30 de septiembre de 2002.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.-
José Antonio Gómez Urrutia, Ministro de Justicia.- Mario Fernández Baeza, Ministro de Secretario General de la Presidencia.- Nicolás Eyzaguirre Guzmán, Ministro de Hacienda.



VARIOS

MINISTERIO DE HACIENDA

H. Junta General de Aduanas

AUTOACORDADO SOBRE TRAMITACION Y FALLO DE LA RECLAMACION ESTABLECIDA EN EL ARTICULO 189 DE LA ORDENANZA DE ADUANAS

En Santiago, a veintitrés días del mes de septiembre del año dos mil dos, se reunió la Junta General de Aduanas presidida por el Consejero señor Francisco Leiva Vega, y con asistencia de la totalidad de sus Consejeros titulares, señores: Pedro Mattar Porcile, José Antonio Oyarzún Marín y Patricio Valdés Aldunate; y teniendo presente:

Que, en ejercicio de las facultades de que está investida esta Junta General de Aduanas, en conformidad con lo preceptuado por el artículo 30 de la Ordenanza de Aduanas, se decide dictar el siguiente Autoacordado sobre la tramitación y fallo de las reclamaciones a que se refiere el artículo 189 de esta Ordenanza:

1°. La reclamación se presentará ante la Dirección Regional o Administración de Aduana que hubiere aplicado la multa reclamada, para ante la H. Junta General de Aduanas, dentro del plazo fatal de diez días hábiles contados desde la fecha de la notificación de la multa aplicada al afectado o, en el caso del inciso tercero del artículo 189, desde la fecha de la audiencia.

2°. La reclamación se interpondrá por el afectado, debidamente representado por un abogado habilitado para el ejercicio de la profesión, de conformidad con lo dispuesto en la ley N° 18.120.

El escrito de reclamación contendrá los fundamentos de hecho y de derecho en que se apoya y las peticiones concretas que se formulan.

3°. Recibida la reclamación por la Dirección Regional o Administración de Aduana respectiva, ésta la remitirá a la H. Junta General de Aduanas, acompañando todos los antecedentes que le sirvieron de base para la aplicación de la multa.

La H. Junta General de Aduanas examinará en cuenta si la reclamación ha sido interpuesta en tiempo y forma y si tiene fundamentos suficientes para acogerla a tramitación. Si la reclamación es extemporánea o adolece de manifiesta falta de fundamento, la declarará inadmisibile, y dicha resolución no será susceptible de recurso alguno, salvo el de reconsideración ante la misma H. Junta General de Aduanas.

4°. Acogida a tramitación la reclamación, la H. Junta General de Aduanas solicitará que informe al tenor de ella el funcionario ante el cual se celebró la audiencia respectiva, fijándole un plazo para su remisión, quien –conjuntamente con el informe correspondiente– remitirá a la H. Junta General de Aduanas todos los antecedentes que existan en su poder sobre el asunto motivo de la reclamación.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

Tratándose de las infracciones cursadas según el procedimiento establecido en el artículo 210 de la Ordenanza de Aduanas, el informe será requerido directamente a la Administración de Aduanas que hubiere aplicado la multa.

Recibido el informe y los antecedentes, o sin ellos, la H. Junta General de Aduanas ordenará traer los autos en relación y dispondrá colocar la causa en tabla para su vista.

- 5°. En la vista de la causa, la H. Junta General de Aduanas sólo escuchará las alegaciones de los abogados que se hubieren anunciado previamente, en la Secretaría de la Junta General, en los términos establecidos en el Código de Procedimiento Civil.

En la vista de la causa no podrán presentarse defensas escritas ni se permitirá la lectura de tales defensas en dicho acto. Sin perjuicio de lo anterior, los abogados podrán dejar minutas escritas de sus alegatos.

- 6°. Para mejor acierto del fallo se podrán decretar todas las diligencias que la H. Junta General de Aduanas estime necesarias.

La H. Junta General de Aduanas apreciará en conciencia las alegaciones, defensas y antecedentes que se agreguen durante la tramitación y resolverá de igual modo.

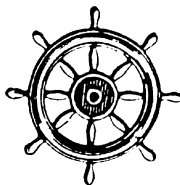
- 7°. La resolución que dicte la H. Junta General de Aduanas no será susceptible de recurso alguno.

- 8°. Todas las notificaciones que deban practicarse se harán por el estado diario a la persona que hubiere deducido la reclamación y a los reclamados que se hubieren hecho parte en ella.

El presente Autoacordado empezará a regir treinta días después de su publicación en el Diario Oficial.

Transcribese a todas las Direcciones Regionales y Administraciones de Aduana del país para su conocimiento.

Publíquese en el Diario Oficial de la República.- Para constancia se levanta la presente acta.



DOCUMENTOS E INFORMACIONES

INTERNACIONALES

DOCUMENTOS E INFORMACIONES INTERNACIONALES

CIRCULARES DE LA OMI

- OMI, MSC/Circular 1027, de 6 de Junio de 2002.
Transporte de Mercancías Peligrosas.
- OMI, MSC/Circular 1028, de 20 de Junio de 2002.
Aplicación del Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, y del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio, a las naves de gran velocidad.
- OMI, MSC/Circular 1029, de 20 de Junio de 2002.
Directrices provisionales para la realización de ensayos con modelos de naves de gran velocidad
- OMI, MEPC/Circular 395, de 2 de Julio de 2002.
Base de Datos Electrónica para la implantación del plan de evaluación del Estado del Buque

INFORMACIONES

- Agenda.

CIRCULARES DE LA OMI

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Ref. : T3/1.01

MSC/Circ.1027
6 junio 2002

TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

Documento demostrativo del cumplimiento de las prescripciones especiales para buques que transporten mercancías peligrosas, de conformidad con lo dispuesto en la regla II-2/19 del Convenio SOLAS 1974, enmendado

1 En su 63° período de sesiones (16 a 25 de mayo de 1994), el Comité de Seguridad Marítima examinó y aprobó un modelo normalizado para el documento demostrativo de cumplimiento exigido en la regla II-2/54,3 del Convenio SOLAS 1974, enmendado.

2 El Comité decidió en dicho período de sesiones que el período de validez del documento demostrativo de cumplimiento no debería ser superior a cinco años ni prorrogarse pasada la fecha de vencimiento del Certificado de seguridad de construcción para buques de carga en vigor, expedido para el buque en cuestión de conformidad con las disposiciones de la regla I/12 del Convenio SOLAS.

3 En su 75° período de sesiones (15 a 24 de mayo de 2002), el Comité de Seguridad Marítima, teniendo presente las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC.99(73), examinó y aprobó un modelo normalizado revisado para el documento de cumplimiento exigido en la regla II-2/19,4 del Convenio SOLAS 1974, enmendado, que será aplicable a partir del 1 de julio de 2002.

4 En el anexo figura el modelo normalizado revisado del documento de cumplimiento recomendado para la utilización y aceptación por los Gobiernos Miembros y los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS.

5 La presente circular sustituye a la circular MSC/Circ.642, de 6 de junio de 1994*.

*

Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 6/1994, página 114.

ANEXO

MODELO NORMALIZADO DEL DOCUMENTO DE CUMPLIMIENTO

Prescripciones especiales para buques que transporten mercancías peligrosas

Expedido de conformidad con lo dispuesto en la regla II-2/19,4 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, bajo la autoridad del Gobierno de.....

Nombre del buque:

Número o letras distintivos:

Puerto de matrícula:

Tipo de buque:

Número IMO (si procede):

SE CERTIFICA:

1. Que la construcción y el equipo del buque mencionado cumplen lo dispuesto en la regla II-2/19 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, y
2. Que el buque es apto para el transporte de las clases de mercancías peligrosas que se especifican en el apéndice de este anexo, a reserva de que también se cumpla, respecto de la sustancia, materia o artículo de que se trate, lo dispuesto en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) y en el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel).

El presente documento es válido hasta

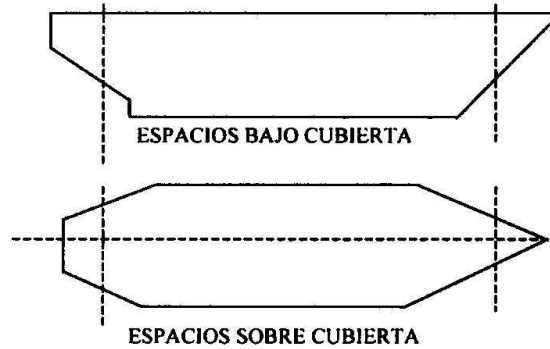
Expedido en..... 20.....

(Firma del funcionario autorizado para expedir el certificado)

NOTA: La mencionada regla II-2/19 no establece prescripciones especiales para el transporte de mercancías peligrosas de las clases 6.2 y 7, ni para el transporte de mercancías peligrosas en cantidades limitadas, que se definen en el capítulo 3.4 del Código IMDG.

APENDICE

LOS ESPACIOS INDICARAN EN LOS PLANOS CON NUMEROS QUE CORRESPONDAN AL CUADRO QUE FIGURA A CONTINUACION



Clase	Bodega											P
		1	2	3	
1.1 - 1.6												Indica MERCANCIAS EN BULTOS AUTORIZADAS
1.4.S												
2.1												
2.2												Indica MERCANCIAS EN BULTOS Y A GRANEL AUTORIZADAS
2.3												
3												
Punto de inflamación <23°C v.c.												Indica MERCANCIAS EN BULTOS Y A GRANEL AUTORIZADAS
3												
Punto de inflamación ≥ 23°C - ≤ 61°C v.c.												
4.1												NO AUTORIZADAS
4.2												
4.3												
5.1												NO AUTORIZADAS
5.2												
6.1 líquidos												
6.1 líquidos												NO AUTORIZADAS
Punto de inflamación <23°C v.c.												
6.1 líquidos												
Punto de inflamación ≥ 23°C - ≤ 61°C v.c.												
6.1 sólidos												NO AUTORIZADAS
8 líquidos												
8 líquidos												
Punto de inflamación <23°C v.c.												NO AUTORIZADAS
8 líquidos												
≥ 23°C - ≤ 61°C v.c.												
8 sólidos												NO AUTORIZADAS
9												

Observaciones relacionadas con la información del presente cuadro, según proceda:

NOTA: Las cargas a granel podrán enumerarse individualmente con arreglo a la denominación y designación de clase.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Ref. T4/3.01

MSC/Circ.1028
20 junio 2002

**APLICACION DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966,
Y DEL PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO A DICHO CONVENIO,
A LAS NAVES DE GRAN VELOCIDAD**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 75º período de sesiones (15 a 24 de mayo de 2002), tomó nota de que como resultado de la entrada en vigor del Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000) el 1 de julio de 2002, era necesario revisar las orientaciones para la aplicación a las naves de gran velocidad del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, Convenio de Líneas de Carga 1966 y del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio.

2 El Comité recomendó a los Gobiernos Miembros que, cuando apliquen el Convenio de Líneas de Carga 1966 o el Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio, según el instrumento en el que sean Parte, procedan de conformidad con lo siguiente:

- .1 en el caso de las naves de gran velocidad que cumplan plenamente lo prescrito en el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994 (Código NGV 1994), aceptar la atenuación necesaria de las condiciones de asignación del francobordo o de cualquier otra prescripción del Convenio de Líneas de Carga 1966 o del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio;
- .2 en el caso de las naves de gran velocidad que cumplan plenamente lo prescrito en el Código NGV 2000, aceptar que las disposiciones de dicho Código constituyen una norma equivalente de protección a las del Convenio de Líneas de Carga 1966 o las del Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio;
- .3 seguir el procedimiento de exención prescrito en los artículos 6 2) y 6 3) del Convenio de Líneas de Carga 1966; y
- .4 expedir a las naves de gran velocidad pertinentes bien un Certificado internacional de exención relativo al francobordo, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 6 2) y 16 3) del Convenio de Líneas de Carga 1966, o bien un Certificado internacional de exención relativo al francobordo, de conformidad con lo dispuesto en los mencionados artículos, modificados por el Protocolo de 1988 relativo a dicho Convenio, según sea el caso.

3 El Comité también decidió que, cuando la Administración informe a la Organización, de conformidad con lo prescrito en el artículo 6 3) del Convenio de Línea de Carga 1966, los pormenores y las condiciones de una exención de este tipo, y las razones de la misma, bastaría con declarar que la nave de gran velocidad pertinente cumple lo prescrito en el Código NGV 1994 o en el Código NGV 2000, según sea el caso.

4 Esta circular sustituye a la circular MSC/Circ.652.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Ref.: T4/1.01

MSC/Circ.1029
20 junio 2002**DIRECTRICES PROVISIONALES PARA LA REALIZACION DE ENSAYOS
CON MODELOS DE NAVES DE GRAN VELOCIDAD**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 73° período de sesiones, adoptó mediante la resolución MSC.97(73) el Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad 2000 (el Código), el cual una vez que hayan entrado en vigor las enmiendas de 2000 al Convenio SOLAS, adoptadas mediante la resolución MSC.98(73), tendrá carácter obligatorio a partir del 1 de julio de 2002.

2 Si bien las disposiciones del párrafo 2.2.3.1 del Código exigen la instalación de una puerta interior de proa en las naves de gran velocidad de transbordo rodado que se carguen por la proa, el Código establece que se pueden otorgar exenciones en ciertos casos, los cuales se indican en el párrafo 2.2.3.2 del mismo. Uno de estos casos, tal como se señala en el párrafo 2.2.3.2.2 del Código, es cuando se puede demostrar que la nave cumple ciertos criterios de estabilidad residual, aun cuando se acumule agua en la cubierta para vehículos como resultado de un fallo de la puerta exterior de proa, en cuyo caso podría examinarse la concesión de una exención. En el Código se indica que los ensayos con modelos son una de las opciones para determinar la cantidad de agua que se puede acumular en la nave en cuestión.

3 El Comité, en su 75° período de sesiones (15 a 24 de mayo de 2002), aprobó las Directrices provisionales para la realización de ensayos con modelos de naves de gran velocidad, las cuales se adjuntan en el anexo, que tienen por finalidad lograr que dichos ensayos sean suficientes y adecuados para que las solicitudes de exención se examinen y otorguen con garantías de seguridad y coherentemente, de modo que no se comprometa la seguridad de la nave, además de permitir que la Administración entable consultas con cada uno de los Estados rectores de los puertos entre los cuales opere la nave.

4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que utilicen las Directrices provisionales anexas y a que las señalen a la atención de los proyectistas de naves, propietarios de naves y otras partes interesadas, tal como proceda, cuando se examinen las disposiciones del párrafo 2.2.3.2.2 del Código.

5 El Comité también convino en que:

- .1 las Directrices provisionales anexas deberían aplicarse con miras a verificarlas y a perfeccionarlas a la luz de la experiencia y deberían volver a examinarse tras haber transcurrido cierto tiempo, que no debería exceder de cuatro años después de la entrada en vigor del Código;
- .2 deberían realizarse ensayos comparativos con modelos, y los resultados de estos ensayos deberían remitirse a la Organización con miras a validarlos y a perfeccionar las Directrices provisionales; y
- .3 los Gobiernos Miembros deberían solicitar a la Conferencia internacional de canales de experiencias hidrodinámicas que formule observaciones con respecto a las Directrices provisionales, y las evalúe, y posteriormente compilar esta información, en especial los resultados de su experiencia, y remitirla a la Organización para su examen con miras a mejorar tales Directrices.

ANEXO

DIRECTRICES PROVISIONALES PARA LA REALIZACION DE ENSAYOS CON MODELOS DE NAVES DE GRAN VELOCIDAD

1 INTRODUCCION

1.1 La exención de la prescripción de instalar una puerta interior en la proa, que ahora está incorporada en el Código NGV 2000 (párrafo 2.2.3.2.2), puede invocarse si se demuestra que la nave cumple ciertos criterios de estabilidad residual aun en caso de que el agua se acumule en la(s) cubierta(s) para vehículos como resultado de un fallo de la puerta exterior de proa. Una opción es realizar ensayos con modelos para determinar la cantidad de agua que se acumula.

1.2 Estas Directrices provisionales para la realización de ensayos con modelos de naves de gran velocidad tienen por finalidad lograr que dichos ensayos sean suficientes y adecuados para aplicar dicha exención en condiciones de seguridad y coherentemente y para no poner en peligro la seguridad de la nave.

1.3 Las expresiones usadas en las presentes Directrices provisionales se definen en el Código NGV 2000.

1.4 En el marco de estas Directrices provisionales se dispone de una serie de opciones, a saber:

- .1 el uso de un modelo remolcado *O* de un modelo autopropulsado;
- .2 la realización de ensayos con modelos físicos con incrementos del rumbo de 30° o 45° en relación con las olas, *O* de ensayos con modelos físicos con mar de proa y de popa complementados con ensayos estacionarios con otros rumbos y simulaciones numéricas;
- .3 la realización de ensayos exclusivamente para establecer si el agua llega a las aberturas de proa, *O* ensayos para determinar el volumen sostenido de agua que se podrá acumular;
- .4 la realización de ensayos para demostrar que se cumple un ensayo de larga duración, *O* ensayos sucesivos para alcanzar la duración requerida de cada caso para ensayo, durante los cuales la proa y otras aberturas sólo se abren a la velocidad del ensayo;
- .5 la medición directa del volumen de agua acumulada al final de cada ensayo, *O* la determinación del volumen mediante el cálculo de las mediciones del nivel relativo del agua en el interior del espacio destinado a vehículos.

2 PROYECTO Y CONSTRUCCION DE LOS MODELOS

2.1 Tipo y tamaño

2.1.1 Tipo de instalación para la realización de ensayos

Los ensayos descritos en las presentes Directrices provisionales se realizarán en un canal para maniobras o con mar de proa y de popa en un canal hidrodinámico convencional. El modelo podrá ser:

*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002*

- .1 movido por un pórtico de remolque (de ser posible con libertad de oscilar horizontalmente bajo una fuerza de remolque constante) y con libertad para oscilar verticalmente, cabecear y balancearse; o
- .2 autopropulsado y controlado a distancia, mediante radio o por un dispositivo umbilical liviano.

La instalación generadora de olas será capaz de generar los espectros específicos de olas con un índice de repetición no mayor de $\pm 5\%$ de altura significativa, $\pm 10\%$ de densidad de espectro en la frecuencia de cresta, $\pm 0,3$ segundos (a la escala del modelo) de período modal y $\pm 5\%$ del período de intersección de curvas en punto cero.

2.1.2 Escala

La escala del modelo será la mayor que pueda usarse en la instalación de ensayo empleada, pero:

- .1 será adecuada para permitir que se genere la altura significativa de ola que exige la prueba a escala natural; y
- .2 será capaz de proporcionar el equivalente al menos a un minuto de funcionamiento a escala natural por ensayo en canal a la velocidad máxima de ensayo.

2.2 Construcción

2.2.1 Generalidades

El modelo deberá cumplir las siguientes prescripciones:

- .1 estará en condiciones de operar tanto en la modalidad con desplazamiento como en la modalidad sin desplazamiento a la altura y con la actitud adecuada de la nave a escala natural;
- .2 todo dispositivo de sustentación (por ejemplo, ventiladores, aletas, juntas flexibles y alerones) generarán las fuerzas, las presiones y los flujos volumétricos de la escala de Froude, correspondientes a la nave a escala natural con un margen de $\pm 10\%$. Se supondr  que los dispositivos estabilizadores de regulación activa se encuentran en una modalidad fija predeterminada o pasiva;
- .3 el casco deberá ser lo debidamente delgado en aquellas zonas en que esta característica pueda influir en los resultados;
- .4 contará con todas las características principales de proyecto tales como mamparos estancos, escapes de aire, portas de desagüe, troncos de acceso, etc., correspondientes a los espacios de vehículos de tamaño natural, y deberá representar, en la medida de lo posible, las situaciones reales;
- .5 se construir  con las superestructuras debidas para garantizar una respuesta representativa en olas durante los ensayos;
- .6 se construir  con los paneles transparentes necesarios que permitan supervisar el interior de los espacios de vehículos desde arriba, mediante cámaras de vídeo,

*D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002*

- .7 contará con los dispositivos externos, tales como quillas de balance, defensas contra rocciones, aletas o defensas estabilizadoras, que razonablemente se considere que pueden influir en los resultados de los ensayos;
- .8 contará con una abertura de proa que represente fielmente la de la nave a escala natural una vez que ésta haya perdido la porta de carga a proa, prestándose atención especial al francobordo en su punto más bajo;
- .9 contará con obturadores estancos en la(s) abertura(s) de proa y en cualquier orificio de drenaje que se pueda abrir y cerrar a distancia al comenzar y terminar el período de prueba durante cada ensayo; y
- .10 se equipará con todos los instrumentos necesarios antes del lastrado.

2.2.2. Desagüe e inundación descendente

Se prestará especial atención con el fin de garantizar que se representan todos los medios de desagüe o de posible inundación descendente de los espacios de vehículos con la mayor fidelidad posible, en consonancia con el objetivo del ensayo.

2.2.3 Permeabilidad de los espacios de vehículos

No se representará la reducción de la permeabilidad de los espacios de vehículos debido a la presencia de carga.

2.2.4 Exactitud

La masa del modelo tras el lastrado hasta la línea de flotación de proyecto del modelo estará dentro de $\pm 1\%$ de la que representa a la nave a escala natural.

La posición longitudinal del centro de gravedad, una vez efectuado el lastrado a la línea de flotación de proyecto del modelo, deberá dar como resultado un asiento estático de $\pm 0,2^\circ$ del que representa a la nave a escala natural.

El volumen de los espacios de vehículos hasta la primera abertura de inundación descendente obtenido con la nave con asiento de proyecto estará dentro de $\pm 2\%$ del que representa a la nave a escala natural. Cuando se modelen espacios abiertos de vehículos, el volumen se medirá hasta el nivel al cual el agua podrá comenzar a rebosar por primera vez o, en su lugar, el espacio de cubierta será de $\pm 2\%$ del que representa a la nave a escala natural.

El francobordo desde la línea de flotación de proyecto del modelo hasta el punto más bajo de la abertura de carga de proa estará dentro de $+0$ a -1% del que representa a la nave a escala natural.

Cuando se usen modelos con remolque, los dispositivos empleados para conectar dicho modelo al pórtico de remolque serán tales que las interferencias de los dispositivos sobre la libertad de movimiento del modelo sean mínimas y su influencia en los valores medidos, la menor posible.

2.3 Carga del modelo

Se elaborarán los detalles del lastrado respecto de dos condiciones de carga antes de efectuar los ensayos, es decir, peso máximo de servicio (como se define en el Código NGV 2000) y peso mínimo de servicio (que comprenda 10% de carga, 10% de líquidos y provisiones, tripulación completa y sus enseres y fluidos en los sistemas a los niveles normales de trabajo).

Las características del lastrado serán las suficientes para alcanzar:

- .1 una masa correspondiente a las condiciones de carga que se definieron anteriormente;
- .2 una posición vertical del centro de gravedad correspondiente al máximo permisible de servicio (KG límite) para el respectivo peso de servicio o, en su lugar, el KG de servicio previsto máximo más un margen del 10%;
- .3 posiciones longitudinales del centro de gravedad correspondientes a las posiciones nominales y más a proa y a popa previstas para las restricciones de carga que figuran en el manual de operaciones de la nave;
- .4 un radio longitudinal de giro equivalente al calculado para la nave a escala natural $\pm 8\%$ o, cuando no se disponga de esta información, dentro de un margen de 0,23 a 0,27 L, siendo L la eslora definida en el Código NGV 2000; y
- .5 un radio de giro de balance equivalente al calculado para la nave a escala natural $\pm 8\%$ o, cuando no se disponga de esta información, dentro de un margen de 0,35 a 0,40 B, siendo B la manga definida en el Código NGV 2000.

Una vez efectuado el lastrado para cada condición:

- .6 se verificará la masa total del modelo pesándolo,
- .7 el centro de gravedad vertical real y el asiento longitudinal se verificarán mediante la inclinación física en aire y/o agua;
- .8 los radios longitudinal y de balance de giro se verificarán en el aire; y
- .9 el período natural de balance se determinará en aguas tranquilas mediante un ensayo de decrecimiento del balance en reposo en aguas tranquilas.

3 CONDICIONES AMBIENTALES

3.1 Olas

El modelo será sometido a ensayos en olas con un mínimo de dos alturas significativas (H_s) correspondientes al 100% y al 70% de las peores condiciones previstas (como se definen en el Código NGV 2000).

Los ensayos se realizarán con tres espectros Jonswap de banda angosta que correspondan a períodos máximos de espectro $T_p = 3,5, 4$ y 5 veces $(H_s)^{0,5}$ con un factor máximo $\gamma = 3,3$, con un período de intersección de curvas en punto cero no mayor de $\{T_p/(1,20 \text{ a } 1,28)\}$.

Cuando sea necesario repetir los ensayos, se usarán varios trenes de olas diferentes, por lo menos tres con mar de proa y con mar de amura, cuatro con mar de través y cinco con mar de popa y con mar de popa por la aleta.

3.2 Viento

No se representará el viento durante los ensayos.

4 INSTRUMENTOS, CALIBRACION Y REGISTRO DE DATOS

4.1 Instrumentos del modelo

El modelo contará como mínimo con los siguientes instrumentos:

- .1 un sensor del nivel relativo del agua en la roda del casco;
- .2 un sensor del nivel relativo del agua a cada lado y cerca del eje longitudinal de cada espacio de vehículos próximo al límite proel de dicho espacio (es decir, tres sensores);
- .3 un sensor del nivel relativo del agua a cada lado y cerca del eje longitudinal de cada espacio de vehículos próximo al límite popel de dicho espacio (es decir, tres sensores); y
- .4 sensores del nivel relativo del agua a cada lado y cerca del eje longitudinal de cada espacio de vehículos en tres puntos intermedios entre los descritos en .2 y .3 más arriba (es decir: nueve sensores).

Para la colocación de estos sensores, véase también 5.4.4.

Pueden resultar de utilidad instrumentos para medir el ángulo de balance, el ángulo de cabeceo y la oscilación vertical.

Si los ensayos tienen por objeto únicamente demostrar que el agua no llega a la abertura de carga de proa, entonces podrán omitirse todos los puntos, excepto el .1.

En lugar de utilizarse los sensores del nivel relativo del agua descritos en .2 y .4 más arriba, el volumen de agua acumulada durante cada serie de ensayos (como parte de los ensayos del caso para ensayo) se podrá determinar mediante el peso directo, a condición de que el agua que se haya pesado se devuelva al espacio de vehículos del modelo antes de dar comienzo a la próxima serie de ensayos.

4.2 Instrumentos ambientales

Se instalarán los siguientes instrumentos en el canal hidrodinámico:

- .1 una sonda estática para medir la altura de las olas, alejada de los efectos del extremo del canal;
- .2 una sonda móvil para medir la altura de las olas, colocada de modo que coincida aproximadamente con la posición media del modelo,
- .3 un medidor de la velocidad media avante del modelo (que se medirá con $\pm 5\%$);

*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002*

- .4 una o más cámaras de vídeo para observar el interior de los espacios de vehículos; y
- .5 una o más cámaras de vídeo para observar el exterior del modelo, en especial la abertura, o aberturas, de proa.

4.3 Registro de datos

En cada ensayo se obtendrán registros continuos de todos los medios exigidos en 4.1 y 4.2, con un índice de muestreo en la escala del modelo de un mínimo de 15 Hz.

También deberán analizarse los canales para la instrumentación indicados en 4.1.1 a 4.1.4 y 4.2.1 a 4.2.3 con objeto de obtener los valores máximo, mínimo, medio y de media cuadrática de cada parámetro.

5 PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO

5.1 Preparación

El modelo se preparará de conformidad con los párrafos 2.2, 2.3 y 4.1 anteriores, y todas las comprobaciones de verificación exigidas en los párrafos 2.1 a 2.3 se completarán antes de comenzar los ensayos.

Los espectros de olas deberán examinarse y verificarse con objeto de comprobar que cumplen los límites de repetibilidad exigidos en el párrafo 2.1.1.

5.2 Velocidad y modo de funcionamiento de la nave

Cuando una nave funciona normalmente en la modalidad sin desplazamiento, los ensayos se llevarán a cabo en ambas modalidades (con y sin desplazamiento). Cuando se efectúe un ensayo sin desplazamiento, sólo se empleará la máxima sustentación de proyecto.

Antes de realizarse el ensayo, el propietario y/o constructor deberá calcular la velocidad máxima de la nave a escala natural con mar de proa (V_w) que podría obtenerse en la condición de carga concreta (consideraciones de potencia) o que permita la estructura (por ejemplo, la determinada por la sociedad de clasificación). Cuando una nave puede operarse tanto con desplazamiento como sin desplazamiento, se obtendrán valores separados de V_w para cada una de las modalidades.

Con mar de proa la velocidad del modelo no excederá V_w , pero podrá reducirse a no menos de 65% de V_w , a condición de que, si se reduce la velocidad para satisfacer los términos de la exención, la velocidad máxima permisible con la altura de ola pertinente se incorpore en el Permiso de funcionamiento y en el manual de operaciones de la nave.

5.3 Programa de ensayos

5.3.1 Generalidades

El programa de ensayos debe ser presenciado por representantes del Gobierno Contratante del Convenio (una vez que se sepa, será la Administración), por inspectores designados por la Administración para tal fin o por organizaciones por ella reconocidas.

Se realizará el siguiente programa de ensayos respecto de cada modalidad de operación (es decir, con y sin desplazamiento) y de cada una de las alturas significativas de ola estipuladas en el párrafo 3.1 más arriba.

Cabe adoptar para el programa de ensayos cualquiera de los dos métodos siguientes:

- .1 ensayos directos con modelos físicos con cinco rumbos en relación con la dirección de las olas, con incrementos de 45° del rumbo, o siete rumbos en relación con la dirección de las olas, con incrementos de 30° del rumbo; o
- .2 ensayos directos con modelos físicos en movimiento con mar de proa y mar de popa y en estado estacionario con mar de través y con mar de amura y de aleta por la popa, lo cual se complementará con simulaciones numéricas con cinco rumbos en relación con la dirección de las olas, con incrementos de 45° del rumbo.

Cuando se adopte el último método, las simulaciones numéricas deberán predecir volúmenes de agua acumulada como mínimo un 10% superior a los que se han determinado en los casos equivalentes para ensayos con modelos físicos.

5.3.2 Duración y repetición de los ensayos

Cada ensayo en el canal tendrá la máxima duración práctica, y en ningún caso menos de la equivalente a un minuto a escala natural. Cada caso para ensayo deberá comprender una serie de ensayos en el canal que sea suficiente para que represente como mínimo 10 minutos de funcionamiento a escala natural, con la apertura y el cierre del obturador de la abertura de carga de proa al inicio y término del período de ensayo de cada serie de ensayos con objeto de tener la mayor oportunidad de establecer un volumen de agua sostenido en la(s) cubierta(s) de vehículos.

La serie de ensayos en el canal de cada caso para ensayo se realizará como mínimo con tres trenes de olas diferentes con mar de proa y mar de amura, cuatro con mar de través, y con cinco trenes de olas diferentes con mar de popa y mar de aleta por la popa, cada uno de los cuales se tomará del espectro de olas pertinente.

Las simulaciones numéricas deberán reproducir el equivalente de los casos para ensayo con modelos físicos que se requieren y además suministrar el modelo de los ensayos para los ensayos de decrecimiento del balance (tanto en estado estacionario como en movimiento) para fines de verificación mediante comparación con los ensayos de los modelos.

5.3.3 Mar de proa

Como mínimo, se realizarán los siguientes ensayos:

- .1 a una velocidad de aproximadamente 65% de V_w y con un LCG nominal, ensayos en olas con tres períodos máximos espectrales para determinar cuál de ellos es el más crítico;
- .2 a una velocidad de aproximadamente 65% de V_w y con el espectro de ola más crítico, ensayos en los LCG a proa y popa para determinar cuál de ellos es el más crítico;
- .3 con el LCG más crítico, ensayos a velocidades progresivamente mayores pero que no excedan de V_w ; y
- .4 los ensayos mencionados en .3 se repetirán al peso mínimo de servicio.

5.3.4 Mar de popa

Como mínimo, se realizarán los siguientes ensayos:

- .1 a una velocidad de aproximadamente V_w y con un LCG nominal, ensayos en olas con tres períodos máximos espectrales para determinar cuál de ellos es el más crítico,
- .2 a una velocidad de V_w y con el espectro de ola más crítico, ensayos en los LCG a proa y popa para determinar cuál de ellos es el más crítico;
- .3 con el LCG más crítico, ensayos a velocidades progresivamente menores pero no inferiores a la del 65% de V_w ; y
- .4 los ensayos enumerados en .3 se repetirán al peso mínimo de servicio.

5.3.5 Otros rumbos

Se efectuarán ensayos similares a los que se han descrito anteriormente con otros tipos de rumbos salvo en lo que se refiere a lo siguiente:

- .1 en los ensayos con mar de amura conforme a 5.3.3.3 y 5.3.3.4 más arriba se aplicarán el período de las olas y el LCG deducidos de 5.3.3.1 y 5.3.3.2;
- .2 en los ensayos con mar de aleta por la popa conforme a 5.3.4.3 y 5.3.4.4 más arriba se aplicarán el período de las olas y el LCG deducidos de 5.3.4.1 y 5.3.4.2; y
- .3 en los ensayos con mar de través conforme a 5.3.3.3 y 5.3.3.4 más arriba se aplicarán un período de las olas intermedio y un LCG deducidos de 5.3.3.1 y 5.3.3.2 y de 5.3.4.1 y 5.3.4.2.

5.4 Resultados de los ensayos

5.4.1 Generalidades

Estos ensayos se exigen con objeto de obtener las respuestas a tres interrogantes:

- .1 si las olas alcanzan la altura de la porta de carga de proa; y de ser así
- .2 si el volumen de agua que entra en las cubiertas para vehículos alcanza un ritmo sostenido; y, de ser así
- .3 qué volumen de agua se acumulará con este ritmo sostenido.

5.4.2 Determinar si el agua alcanza la(s) abertura(s) de proa

Si durante el periodo de velocidad constante de CUALQUIERA de las series de ensayos exigidos por estas Directrices provisionales se observa que el nivel del agua ha excedido el borde inferior de la(s) abertura(s) de proa, o si en efecto se ha medido dicho nivel, entonces deberá considerarse que NO se ha cumplido la prescripción que se especifica en el párrafo 2.2.3.2.2.1 (objetivo 5.4.1.1) del Código NGV 2000. En tal caso, así y todo será posible extender una exención mediante la realización de más ensayos con el fin de demostrar que se cumple lo indicado en el párrafo 2.2.3.2.2.2 (objetivos 5.4.1.2 y 5.4.1.3) del Código NGV 2000.

5.4.3 Determinar si el agua alcanza un volumen sostenido

Al final de cada serie de ensayos, los ensayos con modelos físicos podrán usarse para determinar el volumen de agua acumulada mediante:

- .1 medición directa del volumen de agua acumulada con un dispositivo registrador, *O*
- .2 determinación del volumen mediante cálculo sirviéndose de las mediciones del nivel relativo del agua en el espacio de vehículos, utilizando el método que se indica en 5.4.4 más arriba.

Si se adopta el método indicado en .1, el agua así medida deberá devolverse al espacio de vehículos del modelo antes de iniciar la siguiente serie de ensayos del caso para ensayo.

Se considerará que se ha alcanzado un volumen de agua sostenido si los volúmenes determinados durante los cuatro últimos minutos (a escala natural) de la prueba de cada caso para ensayo no muestran un aumento continuo y no se desvían en más de $\pm 5\%$ del valor medio durante ese período.

En caso de duda, se deberá suponer que NO se ha alcanzado un volumen sostenido.

5.4.4 Cálculo del volumen del agua que se acumula en la(s) cubierta(s) para vehículos

Cuando el volumen de agua acumulada en la cubierta para vehículos se determina con sensores de la altura relativa del agua, los cálculos se harán como se indica a continuación. Se determinará la altura media del agua en un período cualquiera de un minuto (a escala natural) en los siguientes 15 emplazamientos equipados con sensor (en los que l = la longitud del espacio de vehículos inundable):

- .1 en 10% de l a partir de la abertura de carga de proa, en el límite estanco de babor y estribor y en el eje longitudinal (h_{FP} , h_{FS} y h_{FC} respectivamente);
- .2 en 30% de l a partir de la abertura de carga de proa, en el límite estanco de babor y estribor y en el eje longitudinal (h_{FMP} , y h_{FMC} respectivamente);
- .3 en 50% de l a partir de la abertura de carga de proa, en el límite estanco de babor y estribor y en el eje longitudinal (h_{MP} , h_{MS} y h_{MC} respectivamente);
- .4 en 30% de l a partir del límite popel del espacio de vehículos, en el límite estanco de babor y estribor y en el eje longitudinal (h_{AMP} , h_{AMS} y h_{AMC} respectivamente);
- .5 en 10% de l a partir del límite popel del espacio de vehículos, en el límite estanco de babor y estribor y en el eje longitudinal (h_{AP} , h_{AS} y h_{AC} respectivamente).

Las alturas medias del agua medida en estos lugares se estimarán en tamaño natural antes de calcular el volumen sostenido del agua de la siguiente manera (donde el símbolo h' denota las alturas del agua incorporadas en la escala descrita anteriormente):

volumen sostenido del agua (m^3)

$$= A_{VD} (h'_{FS} + h'_{FC} + h'_{FP} + 2h'_{FMS} + 2h'_{FMC} + 2h'_{FMP} + 2h'_{MS} + 2h'_{MC} + 2h'_{MP} + 2h'_{AMS} + 2h'_{AMC} + 2h'_{AMP} + h'_{AS} + h'_{AM} + h'_{AP}) / 24$$

siendo: A_{VD} = superficie inundable de la cubierta para vehículos (m^2 en tamaño natural).

5.4.5 Volumen del agua que va a utilizarse para calcular la estabilidad residual

El volumen del agua que va a utilizarse para calcular las propiedades de estabilidad con el fin de demostrar el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 2.2.3.2.2.2 del Código NGV 2000 será el que se determinó de conformidad con 5.4.3.1 ó 5.4.3.2 con la adición de la siguiente cantidad a fin de tener en cuenta los errores de elaboración del modelo y/o de la medición:

- .1 para ensayos con modelos físicos: porcentaje de aumento = $0,3 \lambda\%$ siendo λ = el factor de escala del modelo; por ejemplo, 30 para la escala de 1:30,
- .2 para simulaciones numéricas: sin margen adicional, puesto que en 5.3.1 ya se exige el 10%.

5.5 Informe del ensayo

El informe del ensayo incluirá la siguiente información, como mínimo:

- .1 plano general de la nave, mostrando los espacios que podrían inundarse como resultado del fallo de la porta de carga de proa;
- .2 esquema general del modelo, mostrando la escala y los pormenores de la construcción e instrumentación;
- .3 los cálculos para la obtención de los pesos máximos y mínimos de servicio y las correspondientes posiciones de KG límite;
- .4 fundamento de los límites proel y popel del centro longitudinal de gravedad;
- .5 los ensayos realizados para verificar la masa, el centro de gravedad y los radios de giro;
- .6 los ensayos de decrecimiento del balance;
- .7 de ser necesario, los cálculos que muestren que los elementos necesarios para obtener la modalidad sin desplazamiento han sido determinados en la escala apropiada;
- .8 los espectros de ola nominal y medido (en el lugar en que se encuentra la sonda fija de olas);
- .9 registros de cada ensayo en función del tiempo (comenzando en el momento en que se alcanza la velocidad de ensayo del modelo) de las alturas significativas de ola halladas y del volumen del agua en el interior (cuando corresponda); y
- .10 la determinación del volumen sostenido del agua acumulada, con y sin el margen necesario.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Ref.: T5/1.01

MEPC/Circ.395
2 julio 2002**BASE DE DATOS ELECTRONICA PARA LA IMPLANTACION DEL
PLAN DE EVALUACION DEL ESTADO DEL BUQUE**

1 El Plan de evaluación del estado del buque (CAS) como prescripción de carácter obligatorio en virtud de la regla revisada 13G del Anexo 1 del MARPOL 73/78, entrará en vigor el 1 de septiembre de 2002. Conforme al párrafo 14.1 del CAS, las Administraciones comunicarán a la Organización:

- .1 los pormenores de las declaraciones de cumplimiento que expidan;
- .2 las circunstancias de la suspensión o retirada de declaraciones de cumplimiento expedidas por ellas; y
- .3 los pormenores de los buques a los que hayan decidido no expedir una declaración de cumplimiento y los motivos pertinentes.

2 De conformidad con el párrafo 14.2 del CAS, la Organización distribuirá dicha información a todas las Partes en el MARPOL 73/78 y mantendrá una base de datos electrónica con dicha información, a la que únicamente podrán acceder las Partes en el MARPOL 73/78.

3 La resolución MEPC.94(46) insta a las Partes en el MARPOL a que acepten, dado el hecho de que ciertos petroleros de categoría 1 deberán someterse al reconocimiento CAS antes del 1 de septiembre de 2002, las Declaraciones de cumplimiento expedidas tras haber completado satisfactoriamente los reconocimientos CAS comenzados antes de esa fecha.

4 La Secretaría ha adoptado las medidas necesarias a fin de garantizar que la base de datos electrónica para el CAS entre en funcionamiento el 1 de septiembre de 2002. Toda la información que se comunique a la Organización se incluirá en la base de datos electrónica.

5 La base de datos electrónicos constará de lo siguiente:

- .1 un módulo de almacenamiento de datos que contenga un registro de todos los petroleros que se ajusten a lo previsto en el CAS, así como información de autenticación para las Partes en el MARPOL 73/78.
- .2 un módulo administrativo que proporcione un servicio de mantenimiento y de elaboración de informes para los administradores de la base de datos; y
- .3 un módulo de acceso exterior "sólo de lectura" a la información almacenada en la base de datos para las Partes en el MARPOL 73/78.

D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 10/2002

6 El módulo de acceso exterior de la base de datos electrónica se encuentra disponible como aplicación en uno de los servidores externos de la OMI en Internet. Las Partes en el MARPOL 73/78 podrán acceder a la base de datos con el nombre del usuario y una contraseña que se notificará a través de los medios oportunos.

7 A fin de facilitar a las Administraciones la presentación de los datos mencionados en el párrafo 1 *supra*, la Secretaría ha elaborado tres formularios que constituyen los anexos 1, 2 y 3 de la presente circular.

8 Se invita a las Partes en el MARPOL 73/78 a que utilicen los formularios adjuntos cuando comuniquen a la Organización la información requerida en virtud del régimen del CAS, información que deberá remitirse a:

The Director
Marine Environment Division
International Maritime Organization
4 Albert Embankment
London SE1 7SR
Reino Unido

Teléfono: +44 20 7735 7611
Facsimil: +44 20 7587 3210

ANEXO 1

**FORMULARIO CON LOS PORMENORES DE LAS
DECLARACIONES DE CUMPLIMIENTO
(Véase el párrafo 14.1.1 del CAS)**

Gobierno que realiza la notificación.....

Fecha de presentación de este formulario.....

Datos relativos al buque

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos.....

Puerto de matrícula

Arqueo bruto.....

Peso muerto (toneladas métricas)

Número IMO.....

Categoría de buque tanque.....

Fecha de expiración de la declaración de cumplimiento.....

Lugar de expedición.....

Fecha de expedición.....

Autoridad que expide la declaración.....

ANEXO 2

**FORMULARIO CON LAS CIRCUNSTANCIAS DE LA SUSPENSIÓN O
RETIRADA DE DECLARACIONES DE CUMPLIMIENTO
(Véase el párrafo 14.1.2 del CAS)**

Gobierno que realiza la notificación.....

Fecha de presentación de este formulario.....

Datos relativos al buque

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos.....

Puerto de matrícula.....

Arqueo bruto.....

Peso muerto (toneladas métricas).....

Número IMO.....

Categoría de buque tanque.....

Medidas adoptadas por la Administración

suspensión de la declaración de cumplimiento

retirada de la declaración de cumplimiento

Fecha de entrada en vigor de la medida *supra*.....

Cualquier otra información acerca de la medida *supra*.....

.....
.....
.....

ANEXO 3

**FORMULARIO CON LOS PORMENORES DE LOS BUQUES A LOS QUE LA
ADMINISTRACION HAYA DECIDIDO NO EXPEDIR UNA DECLARACION DE
CUMPLIMIENTO Y LOS MOTIVOS PERTINENTES
(Véase el párrafo 14.1.3 del CAS)**

Gobierno que realiza la notificación.....

Fecha de presentación de este formulario.....

Datos relativos al buque

Nombre del buque.....

Número o letras distintivos.....

Puerto de matrícula.....

Arqueo bruto.....

Peso muerto (toneladas métricas).....

Número IMO.....

Categoría de buque tanque.....

Motivos por los que se decidió no expedir la declaración de cumplimiento (se ruega especificar):

.....
.....
.....
.....

INFORMACIONES

A G E N D A

Noviembre	11 – 15	OMI - Londres Consejo 89º período de sesiones
	13 – 14	OMI – Londres Comité de Cooperación Técnica (TCC). 52º período de sesiones.
	25 – 29	OMI - Londres Vigésima cuarta Reunión Consultiva de las Partes Contratantes del Convenio de Londres 1972 (LC)

