
BOLETIN INFORMATIVO MARITIMO N° 4/2001

Valparaíso, Abril 2001

I N D I C E

Página

ACTIVIDAD NACIONAL

RESOLUCIONES

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/570, de 22 de Marzo de 2001. Autoriza la examinación y cursos para oficiales de la Armada en retiro que opten a títulos de Oficial de Marina Mercante Nacional	9
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/608, de 23 de Marzo de 2001. Designa a los oficiales que se indican como miembros de las Comisiones de Inspección de Naves, durante año 2001.....	13
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/610, de 23 de Marzo de 2001. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N "BOW PACIFICO"	16
-	Dirección General del Territorio y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/634, de 27 de Marzo de 2001. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM "EL CAZADOR"	17
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/673, de 29 de Marzo de 2001. Aprueba Programas de Estudio presentados por el Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Nacional	18

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/681, de 30 de Marzo de 2001. Aprueba Programa de Estudio presentado por el Centro de Estudios Navieros (CENAV), sede Puerto Montt	19
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/682, de 30 de Abril de 2001. Aprueba Programas de Estudio presentados por el Colegio de Ingenieros de la Marina Mercante de Chile A.G.	20
-	Ministerio Secretaría General de la Presidencia. Comisión Nacional del Medio Ambiente N° 286, de 22 de Marzo de 2001. Aprueba anteproyecto de Norma de Calidad en Aguas Marinas: Nivel Nacional y lo somete a consulta	21
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 391 exenta, de 29 de Marzo de 2001. Establece procedimiento para la certificación de las capturas y desembarques para la aplicación de la Ley 19.713	29
-	Ministerio de Salud. Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena N° 503, de 29 de Marzo de 2001. Deja sin efecto las resoluciones sanitarias N° 439 y N° 805, ambas de 2000.....	36
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/761, de 9 de Abril de 2001. Aprueba Programa de Estudio presentado por el Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Nacional A.G.	39
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/785, de 11 de Abril de 2001. Aprueba Programa de Estudio presentado por el Centro de Estudios Navieros (CENAV), sede Puerto Montt	40
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 6600/1, de 16 de Abril de 2001. Fija Lista de Precios de publicaciones editadas por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante para venta a público	41
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 70 exenta, de 2 de Abril de 2001. Oficializa designación de Consejeros Titulares y Suplentes representantes de los pescadores artesanales del Consejo de Fomento de la Pesca Artesanal	50

-	Ministerio de Hacienda. Servicio Nacional de Aduanas N° 1.307, de 9 de Abril de 2001. Establece requisitos para habilitación de Almacenes Particulares de Importación	52
---	--	----

DECRETOS SUPREMOS

-	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Subsecretaría de Transportes D.S. N° 236, de 20 de Diciembre de 2000. Elimina para el sólo efecto del Plan de Gestión Anual de la Empresa Portuaria Arica, el Sitio N° 7 y sus instalaciones como componente del activo fijo y del patrimonio de esa Empresa.....	55
-	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Subsecretaría de Transportes D.S. N° 23, de 2 de Marzo de 2001. Acepta renuncia de Don Fernando Arturo Jofré Weiss al Cargo de Director de la Empresa Portuaria Austral	57
-	Ministerio de Hacienda. D.S. N° 139, de 1 de Febrero de 2001. Modifica Decreto N° 1.015, de 1994, que establece normas en virtud de las cuales el Director Nacional de Aduanas podrá autorizar al los Despachadores de Aduanas para formalizar sus declaraciones mediante un sistema de transmisión electrónica de datos	58
-	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Subsecretaría de Transportes D.S. N° 16, de 31 de Enero de 2001. Acepta renuncia y designa Presidente del Directorio de la Empresa Portuaria Coquimbo	60
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 145, de 15 de Marzo de 2001. Modifica Decreto N° 408, de 1986, y deja sin efecto Decreto N° 80, de 2001.....	61
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 167 exento, de 25 de Abril de 2001. Establece cuota de captura de Merluza del Sur en aguas interiores de la XI Región	63
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 199, de 19 de Abril de 2001. Establece límites máximos de captura por Armador en unidad de pesquería Jurel letra d) del artículo 2° de la Ley 19.713.....	64

-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 200, de 19 de Abril de 2001. Establece límites máximos de captura por Armador en unidad de pesquería Jurel letra c) del artículo 2° de la Ley 19.713.....	67
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 202, de 19 de Abril de 2001. Establece límites máximos de captura por Armador en unidad de pesquería Jurel letra a) del artículo 2° de la Ley 19.713.....	71
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 207, de 19 de Abril de 2001. Establece límites máximos de captura por Armador en unidad de pesquería Merluza Común letra m) del artículo 2° de la Ley 19.713.....	74

DOCUMENTOS E INFORMACIONES INTERNACIONALES

CIRCULARES DE LA OMI

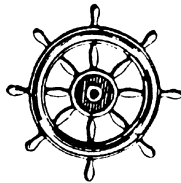
-	OMI, MSC/Circ.982, de 20 de Diciembre de 2000. Directrices sobre criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del Puente	79
-	OMI, MSC/Circ.983, de 20 de Diciembre de 2000. Enmiendas del Código Internacional de Señales	117
-	OMI, Circular N° 2.282, de 9 de Enero de 2001. Día Marítimo Mundial, 2001	119
-	OMI, COLREG.2/Circ.49, de 19 de Enero de 2001. Dispositivos de separación del tráfico nuevos y modificados	120
-	OMI, SN/Circ.216, de 19 de Enero de 2001. Medidas de organización del tráfico marítimo distintas de los dispositivos de separación del tráfico	129

- OMI, MSC/Circ.981, de 29 de Enero de 2001.
Directrices para el proyecto, la construcción y la explotación de naves de pasaje sumergibles..... 132

INFORMACIONES

- Agenda..... 155

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

D.G.T.M. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/570 VRS.

AUTORIZA LA EXAMINACION Y CURSOS PARA OFICIALES DE LA ARMADA EN RETIRO QUE OPTEN A TITULOS DE OFICIAL DE MARINA MERCANTE NACIONAL.

VALPARAISO, 22 de Marzo de 2001.

VISTO: Las solicitudes presentadas por los interesados, lo establecido en el artículo 51 y demás artículos relacionados del Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, aprobado por Decreto Supremo N° 90 de fecha 15 de Junio de 1999, las resoluciones DGTM. Y MM. Ord. N° 12600/14 y 17 de fecha 3 de Enero de 2001, que aprueban los Planes y Programas de Estudio que durante su carrera deben cumplir los Oficiales del área de Cubierta y Máquinas respectivamente; el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78/95; y teniendo presente las atribuciones que me confiere la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, aprobada por DFL. N° 292 de 1953 y sus posteriores modificaciones;

RESUELVO:

1. AUTORIZASE a los Oficiales de la Armada en Retiro que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 51 del Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera profesional del Personal Embarcado, aprobado por Decreto Supremo (M) N° 90 de 1999, para optar a los Títulos de Oficial de Marina Mercante de Cubierta y Máquinas, para lo cual deberán aprobar previamente los exámenes y cursos que se indican a continuación:

A.- EXAMEN PARA OFICIALES DE CUBIERTA QUE OPTAN A LOS DIFERENTES TITULOS:

- Estabilidad y Estiba para Naves Mercantes.
- Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.
- Legislación Marítima Nacional e Internacional, orientada a la Marina Mercante.
- Inglés Técnico Marítimo.

B.- CURSOS:

PARA PILOTO PRIMERO.

- Curso de Gestión para mando y Ascenso a Piloto Primero.
- OMI 1.08 "Navegación por Radar, Nivel Gestión".
- OMI 1.13 "Primeros Auxilios Básicos".
- OMI 1.19 "Supervivencia Personal".
- OMI 1.21 "Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales".
- OMI 2.03 "Técnicas Avanzadas de Lucha Contra Incendio".

PARA PILOTO SEGUNDO:

- Curso Básico de Gestión para mando como Piloto Segundo.
- OMI 1.08 "Navegación por Radar, Nivel Gestión".
- OMI 1.13 "Primeros Auxilios Básicos".
- OMI 1.19 "Supervivencia Personal".
- OMI 1.21 "Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales".
- OMI 2.03 "Técnicas Avanzadas de Lucha Contra Incendio".

PARA PILOTO TERCERO:

- Curso Básico de Gestión para mando como Piloto Tercero.
- OMI 1.07 "Observador de Radar".
- OMI 1.08 "Navegación por Radar, Nivel Gestión".
- OMI 1.13 "Primeros Auxilios Básicos".
- OMI 1.19 "Supervivencia Personal".
- OMI 1.21 "Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales".
- OMI 2.03 "Técnicas Avanzadas de Lucha Contra Incendio".

PARA PATRON REGIONAL Y PATRON REGIONAL SUPERIOR:

- Curso de Gestión para mando y Ascenso a Patrón Regional.
- OMI 1.08 "Navegación por Radar, Nivel Gestión".
- OMI 1.13 "Primeros Auxilios Básicos".
- OMI 1.19 "Supervivencia Personal".
- OMI 1.21 "Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales".
- OMI 2.03 "Técnicas Avanzadas de Lucha Contra Incendio".

PARA PILOTO REGIONAL:

- Curso Básico de Gestión para mando como Piloto Regional.
- OMI 1.07 "Observador de Radar".
- OMI 1.13 "Primeros Auxilios Básicos".
- OMI 1.19 "Supervivencia Personal".
- OMI 1.20 "Prevención y Lucha Contra Incendio".
- OMI 1.21 "Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales".

C.- EXAMEN PARA OFICIALES INGENIEROS QUE OPTAN A LOS DIFERENTES TITULOS:

- Legislación Marítima Nacional e Internacional, orientada a la Marina Mercante.
- Inglés Técnico Marítimo.

D.- CURSOS:

PARA INGENIERO PRIMERO

- Curso de Gestión para mando y Ascenso a Ingeniero Primero.
- OMI 1.13 "Primeros Auxilios Básicos".
- OMI 1.19 "Supervivencia Personal".
- OMI 1.21 "Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales".
- OMI 2.03 "Técnicas Avanzadas de Lucha Contra Incendio".

PARA INGENIERO SEGUNDO E INGENIERO TERCERO:

- Curso Básico de Gestión para ejercer el mando como Ingeniero Segundo e Ingeniero Tercero.
- OMI 1.13 "Primeros Auxilios Básicos".
- OMI 1.19 "Supervivencia Personal".
- OMI 1.21 "Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales".
- OMI 2.03 "Técnicas Avanzadas de Lucha Contra Incendio".

PARA MOTORISTA PRIMERO:

- Curso de Gestión para mando y Ascenso a Motorista Primero.
- OMI 1.13 "Primeros Auxilios Básicos".
- OMI 1.19 "Supervivencia Personal".
- OMI 1.21 "Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales".
- OMI 2.03 "Técnicas Avanzadas de Lucha Contra Incendio".

PARA MOTORISTA SEGUNDO:

- Curso Básico de Gestión para mando como Motorista Segundo.
- OMI 1.13 "Primeros Auxilios Básicos".
- OMI 1.19 "Supervivencia Personal".
- OMI 1.21 "Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales".
- OMI 2.03 "Técnicas Avanzadas de Lucha Contra Incendio".

2. DECLARASE:
- a) Que, la titulación de los postulantes que resulten aprobados en la examinación correspondiente, se oficializará sólo una vez que aprueben los Cursos de Gestión y Modelo OMI, obligatorios descritos para cada caso.
 - b) Que, aquellos postulantes que reprobaren el examen de Inglés Técnico Marítimo, quedarán temporalmente restringidos al Título Nacional que corresponda.
 - c) Que, los Oficiales que tengan aprobado alguno de los cursos modelo OMI exigidos, deberán acreditarlo mediante la certificación oficial correspondiente.
 - d) Que, los postulantes que en la examinación reprobaren una asignatura con nota media no inferior a 4.0 (cuatro coma cero) en escala de 1 a 10, podrán optar directamente al título inferior al que postularon, con excepción de los postulantes al título de Piloto Regional.
 - e) Que, el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima (CIMAR), deberá preparar y distribuir los exámenes correspondientes, de acuerdo a los requerimientos de cada Autoridad Marítima.
- 3.- ANOTESE, PUBLIQUESE Y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(Fdo.)

JORGE ARANCIBIA CLAVEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12.600/608 VRS.

DESIGNA A LOS OFICIALES QUE SE INDICAN
COMO MIEMBROS DE LAS COMISIONES DE
INSPECCION DE NAVES, DURANTE AÑO 2001.

VALPARAISO, 23 de Marzo de 20001.

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

RESUELVO:

1.- DESIGNASE a los siguientes Oficiales e Inspectores Ad-Hoc como miembros titulares o Ad-Hoc, según sea el caso, de las Comisiones de Inspección de Naves durante el año 2001:

1.1. COMISION NACIONAL DE INSPECCION DE NAVES

PRESIDENTE	: C.N. LT	SR. Sergio WALL Muñoz
JEFE DE LA COMISION	: C.F. LT	SR. José BENOIT Kralemann
INSPECNAV	: C.N. LT	SR. Ramón VELASQUEZ Díaz
INSPECMAQ	: C.C. LT	SR. Manuel BERRIOS Rojas
INSPECTEL	: C.F. IL (R)	SR. Germán VALDIVIA Ibarra

1.2. COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE ARICA

PRESIDENTE	: C.N.	SR. Michael MANLEY Pavissich
INSPECNAV (Jefe CLIN)	: C.C. LT	SR. Alvaro VICENCIO Andaur
INSPECNAV	: T.I. LTSR.	Rodrigo GARATE Montoya
INSPECMAQ AD HOC	: Ing.Const.Naval	SR. Boris SALINAS Araneda
INSPECTEL	: C.C. LT	SR. Robinson SANTIAGO Pardo
INSPECTOR CERP	: C.F. (R)	SR. Mario RAMIREZ Cortes

1.3. COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE IQUIQUE

PRESIDENTE	: C.F. LT	SR. Williams MIRANDA Leyton
INSPECNAV AD-HOC	: C.C. LT (R)	SR. Guillermo ROJAS Figueroa
INSPECMAQ (Jefe CLIN)	: T.I. LTSR.	Renald BRAVO Redroban
INSPECMAQ AD HOC	: Ing.2° M.M.N.	SR. René RAMIREZ Corvalán
INSPECTEL AD HOC	: Oficial Rt.M.M.N.	SR. Mauricio MUNIZAGA Cruz
INSPECTOR CERP	: C.F. (R)	SR. Mario RAMIREZ Cortes

1.4. COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE ANTOFAGASTA

PRESIDENTE	: C.N.	SR. Iván VERGARA Masferrer
INSPECNAV (Jefe CLIN)	: C.C. LT	SR. Marcelo RIVEROS Valenzuela
INSPECMAQ	: T.I.	SR. Julio SAAVEDRA Quintero
INSPECTEL AD HOC	: Oficial Rt.M.M.N.	SR. Mauricio MUNIZAGA Cruz
INSPECTOR CERP	: C.F. (R)	SR. Mario RAMIREZ Cortes

**1.5. COMISION LOCAL DE INSPECCIONES DE NAVES DE VALPARAISO
(JURISDICCION DE G.M. CALDERA - G.M. COQUIMBO - G.M. VALPARAISO)**

PRESIDENTE	: C.F. LT	SR. José SAZO Fernández
INSPECNAV AD-HOC (Jefe CLIN)	: C.F. IL (R)	SR. Luis GARCIA Mayorga
INSPECMAQ AD-HOC	: Ing.Jefe MQ.	SR. Marcelo VERA Vergara
INSPECMAQ AD-HOC	: C.F. (R)	SR. Francisco GHIRINGHELLI Mc.
INSPECTEL AD-HOC	: C.F. (R)	SR. Raúl TAGLE Orellana
INSPECTOR CERP	: V.A.	SR. Sergio MARTINEZ González
INSPECTOR CERP	: C.F. IL (R)	SR. Guillermo ESTAY Varela

1.6. COMISION LOCAL DE INSPECCIONES DE NAVES DE SAN ANTONIO

PRESIDENTE	: C.F. LT	SR. Víctor DIAZ Tapia
INSPECNAV AD-HOC (Jefe CLIN)	: C.N.	SR. Luis CONEJEROS Abienzo
INSPECMAQ AD HOC	: Ing.Jefe MQ.	SR. Marcelo VERA Vergara
INSPECMAQ AD HOC	: C.F. (R)	SR. Francisco GHIRINGHELLI Mc.
INSPECTEL AD-HOC	: C.F. (R)	SR. Raúl TAGLE Orellana
INSPECTOR CERP	: V.A.	SR. Sergio MARTINEZ González
INSPECTOR CERP	: C.F. IL (R)	SR. Guillermo ESTAY Varela

1.7. COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE TALCAHUANO

PRESIDENTE	: C.F. LT	SR. Juan HEUSSER Risopatrón
INSPECNAV (Lirquén)	: C.C. LT	SR. Otto MRUGALSKI Meiser
INSPECNAV AD-HOC	: C.C. LT (R)	SR. Gonzalo VERBAL Hewstone
INSPECNAV AD-HOC	: Piloto 1° M.M.N.	SR. Benjamín REBOLLEDO Fuentes
INSPECNAV AD-HOC	: Piloto 2° M.M.N.	SR. Hans MIETHE Dienethal
INSPECMAQ (Jefe CLIN)	: C.F. LT	SR. Luis MUÑOZ Vidangossy
INSPECMAQ AD-HOC	: Ing.Jefe MQ.	SR. Roberto GAETE Apablaza
INSPECMAQ AD-HOC	: Ing.Const.Naval	SR. Jorge SALUDES Masola
INSPECTEL AD-HOC	: Oficial Rt.M.M.N.	SR. Eduardo CASTILLO Valencia
INSPECTOR CERP	: C.C. LT (R)	SR. Alex SPENCER Cooper

**1.8. COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE PUERTO MONTT
(JURISDICCION DE G.M. VALDIVIA - G.M. PUERTO MONTT - G.M. CASTRO - G.M. AYSEN)**

PRESIDENTE	: C.F. LT	SR. Víctor RUIZ Fernández
INSPECNAV (Jefe CLIN)	: C.C. LT	SR. René MARTICORENA Manríquez
INSPECNAV AD HOC	: C.F. LT (R)	SR. Enrique ESPINOZA Yañez
INSPECNAV	: C.F. LT	SR. Ricardo BENDEL Vidal
INSPECNAV	: C.C. LT	SR. Carlos DIAZ Clemen
INSPECMAQ	: T.1. LTSR.	Gonzalo ARAYA Gajardo
INSPECMAQ AD-HOC	: Ing.Const.Naval	SR. Henry HIDALGO Astudillo
INSPECTEL AD HOC	: C.C. LT (R)	SR. Jorge ESCUDERO Pastenes
INSPECTOR CERP	: C.C. LT (R)	SR. Alex SPENCER Cooper

**1.9. COMISION LOCAL DE INPECCION DE NAVES DE PUNTA ARENAS
(JURISDICCION DE G.M. PUNTA ARENAS - G.M. WILLIAMS Y G.M. ANTARTICA)**

PRESIDENTE	: C.F. LT	SR. Waldemar HOFMANN Mardones
INSPECNAV (Jefe CLIN)	: C.F. LT	SR. Miguel DE LA JARA S.
INSPECNAV	: T.1. LTSR.	Vicente MIGUEL Grillo
INSPECMAQ	: T.1. LTSR.	Jesús GRANDON Cancino
INSPECMAQ AD HOC	: Ing.Const.Naval	SR. John BRÜNING Serón
INSPECTEL	: T.1. LTSR.	Juan GAJARDO Romero
INSPECTEL AD HOC	: Ing.Electrónico	SR. José ROSALES Galindo
INSPECTOR CERP	: Ing.Const.Naval	SR. José AMPUERO Lavado

- 2.- De acuerdo a lo señalado en el Artículo 505 del Reglamento de las Comisiones de Inspecciones de Naves D.S. (M) N° 70 del 16 de Enero de 1985, cuando sea necesario reemplazar a un Inspector en cualquier especialidad en una Comisión, en razón de enfermedad, permiso o por cualquiera otra causal de orden temporal, el Gobernador Marítimo como Presidente de la CLIN, podrá nombrar a un Inspector Ad Hoc por el lapso que dure el impedimento, informando de lo obrado a esta Dirección General.
- 3.- Los Inspectores designados como Jefes de CLIN, serán los responsables de su buen funcionamiento y del cumplimiento de las normas y tareas que le corresponda a cada CLIN.
- 4.- Derógase la Resolución D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/308 VRS., de fecha 16 de Febrero del 2001 y cualquier otra disposición contraria a la presente Resolución.
- 5.- ANOTESE y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(Fdo.)

JORGE ARANCIBIA CLAVEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/610 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO EN
CASO DE CONTAMINACION POR
HIDROCARBUROS DE LA M/N "BOW PACIFICO"

VALPARAISO, 23 de Marzo de 2001.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa Administradora de Naves Southern Shipmanagement (Chile) Limitada, el informe preparado por la DIRECCION DE INTERESES MARITIMOS Y MEDIO AMBIENTE ACUATICO respecto al cumplimiento de la Regla 26 de MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confiere 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. APRUEBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N "BOW PACIFICO", el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL y la DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame.
2. El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria, deberá encontrarse a bordo junto con una copia entregada a cada Oficial de Cargo, los que deberán mantenerlo ordenado y actualizado.
3. El presente plan sólo puede ser cambiado y/o actualizado con aprobación de la Administración.
4. ANOTESE y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

ERWIN FORSCH ROJAS
CAPITAN DE NAVIO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARITIMOS Y M.A.A.

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/634 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO EN
CASO DE CONTAMINACION POR
HIDROCARBUROS DEL PAM "EL CAZADOR".

VALPARAISO, 27 de Marzo de 2001.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa Pesquera Cazador S.A., el informe preparado por la DIRECCION DE INTERESES MARITIMOS Y MEDIO AMBIENTE ACUATICO respecto al cumplimiento de la Regla 26 de MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confiere 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. APRUEBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM "EL CAZADOR", el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL y la DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame.
2. El Plan de Emergencia con la presente resolución aprobatoria, deberá encontrarse a bordo junto con una copia entregada a cada Oficial de Cargo, los que deberán mantenerlo ordenado y actualizado.
3. El presente plan sólo puede ser cambiado y/o actualizado con aprobación de la Administración.
4. ANOTESE y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

ERWIN FORSCH ROJAS
CAPITAN DE NAVIO LT
DIRECTOR DE INTERESES MARITIMOS Y M.A.A.

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/673 VRS.

APRUEBA PROGRAMAS DE ESTUDIO
PRESENTADOS POR EL COLEGIO DE CAPITANES
Y PILOTOS DE LA MARINA MERCANTE
NACIONAL A.G.

VALPARAISO, 29 de Marzo de 2001.

VISTO: Los Programas de Estudio presentados por el Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Nacional A.G., la Resolución DGTM. Y MM. ORD. N° 12600/14 de fecha 3 de Enero de 2001, lo establecido en el Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, aprobado por D.S. (M) N° 90 de fecha 15 de Junio de 1999; el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78-95; lo dispuesto en el título V de la Ley de Navegación, aprobada por Decreto Ley N° 2.222 de 1978; y teniendo presente las atribuciones que me confiere la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante;

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE a contar de esta fecha los Programas de Estudio presentados por el Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Nacional A.G., para dictar los siguientes cursos de capacitación para Oficiales de Cubierta; los cuales se ajustan a las exigencias del D.S. (M) N° 90 de fecha 15 de Junio de 1999 y del Convenio sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78-95 de la Organización Marítima Internacional (OMI):
 - a) "Curso de Gestión para Mando y Ascenso a Piloto Primero".
 - b) "Curso de Ascenso a Piloto Segundo, y Básico de Gestión para Mando a Piloto Segundo y Tercero".
 - c) "Curso de Capacitación para Ascenso de Patrón Regional a Patrón Regional Superior".
 - d) "Curso de Gestión para Mando y Ascenso a Patrón Regional".
- 2.- Se deja expresa constancia que el Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Nacional, deberá cumplir las siguientes instrucciones:
 - a) Al inicio del curso enviará a DIRINMAR la nómina de alumnos a los siguientes e-mails: sjedumar@directemar.cl - secedumar@directemar.cl o al fax 208085.
 - b) Al término de curso remitirá el acta de calificaciones escrita, acompañada de un disquete al Sr. Jefe de la División Educación Marítima.
- 3.- ANOTESE, PUBLIQUESE Y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(Fdo.)

JORGE ARANCIBIA CLAVEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/681 VRS.

APRUEBA PROGRAMA DE ESTUDIO
PRESENTADO POR EL CENTRO DE ESTUDIOS
NAVIEROS (CENAV), SEDE PUERTO MONTT.

VALPARAISO, 30 de Marzo de 2001.

VISTO: El Programa de Estudio presentado por el Centro de Estudios Navieros (CENAV), Sede Puerto Montt, la Resolución D.G.T.M. y M.M. ORD. N° 12600/14 de fecha 3 de Enero de 2001, lo establecido en el Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, aprobado por D.S. (M) N° 90 de fecha 15 de Junio de 1999; el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78-95; lo dispuesto en el título V de la Ley de Navegación, aprobada por Decreto Ley N° 2.222 de 1978; y teniendo presente las atribuciones que me confiere la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante;

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE a contar de esta fecha el Programa del Centro de Estudios Navieros (CENAV), sede Puerto Montt, correspondiente al siguiente curso de capacitación para Oficiales de Cubierta; el cual se ajusta a las exigencias del D.S. (M) N° 90 de fecha 15 de Junio de 1999 y del Convenio sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78/95 de la Organización Marítima Internacional (OMI):
 - a) "Curso de Gestión para Mando y Ascenso a Patrón Regional".
- 2.- Se deja expresa constancia que el Centro de Estudios Navieros (CENAV), sede Puerto Montt, R.U.T. 78.892.690-9, deberá cumplir las siguientes instrucciones:
 - a) Al inicio de cada curso enviará a DIRINMAR la nómina de alumnos a los siguientes e-mails: sjedumar@directemar.cl - secedumar@directemar.cl o al fax 208085.
 - b) Al término de curso remitirá el acta de calificaciones escrita, acompañada de un disquete al Sr. Jefe de la División Educación Marítima.
- 3.- ANOTESE, PUBLIQUESE Y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(Fdo.)

JORGE ARANCIBIA CLAVEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/682 VRS.

APRUEBA PROGRAMAS DE ESTUDIO
PRESENTADOS POR EL COLEGIO DE INGENIEROS
DE LA MARINA MERCANTE DE CHILE A.G.

VALPARAISO, 30 de Marzo de 2001.

VISTO: Los Programas de Estudio presentados por el Colegio de Ingenieros de la Marina Mercante de Chile A.G., la Resolución DGTM y MM. ORD. N° 12.600/17 de fecha 3 de Enero de 2001, lo establecido en el Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, aprobado por D.S. (M) N° 90 de fecha 15 de Junio de 1999; el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78-95; lo dispuesto en el título V de la Ley de Navegación, aprobada por Decreto Ley N° 2.222 de 1978; y teniendo presente las atribuciones que me confiere la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante;

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE a contar de esta fecha los Programas de Estudio del Colegio de Ingenieros de la Marina Mercante de Chile A.G., correspondientes a los siguientes cursos de capacitación para Oficiales de Máquinas; los cuales se ajustan a las exigencias del D.S. (M) N° 90 de fecha 15 de Junio de 1999 y del Convenio sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78/95 de la Organización Marítima Internacional (OMI):
 - a) "Curso de Gestión para Mando y Ascenso a Ingeniero Primero".
 - b) "Curso Básico de Gestión para Ejercer el Mando como Ingeniero Segundo e Ingeniero Tercero".
 - c) "Curso de Gestión para Mando y Ascenso a Motorista Primero".
 - d) "Curso de Básico de Gestión para Mando como Motorista Segundo".
- 2.- Se deja expresa constancia que el Colegio de Ingenieros de la Marina Mercante de Chile A.G., deberá cumplir las siguientes instrucciones:
 - a) Al inicio de cada curso enviará a DIRINMAR la nómina de alumnos a los siguientes e-mails: sjedumar@directemar.cl - secedumar@directemar.cl o al fax 208085.
 - b) Al término de curso remitirá el acta de calificaciones escrita, acompañada de un disquete al Sr. Jefe de la División Educación Marítima.
- 3.- ANOTESE, PUBLIQUESE Y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(Fdo.)

JORGE ARANCIBIA CLAVEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

MINISTERIO SECRETARIA GENERAL DE LA PRESIDENCIA

Comisión Nacional del Medio Ambiente

**APRUEBA ANTEPROYECTO DE NORMA DE CALIDAD EN AGUAS MARINAS:
NIVEL NACIONAL Y LO SOMETE A CONSULTA**

(D.O. N° 36.928, de 2 de Abril de 2001)

Por resolución exenta N° 286, de la Dirección Ejecutiva de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, de fecha 22 de marzo de 2001, se aprobó el anteproyecto de la Norma de Calidad en Aguas Marinas y ordenó someterlo a consulta. La misma resolución ordena publicarlo en extracto y es del tenor siguiente:

La resolución exenta N° 1.485 de 13 de diciembre de 1999, publicada en el Diario Oficial de 28 de diciembre de 1999 y en el diario La Nación, que dio inicio al proceso de elaboración de la Norma de Calidad en Aguas Marinas: nivel Nacional.

En dicha etapa de elaboración se acompañaron informes y otros antecedentes, los que debidamente agregados al expediente respectivo, han permitido concluir que es deber del Estado proteger este patrimonio nacional de las amenazas que pudieran afectar su valor como recurso y su equilibrio ecológico, en particular, protegerlo de la contaminación, tanto en cumplimiento de la legislación nacional como de los tratados y convenios internacionales de los que Chile es signatario, cuyo efecto puede llegar a ser decisivo para la supervivencia de la vida vegetal y animal en el mar, ser dañino para la salud humana y deteriorar sus cualidades como medio de recreación y atractivo turístico. Que la presente norma de calidad tiene como objeto constituirse en un instrumento básico para el desarrollo sustentable en el ambiente marino costero, al establecer las condiciones en que el agua marina puede considerarse apta para ciertos usos prioritarios.

El presente anteproyecto establece normas primarias de calidad ambiental de las aguas marinas y estuarinas, aptas para la recreación con contacto directo. Asimismo, establece normas secundarias de calidad ambiental de las aguas marinas y estuarinas aptas para la conservación de las comunidades acuáticas; para el desarrollo de actividades pesqueras y la acuicultura; para mantener y recuperar el estado trófico de los fiordos, canales y estuarios y para la protección de los cuerpos de agua de calidad excepcional.

Las normas de calidad secundaria se aplicarán en el mar hasta una distancia de 5 millas náuticas medidas desde la línea de la más alta marea; incluyendo las aguas interiores de golfos, bahías, senos, estrechos, canales, fiordos y aguas estuarinas cualquiera que sea la distancia que exista entre sus costas.

Se establece la siguiente regulación y es del tenor siguiente:

NORMA PRIMARIA DE CALIDAD AMBIENTAL PARA AGUAS MARINAS

TABLA N° 1

	Grupo de Contaminantes	Valor	Unidad
INDICADORES FISICOS Y QUIMICOS			
1.	Color	100	escala Pt-Co
2.	pH ¹	6,0-8,5	Unidad
3.	Transparencia (disco Secchi) ²	1,20	m
INORGANICOS			
4.	Cianuro	0,2	mg/L
ORGANICOS			
5.	Aceites y grasas emulsificadas	10	mg/L
6.	Bifenilos policlorados (PCB _s)	0,04	µg/L
7.	Indice de fenol	0,05	mg/L
8.	Diclorometano	0,02	mg/L
9.	Hidrocarburos	0,05	mg/L
10.	Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos	0,2	µg/L
11.	Tetracloruro de carbono	0,002	mg/L
ORGANICOS PLAGUICIDAS			
12.	Acido 2,4 diclorofenoxiacético (2,4-D)	0,1	mg/L
13.	Aldrín ³	0,03	µg/L
14.	Atrazina	0,06	mg/L
15.	Carbofurano	1,7	µg/L
16.	Clordano	0,3	µg/L
17.	Clorotalonil ³	0,2	µg/L
18.	Cyanazina	0,5	µg/L
19.	Dieldrín ³	0,7	µg/L
20.	Heptaclor ³	0,1	µg/L
21.	Lindano ³	4	µg/L
22.	Simazina	0,05	mg/L
23.	Trifluralina	0,1	µg/L
METALES			
24.	Arsénico	50	µg/L
25.	Cadmio	0,01	mg/L
26.	Cromo hexavalente	50	µg/L
27.	Mercurio	1	µg/L
28.	Plomo	0,05	mg/L
INDICADORES MICROBIOLÓGICOS			
29.	Coliformes fecales (NMP)	1.000	gérmenes/100 ml

- 1 = El pH está expresado en términos de concentración mínima y máxima.
2 = Expresado en términos de valor mínimo.
3 = Con prohibición de uso agrícola establecido por el Servicio Agrícola y Ganadero.

NORMA SECUNDARIA DE CALIDAD AMBIENTAL PARA LA PROTECCION DE
LAS AGUAS MARINAS

CLASES DE CALIDAD						
Contaminante	Unidad	Expresión	CLASE 1	CLASE 2	CLASE 3	
FISICOS						
1	Oxígeno disuelto	% sat	OD	>90	70-89	40-69
2	Temperatura ¹	°C	T°	D2	D3	D5
3	pH	unidad	pH	7,5-8,5	6,5-9,5	6,0-9,5
4	Sólidos suspendidos	mg/L	SS	<25	25-80	80-400
QUIMICOS						
5	Hidrocarburos totales	mg/L	HCT	<0,02	0,02-0,05	0,05-1
6	Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos	mg/L	HAP	<0,0002	<0,0002	0,0002-0,001
7	Detergentes	mg/L	SAAM	<0,2	0,2-1	1-10
TOXICOS NO ACUMULATIVOS						
8	Amonio	µmol/L	NH ₄ ⁺	<5	5-10	0-15
9	Cianuro	mg/L	CN ⁻	<0,005	0,005-0,01	0,005-0,01
10	Cloro libre residual	mg/L		<0,002	0,002-0,01	0,01-0,1
11	Fenoles	mg/L	Fenoles	<0,001	0,001-0,01	0,01-1
12	Fluoruro ²	mg/L	F ⁻	<0,0369xS	0,0369xS-0,0443xS	0,0443xS-2,3
13	Sulfuro	mg/L	S ²⁻	<0,002	0,002-0,005	0,005-0,01
TOXICOS ACUMULATIVOS Y PERSISTENTES						
14	Bifenilos policlorados	µg/L	PCB's	<0,001	0,001	0,001
PLAGUICIDAS						
15	Aldrin	µg/L	Aldrin	<0,01	<0,01	<0,01
16	Clordano	µg/L	Clordano	<0,006	<0,006	<0,006
17	Malatión	µg/L	Malatión	<0,01	<0,01	<0,01
18	Pentaclorofenol	µg/L	PCP	<0,5	<0,5	<0,5
19	DDT	µg/L	DDT	<0,001	<0,001	<0,001
20	Demetón	µg/L	Demetón	<0,1	<0,1	<0,1
21	Dieldrin	µg/L	Dieldrin	<0,002	<0,002	<0,002
22	Heptaclor	µg/L	Heptaclor	<0,01	<0,01	<0,01
23	Lindano	µg/L	Lindano	<0,003	<0,003	<0,003
24	Paratión	µg/L	Paratión	<0,04	<0,04	<0,04
METALES PESADOS (disueltos)						
25	Aluminio	µg/L	Al	<200	200-1.500	1.500
26	Arsénico	µg/L	As	<10	10-50	50
27	Cadmio	µg/L	Cd	<5	5-10	10
28	Cobre	µg/L	Cu	<10	10-50	50
29	Cromo total	µg/L	Cr total	<10	10-50	50-100
30	Cromo VI	µg/L	Cr VI	<10	50	50
31	Estaño	µg/L	Sn	<20	20-100	100
32	Mercurio	µg/L	Hg	<0,2	0,2-0,5	0,5
33	Níquel	µg/L	Ni	<2	2-100	100
34	Plomo	µg/L	Pb	<3	3-50	50
35	Selenio	µg/L	Se	<5	5-10	10
36	Zinc	µg/L	Zn	<30	30-100	100

CLASES DE CALIDAD						
	Contaminante	Unidad	Expresión	CLASE 1	CLASE 2	CLASE 3
CONTAMINANTES MICROBIOLÓGICOS						
37	Coliformes fecales	NMP/ 100 mL	coli. fec./100 mL	<2	<43	<1.000
38	Coliformes totales	NMP/ mL	coli. fec./100 ML	<70	70-1.000	<1.000

Notas: 1: La variación de temperatura respecto del rango natural presente en el área de medición no debe exceder los valores que se señalan a continuación:

D2: La variación no debe ser mayor a 2 °C (temperatura promedio estacional \pm 2 °C)

D3: La variación no debe ser mayor a 3 °C (temperatura promedio estacional \pm 3 °C)

D5: La variación no debe ser mayor a 5 °C (temperatura promedio estacional \pm 5 °C)

2: La norma se establece en función de la salinidad del agua.

Las clases de calidad asociadas a la protección de las aguas marinas aptas para la protección y conservación de las comunidades acuáticas y para los usos prioritarios considerados en esta norma, son las siguientes:

- a) Clase 1: Agua de buena a excelente calidad, apta para todo uso; entre otros se cuentan la protección de comunidades acuáticas, acuicultura, pesca deportiva, pesca artesanal, y todos los usos señalados en la Clase 2. Conserva el ambiente natural y sus características ecológicas, permite la propagación y mantención de la vida acuática.
- b) Clase 2: Agua de buena calidad, apta para la acuicultura, actividades pesqueras, y todos los usos señalados en Clase 3.
- c) Clase 3: Agua de regular a mala calidad. No apta para la protección de comunidades acuáticas o para los usos prioritarios.

DEFINICION DE LOS NIVELES QUE DETERMINAN SITUACIONES DE
EMERGENCIA AMBIENTAL PARA LA NORMA PRIMARIATABLA N° 3
RECREACION CON CONTACTO DIRECTO

	Grupo de Contaminantes	Unidad	Nivel de emergencia Horaria	Nivel de emergencia diaria	Nivel de emergencia para diez días
INDICADORES FISICOQUIMICOS					
1.	pH *	unidad	<5 ó >10	<6,0 ó >8,5	<6,0 ó >8,5
INORGANICOS					
2.	Cianuro	mg/L	-	0,2	0,2
ORGANICOS					
3.	Índice de fenol	mg/L	-	6	6
4.	Diclorometano	mg/L	-	10	2
5.	Tetracloruro de carbono	mg/L	-	4	0,2
ORGANICOS PLAGUICIDAS					
6.	Acido 2,4 diclorofenoxiacético (2,4-D)	mg/L	-	1	0,3
7.	Atrazina	mg/L	-	0,1	0,1
8.	Carbofurano	µg/L	-	50	50
9.	Clorotalonil	mg/L	-	0,2	0,2
10.	Cyanazina	µg/L	-	100	100
11.	Simazina	mg/L	-	0,07	0,07
12.	Trifluralina	mg/L	-	0,08	0,08
METALES					
13.	Cromo hexavalente	mg/L	-	1	1
14.	Arsénico (disuelto)	mg/L	-	3	3
15.	Cadmio (disuelto)	mg/L	-	0,04	0,04
16.	Plomo (disuelto)	mg/L	-	0,05	0,05
INDICADORES MICROBIOLÓGICOS					
17.	Coliformes fecales (NMP)	gérmenes/ 100 ml	-	2.000	-

*: El pH está expresado en términos de concentración mínima y máxima.

**NORMA SECUNDARIA DE CALIDAD AMBIENTAL PARA LA PROTECCION
DEL ESTADO TROFICO DE FIORDOS, CANALES Y ESTUARIOS**

TABLA N° 4

Contaminante	Unidad	Valor Límite
Clorofila	µg/L	2
Fósforo total-P _{total}	µg/L	45
Fósforo reactivo filtrado (FRP)	µg/L	4
Nitrógeno total-N _{total}	µg/L	80
Amonio-NH ₄ ⁺	µgN/L	20
Oxígeno disuelto (OD)	% saturación	90
Temperatura (T°)	delta respecto de distribución de temperatura del sistema	<20% >80%
pH	unidad	7,5-8,5

PROGRAMA DE IMPLEMENTACION

La implementación de la norma de calidad secundaria se realizará mediante la dictación de las normas de calidad objetivo por áreas de prioridad.

Para efectos de asignar las calidades objetivo que deberán tener las aguas marinas del país, de acuerdo a lo establecido en las normas secundarias contenidas en el presente anteproyecto, se deberán cumplir las siguientes etapas:

- a) La autoridad competente informará públicamente sobre la calidad de las aguas marinas del país, en el plazo de un año contado desde la entrada en vigencia de la presente norma.
- b) La Comisión Nacional del Medio Ambiente coordinará a las autoridades competentes, en conjunto con las Comisiones Regionales de Uso de Borde Costero respectivas, en la formulación de una propuesta técnica de asignación de la calidad objetivo para los cuerpos de agua prioritarios del país. Tal propuesta será realizada por áreas prioritarias las que podrán corresponder a toda la zona costera o una parte de ésta.
- c) La propuesta señalada en la letra b) anterior, precederá el inicio del proceso de dictación de la Norma de Calidad Objetivo, previa incorporación en el Programa Priorizado de Normas y de acuerdo a lo establecido en Decreto Supremo N° 93 de 1995, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que establece el Reglamento para la Dictación de Normas de Calidad Ambiental y de Emisión.

CUMPLIMIENTO Y EXCEDENCIAS

El cumplimiento de la norma primaria deberá verificarse por contaminante mediante mediciones en las áreas de aguas marinas en las que se realicen actividades de recreación con contacto directo.

El cumplimiento de la norma secundaria deberá verificarse por contaminante mediante mediciones en las áreas de monitoreo de las aguas marinas donde hayan sido establecidas las normas de calidad objetivo.

No deberá verificarse el cumplimiento de las normas de calidad primarias y secundarias dentro de la zona de dilución de los residuos líquidos.

Se entenderá que las aguas marinas cumplen con la norma primaria de calidad establecida en el presente anteproyecto, cuando:

- a) el percentil 80 de las muestras analizadas para un contaminante durante un año sea menor o igual a los límites establecidos en la presente norma y
- b) cada una de las muestras superiores a dicho percentil, no superen en más del 50% el límite establecido para el mismo contaminante.

Se entenderá que las aguas marinas cumplen con las normas secundarias de calidad establecida en el presente anteproyecto, cuando el percentil 66 de las concentraciones de las muestras analizadas para un contaminante en un área de vigilancia y durante dos años consecutivos, sea menor o igual a los límites establecidos en la presente norma.

Para efectos de la declaración de una zona como saturada o latente, no se considerarán sobrepasadas las normas de calidad establecidas en la presente norma, en las siguientes situaciones:

- a) Cuando la calidad natural de un cuerpo de agua marino exceda los valores establecidos por la presente norma de calidad y sólo hasta el límite de dicha calidad natural.
- b) Cuando la superación de los valores establecidos por la presente norma sea consecuencia de catástrofes naturales u otras situaciones relacionadas con fenómenos a escala mundial o regional

FISCALIZACION

Corresponderá a los Servicios de Salud fiscalizar el cumplimiento de la norma primaria de calidad ambiental.

Corresponderá a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, al Servicio Nacional de Pesca vigilar por el cumplimiento de la norma secundaria de calidad ambiental, de acuerdo a sus atribuciones.

Lo anterior no obsta a las atribuciones sobre fiscalización que éstos u otros organismos públicos posean conforme a la legislación vigente.

INFORME DE CALIDAD

La Comisión Nacional del Medio Ambiente coordinará a los Servicios de Salud respectivos, en la elaboración de un informe regional bienal sobre el estado de la calidad de las aguas para recreación con contacto directo. Las autoridades competentes deberán proveer a dicha Comisión de toda la información pertinente. Dicho documento será publicado en un diario de circulación regional.

La Comisión Nacional del Medio Ambiente coordinará a las autoridades competentes en la elaboración de un informe nacional trienal sobre el estado de la calidad de las aguas marinas en relación con las normas de calidad secundarias, de acuerdo a las áreas establecidas conforme al artículo 9º y al plan de control conforme al artículo 17º. Las autoridades competentes deberán proveer a dicha Comisión de toda la información pertinente. Dicho documento será publicado en un diario de circulación nacional.

ENTRADA EN VIGENCIA

Las normas primarias de calidad ambiental contenidas en el presente anteproyecto entrarán en vigencia el día que se publique en el Diario Oficial el decreto supremo que las establezca.

La vigencia de las normas secundarias de calidad ambiental se regirá por lo dispuesto en el Título VIII del presente anteproyecto.

Dentro del plazo de 60 días, contado desde la publicación del presente extracto en el Diario Oficial, cualquier persona, natural o jurídica, podrá formular observaciones al contenido del anteproyecto de revisión de norma. Dichas observaciones deberán ser presentadas, por escrito, en la Comisión Regional del Medio Ambiente correspondiente al domicilio del interesado, y deberán ser acompañadas de los antecedentes en los que se sustentan, especialmente los de naturaleza técnica, científica, social, económica y jurídica.

El expediente respectivo se encuentra a disposición de los interesados en las oficinas de la Comisión Nacional del Medio Ambiente. Dirección Ejecutiva.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE PROCEDIMIENTO PARA LA CERTIFICACION
DE LAS CAPTURAS Y DESEMBARQUES
PARA LA APLICACION DE LA LEY 19.713**

(D.O. N° 36.930, de 4 de Abril de 2001)

Núm. 391 exenta.- Valparaíso, 29 de marzo de 2001.-Vistos: El D.S. N° 430 de 1991 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.892 y sus modificaciones, Ley General de Pesca y Acuicultura; el D.F.L. N° 5 de 1983 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución 520 de 1996 de la Contraloría General de la República; y artículo 10° de la ley N° 19.713,

Considerando:

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

Que corresponde al Servicio Nacional de Pesca ejecutar la política pesquera nacional y fiscalizar su cumplimiento y, en especial, velar por la debida aplicación de las normas legales y reglamentarias sobre pesca, caza marítima y demás formas de explotación de recursos hidrobiológicos.

Que conforme a lo establecido en el artículo 10° de la ley N° 19.713, los armadores pesqueros industriales o quienes éstos faculten, deberán entregar la información de captura por viaje de pesca a que se refiere el artículo 63 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, certificada por una Entidad Auditora acreditada por el Servicio Nacional de Pesca.

Que conforme al inciso segundo del artículo 10° de la ley N° 19.713, el Servicio Nacional de Pesca por resolución debe establecer la forma, requisitos y condiciones de la certificación de los volúmenes y composición de especies de las capturas y desembarques, que efectúen las entidades auditoras.

Que corresponde al Servicio Nacional de Pesca adoptar las medidas y efectuar los controles que sean necesarios, para lograr un efectivo cumplimiento de la normativa vigente, de conformidad a las atribuciones señaladas en el artículo 25 del D.F.L. N° 5, de 1983.

Que corresponde al Director Nacional de Pesca dictar resoluciones para la aplicación y fiscalización de las leyes y reglamentos sobre pesca, caza marítima y demás formas de explotación de recursos hidrobiológicos,

R e s u e l v o:

Primero. Los armadores pesqueros industriales o quienes éstos faculten, deben entregar la información de captura por viaje de pesca, a que se refiere el artículo 63 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, certificada por una Entidad Auditora acreditada por el Servicio Nacional de Pesca, cumpliendo los procedimientos y plazos que establece la presente resolución.

TITULO I

Disposiciones generales

Segundo. Para el adecuado análisis de las Bases Administrativas y Técnicas a los términos que a continuación se señalan se les dará las siguientes definiciones:

- a) Ley : Ley N° 19.713, publicada en el D.O. N° 36.871 del 25 de enero de 2001.
- b) Ley de Pesca : D.S. N° 430 de 1991 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.892 y sus modificaciones, Ley General de Pesca y Acuicultura.
- c) Sernapesca o Servicio : Servicio Nacional de Pesca.
- d) Registro : Registro Nacional de Entidades Auditoras.
- e) Programa C.C.D. : Programa a través del cual se establecen los requisitos, condiciones y procedimientos para la Certificación de la Captura y Desembarque de los recursos hidrobiológicos de origen industrial.
- f) Entidad Auditora : Persona Jurídica que realiza actividades de muestreo de cualquier tipo de producto o recurso natural o que esté acreditada ante Sernapesca para efectuar certificación de calidad.
- g) Certificador : Profesional designado por la Entidad Auditora y acreditado por Sernapesca para certificar la captura y desembarque de los recursos hidrobiológicos de origen industrial.
- h) Usuarios: Armadores de naves pesqueras industriales que, conforme al artículo 63 de la Ley de Pesca, deben entregar la información de captura por viaje de pesca.
- i) FORM -DI-01 : Documento oficial a través del cual el usuario debe informar cada desembarque y en el cual la Entidad Auditora debe certificar la captura y desembarque de las especies.
- j) FORM-RMC-02 : Reporte mensual o documento a través del cual la Entidad Auditora debe informar a Sernapesca las actividades certificadas y las observaciones más relevantes respecto de su cometido.
- k) T.I.C. : Tarjeta de identificación que acredita a los certificadores como representantes de la Entidad Auditora.
- l) Bases de Licitación : Bases Administrativas y Bases Técnicas para la licitación del Programa C.C.D.
- m) Bases Administrativas : Documento que contiene los antecedentes administrativos necesarios para la licitación del Programa C.C.D.
- n) Bases Técnicas : Documento que contiene los antecedentes técnicos necesarios para la licitación del Programa CCD.
- o) Agenda : Cuaderno foliado proporcionado por la Entidad Auditora y timbrado por el Servicio, donde el certificador registrará antecedentes operacionales de cada certificación.

TITULO II

Del procedimiento de certificación

Párrafo 1º

Previo a la recalada de naves

Tercero. Con el objeto de designar a los certificadores que efectuarán la certificación de un determinado desembarque, los usuarios del Programa C.C.D. deberán informar, vía facsímil o e-mail, a la Entidad Auditora de su jurisdicción, con al menos dos (2) horas de anticipación, la hora exacta de recalada de cada una de sus naves.

Una vez recepcionada la hora de una recalada, la Entidad Auditora confirmará al usuario, vía fax o e-mail, la recepción de la petición con copia al Servicio y deberá atender a cada una de las naves que recalán.

Cuarto. Los desembarques sólo se podrán iniciar con el visto bueno del certificador, el que se deberá presentar en el punto de desembarque sólo 10 minutos antes del inicio de la descarga.

Quinto. La Entidad Auditora deberá solicitar a los usuarios que desembarcan y trasladan el recurso en camiones, que presenten, previo al inicio del desembarque, una nómina con los camiones que utilizará que incluya, entre otros, nombre del propietario, patente y peso neto.

Párrafo 2º

Durante el desembarque

Sexto. Previo al inicio del desembarque los certificadores deberán desarrollar las siguientes tareas:

- a) Registrar la hora de llegada al recinto en la puerta de ingreso del recinto de descarga del usuario. Este registro se deberá efectuar en la agenda que la Entidad Auditora debe proveer y que deberá ser timbrado por el Servicio. Lo anterior, independiente a los requerimientos que en materia de ingreso o acceso a los recintos de descarga disponga cada usuario. Para ingresar a los recintos del usuario los certificadores deberán presentar su T.I.C.
- b) Uno de los certificadores se ubicará en la nave y el otro en la zona de la descarga. Ambos certificadores deberán estar comunicados por radio.
- c) Verificar en las bodegas de la nave, la o las especies presentes, número de bodegas con captura y estimación del volumen total.
- d) Verificar que la línea de descarga esté vacía, solicitando al usuario que succione agua por espacio de cinco (5) minutos.
- e) Verificar que los pozos, camiones o recintos en que se depositará el recurso no estén ocupados por otro recurso y, de estarlo, consignar la especie y volumen aproximado en la sección observaciones del FORM-DI- 01.

Séptimo. Una vez ejecutadas las acciones señaladas en numeral sexto el certificador debe solicitar al representante del usuario que dé inicio al desembarque. Durante el proceso de desembarque el certificador deberá efectuar las siguientes tareas:

- a) Verificar el tipo de recurso desembarcado y el volumen registrado, indicando en el apartado observaciones del FORM-DI-01 el número de camiones utilizados, el número de tolvas, el peso registrado en la cinta de pesaje, el número de cajas y peso promedio de éstas, cuando corresponda, según sea la especie desembarcada.
- b) En el desembarque de recursos pelágicos en que se encuentre presente más de una especie, se deben obtener muestras en diferentes etapas de la descarga y determinar la proporcionalidad en peso de cada especie.
- c) En el desembarque de recursos demersales y crustáceos en cajas, se deben obtener muestras del peso promedio de cada caja con recurso, en diferentes etapas de la descarga. Si la descarga es a granel, se deberá requerir la información relativa a los camiones señalada en el numeral quinto.
- d) Una vez que el representante del usuario informe que ha finalizado la descarga, el certificador a bordo verificará que las bodegas de la nave estén vacías, así como la línea de descarga cuando corresponda, para lo cual solicitará el funcionamiento de la yoma succionado agua durante cinco (5) minutos.
- e) Para el caso de los barcos factoría se contabilizará los productos desembarcados y éstos se reducirán a materia prima utilizando los factores de rendimiento establecidos por resolución del Sernapesca.

Párrafo 3°

De la información y certificación del desembarque

Octavo. Terminada la descarga, el representante del armador deberá llenar la parte superior del documento FORM-DI-01, consignando los datos finales de la captura desembarcada, por especie.

El certificador completará sólo el apartado N° 5 del FORM-DI-01, donde certificará el volumen desembarcado por cada especie y dejará constancia de aspectos operacionales tales como hora de inicio y término de la descarga, número de camiones utilizados, número de tolvas, peso registrado en la cinta de pesaje, número de cajas y peso promedio de las cajas, según corresponda a la especie desembarcada.

La certificación debe estar refrendada por el nombre del certificador, número de la T.I.C., firma del certificador y timbre de la Entidad Auditora.

Noveno. Si durante la emisión del FORM-DI-01 se cometen errores de escritura, éste no debe ser enmendado y se cruzará una línea diagonal para inutilizarlo o anularlo, procediendo a generar un nuevo formulario. El original del documento anulado debe ser entregado al Servicio junto con el formulario que consigne la información efectiva del desembarque.

Décimo. Una vez completado el FORM-DI-01 y certificado conforme a la normativa vigente, el usuario los distribuirá de la siguiente manera: formato original para el Servicio, la primera copia para el usuario y la segunda copia para la Entidad Auditora.

Décimo Primero. Una vez terminado el proceso de certificación del desembarque, el certificador deberá retirarse del lugar de descarga consignando en la puerta de salida del recinto de descarga del usuario la hora de retiro. Este registro se debe efectuar en la agenda. Lo anterior, independiente a los requerimientos que en materia de ingreso a los recintos de descarga disponga cada usuario.

Décimo Segundo. El Servicio entregará a cada armador un talonario FORM-DI-01 por cada nave inscrita, debidamente foliado y de uso exclusivo en esa nave. El talonario de formularios, así como su uso y abastecimiento son de exclusiva responsabilidad del usuario.

Décimo Tercero. Cada día antes de las 12:00 horas de cada día los usuarios deberán entregar en la oficina del Servicio de su jurisdicción los formularios originales del FORM-DI-01 emitidos durante el día anterior. El Servicio no recibirá a trámite los FORM-DI-01 que no tengan incorporada la certificación de la Entidad Auditora.

Décimo Cuarto. Cada vez que el usuario requiera de nuevos formularios FORM-DI-01, la persona autorizada por el usuario para dicho trámite se deberá presentar en la oficina del Servicio de su jurisdicción, acompañando una solicitud de nuevos documentos, debidamente completada, que encontrará al final del talonario de FORM-DI-01 en uso.

Una vez utilizado al menos un 60% de los formularios, los usuarios podrán solicitar nuevos talonarios. Será responsabilidad del usuario no quedar desabastecidos de los documentos FORM-DI-01 para certificar.

Décimo Quinto. El certificador deberá completar el formulario Registro de Movimientos FORM-RMC-02 diariamente. Los primeros cinco días de cada mes el representante regional de la Entidad Auditora deberá informar a la oficina del Servicio de su jurisdicción, la hoja mensual de dicho formulario por correo electrónico. Si el plazo vence en día feriado, se entenderá que la obligación se traslada para el primer día hábil siguiente.

Si durante un mes la Entidad Auditora no ha prestado servicios de certificación y en consecuencia no han utilizado los documentos del FORM-RMC-02, también deberá entregar el formulario antes señalado, en el plazo ya definido, con la inscripción en diagonal de la frase “Sin Movimiento”.

Décimo Sexto. Cada vez que la Entidad Auditora requiera de nuevos formularios FORM-RMC-02, la persona autorizada por la Entidad Auditora para dicho trámite se deberá presentar en la oficina de su jurisdicción, acompañando una solicitud de nuevos documentos, debidamente completada, que encontrará al final del talonario de FORM-RMC-02 en uso.

Décimo Séptimo. Tanto en el talonario de Guías de Despacho como en los de Facturas emitidas por la Entidad Auditora, se deberá incorporar una copia adicional, la cual debe llevar una leyenda en su parte inferior que diga “Copia Sernapesca”, de un color diferente a las utilizadas para los efectos tributarios. Si la Entidad Auditora cuenta con documentación antigua, deberá sacar fotocopia del documento original utilizado y deberá incorporar la nueva copia a más tardar el primero de julio del año 2001.

La Entidad Auditora deberá archivar las copias de los documentos con la leyenda ‘‘Copia Sernapesca’’, así como las fotocopias, ordenadas por usuario, manteniendo un archivo único para las guías o facturas anuladas o utilizadas en otras materias distintas a la de certificación, las cuales deberán estar a disposición de los funcionarios del Servicio cuando éstos así lo requieran.

Asimismo, mensualmente se deberá incorporar a dicho archivo una copia de la relación de servicios señalada en el numeral decimoquinto de esta resolución. Cada una de las Guías de Despacho o factura con la leyenda ‘‘Copia Sernapesca’’, según corresponda, deberá ser archivada con la copia de FORM-DI-01 que queda en manos de la Entidad Auditora.

TITULO III

De las tarifas de certificación

Décimo Octavo. Los costos por los servicios de certificación serán de cargo de los usuarios y las tarifas de certificación y la periodicidad en los pagos serán establecidos por resolución del Servicio, en conformidad al resultado de la licitación a que se refiere la resolución N° 359, de 2001.

Décimo Noveno. Al día siguiente de emitido el certificado la Entidad Auditora deberá remitir al usuario una Guía de Despacho o Factura, según corresponda, por el servicio prestado. Los primeros cinco días de cada mes la Entidad Auditora emitirá las facturas, por los servicios prestados, a cada usuario, adjuntando una copia del FORM-RMC- 02.

TITULO IV

Disposiciones varias

Vigésimo. La certificación de un hecho falso o inexistente y su utilización maliciosa serán sancionadas con las penas establecidas en los artículos 194 o 196 del Código Penal, según corresponda. Para todos los efectos se entenderá que los certificados constituyen instrumento público.

Vigésimo Primero. Los certificadores de las Entidades Auditoras que participan en el Programa C.C.D., que incurran en algunas de las situaciones que a continuación se señalan, serán retirados del Programa por el Director Regional de Pesca y no podrán continuar participando mientras no se resuelva completamente su situación y su continuidad en él. Lo anterior se producirá cuando el certificador incurra en las siguientes causales:

- a) No acudir en los días y horarios establecidos y asignados a efectuar el servicio de certificación.
- b) No acatar los procedimientos de certificación e información establecidos en el Título II de esta resolución.

Vigésimo Segundo. Cuando un certificador sea retirado del Programa por las razones antes señaladas, la Entidad Auditora podrá apelar a la Dirección Nacional de Pesca. La apelación se deberá presentar en la oficina regional de su jurisdicción, en un plazo no superior a 5 días corridos, contados desde la fecha de notificación de la suspensión, acompañando todos los documentos y antecedentes que a su juicio justifican su reincorporación. La Dirección Regional enviará los antecedentes al Sr. Director Nacional de Pesca para su decisión final, adjuntando un informe técnico sobre la materia en cuestión.

La decisión final de la Dirección Nacional no será sujeta a reclamación alguna.

Si la apelación resulta favorable el certificador será reintegrado en el Programa en forma inmediata, si la Entidad Auditora así lo dispone. Si la apelación es rechazada, el certificador deberá ser retirado del Programa, debiendo hacer inmediata devolución de la credencial otorgada.

Vigésimo Tercero. Las entidades auditoras inscritas en el Registro y participantes en el Programa C.C.D., que directa o indirectamente incurran en algunas de las situaciones que a continuación se señalan, serán retirados en forma definitiva del Programa, sin derecho a apelación o reclamo posterior, sin perjuicio de las acciones civiles y penales que correspondan:

- a) Ser reincidente en cualquiera de las faltas de las letras a) o b) señaladas en el numeral vigésimo primero.
- b) No presentar en los plazos establecidos el formulario FORM-RMC-02.
- c) No haber completado o mantenido en forma diaria la información requerida en el formulario FORM-RMC-02.
- d) Por informar y certificar volúmenes menores a los desembarcados.
- e) Por informar presencia de especies distintas a las desembarcadas.
- f) Por no tener al día o existir ausencia de una copia del documento tributario en el archivo que debe llevar la Entidad Auditora.
- g) Por presentar problemas con el Servicio de Impuestos Internos, con relación al proceso de timbraje de documentos tributarios.
- h) Por emitir fotocopia de los certificados o cualquier otro documento relacionado con el Programa C.C.D. sin la debida autorización escrita del Servicio.
- i) Por cambio o alteración de fechas o cualquier dato ya consignado en el certificado.
- j) Por no permitir, entorpecer o estorbar los procedimientos de monitoreo y supervisión del Programa C.C.D.
- k) Por mantener o iniciar relaciones comerciales o familiares con personas o empresas ligadas al sector de los usuarios y no haberlas declarado oportunamente.
- l) Por cobrar tarifas distintas a las establecidas en esta resolución.
- m) Por renuncia voluntaria de la Entidad Auditora, la cual debe ser informada por escrito al Director Nacional de Pesca, por carta certificada, con a lo menos 90 días de anticipación.

Vigésimo Cuarto. El retiro definitivo del Sistema por cualquiera de las causales antes señaladas, facultará al Servicio para hacer efectivo el cobro de los documentos en garantía entregados por la Entidad Auditora para el fiel cumplimiento de la tarea encomendada, quedando al margen de futuras licitaciones.

Vigésimo Quinto. Tanto los usuarios como los certificadores inscritos y operando en el Programa C.C.D. deberán observar y cumplir las indicaciones de fiscalización que sean impartidas por los funcionarios del Servicio.

Vigésimo Sexto. El incumplimiento a lo establecido en la presente resolución será sancionado conforme a lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura y sus modificaciones y en la ley N° 19.713.

Anótese, notifíquese, publíquese y archívese.- Sergio Mujica Montes, Director Nacional de Pesca.

MINISTERIO DE SALUD

Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena

DEJA SIN EFECTO LAS RESOLUCIONES SANITARIAS N°s 439 Y N° 805, AMBAS DE 2000

(D.O. N° 36.933, de 7 de Abril de 2001)

Núm. 503.- Puerto Montt, 29 de marzo de 2001.-Vistos estos antecedentes: La necesidad de modificar y refundir en una sola las resoluciones sanitarias N° 439 del 06/04/2000 y N° 805 del 09/05/2000 del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, las que establecen las condiciones de desembarco, comercialización y transporte de mariscos susceptibles de ser afectados por el fenómeno de Marea Roja y que puedan provenir de la XI Región; lo informado por el Servicio de Salud Aysén mediante resolución sanitaria N° 1 de 03/01/2001 sobre protocolos de análisis toxicológicos emitidos por el Laboratorio de Marea Roja del Servicio de Salud Aysén; Teniendo Presente: La necesidad de normar un procedimiento de control sanitario para el período de la Semana Santa del presente año y fijar puertos de desembarco para todos los mariscos provenientes de la XI Región, manteniéndose la vigilancia sanitaria para evitar el riesgo de consumo de productos contaminados con el fenómeno de Marea Roja; y Teniendo, además, presente: Lo dispuesto en el decreto ley N° 2.763/79, decreto supremo N° 42/86, Orgánico de los Servicios de Salud, decreto supremo N° 207/2000 del Ministerio de Salud, lo previsto en los artículos 3, 108, y siguientes del Código Sanitario y artículos 2, 3, 9 y 12 del Reglamento Sanitario de los Alimentos aprobado por decreto supremo N° 977 de 1996 del Ministerio de Salud, dicto la siguiente:

R e s o l u c i ó n:

1.- Déjase sin efecto las resoluciones sanitarias N° 439* del 06/04/2000 y 805** del 09/05/2000 del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, y publicadas en el Diario Oficial del 17.04.2000 y del 19.05.2000 respectivamente.

2.- Ratifícase y manténgase para la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena la resolución N° 1*** del 03/01/2001 del Servicio de Salud Aysén, que señala: “1.- Déjase sin efecto resolución N° 183 del 02/08/2000 del Director del Servicio de Salud Aysén. 2.-Modifícase establecido puntos N° 2 y 3, resolución N° 131**** del 25/05/1999 del Servicio de Salud Aysén como se detallan:

Punto N° 2:

Autorízase a partir de la fecha de la presente resolución, la extracción, transporte, procesamiento, elaboración, comercialización y/o consumo de mariscos bivalvos secos y frescos y de picorocos, procedentes de las áreas de la XI Región, jurisdicción del Servicio de Salud Aysén, que se detallan:

Recurso: Chorito

Area Autorizada: Desde los 72°51' de Longitud Weste hacia el Weste y desde los 44° de Latitud Sur hacia el Norte, comprendiendo las áreas de Melinka y Raúl Marín Balmaceda, a excepción en esta última, del sector denominado Brazo del Pillán. Puntos de referencia: Zona Sur de Isla Betecoi y P. del Calvario en Canal Refugio hacia el Norte y por el Este Punta Redonda.

* Publicado en el Bol. Inf. Marít. N° 2/2000, página 56.

** Publicado en el Bol. Inf. Marít. N° 3/2000, página 41.

*** Publicado en el Bol. Inf. Marít. N° 1/2001, página 57.

**** Publicado en el Bol. Inf. Marít. N° 4/1999, página 11.

Recursos : Picoroco (**Megabalanus psittacus**) Choro (**Choromytilus chorus**) Mariscos Bivalvos, como Ostras, Navajuela, Ostiones y otros.

Area Autorizada: Desde los 44° de Latitud Sur hacia el Norte. Puntos de referencia: Areas sur de Islas Betecoi y Refugio hacia el Norte.

Recursos: Almeja Cholga

Area Autorizada: 44°50' Latitud Sur al Norte. Puntos de referencia: Norte Grupo Enjambre e Isla Jorge.

Punto N° 3:

Prohíbese, desde fecha presente resolución la extracción, transporte, procesamiento, elaboración, comercialización y/o consumo de mariscos bivalvos secos y frescos y de picorocos, procedentes de todas aquellas áreas pertenecientes a la jurisdicción del Servicio de Salud Aysén, no contempladas en el punto anterior, específicamente:

Recurso : Chorito

Area de Prohibición: 72°51' de Longitud Weste hacia el Este y desde los 44° de Latitud Sur hacia el Norte, sector Brazo del Pillán y resto de la XI Región, desde 44° de Latitud Sur hacia el Sur.

Recursos : Picoroco Choro Mariscos bivalvos, tales como: Ostras, Navajuelas, Ostiones y otros.

Area de Prohibición: Desde los 44° de Latitud Sur hacia el Sur.

Recursos : Almeja Cholga

Area de Prohibición: 44°50' Latitud Sur hacia el Sur.

3.- Fijase el Puerto de Quellón como único puerto de desembarco para todos los mariscos bivalvos y picorocos provenientes de la zona libre de Marea Roja de la XI Región.

Fijase como horario de desembarco de los mariscos, desde las 8:00 horas A.M. hasta las 18:00 horas P.M., inclusive domingo y festivos.

4.- Dispónese, la exigencia de envasado en origen (mallas, sacos o cajones, etc.) y la identificación de todos los mariscos bivalvos, picorocos y del recurso loco que procedan de la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, mediante tarjetas en las que se señale: Nombre de la embarcación, Matrícula, Identificación completa del Patrón de la embarcación, Identificación completa de los extractores, tipo de mariscos, lugar de extracción y su fecha.

5.- Fijase, como puertos de desembarco los puertos o caletas de Quellón, Dalcahue, Ancud, Carelmapu, Maullín, Calbuco, Puerto Montt y Cochamó, para todas las embarcaciones que transporten mariscos bivalvos y picorocos que provengan del territorio jurisdiccional del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, lo que deberá ser controlado por la Autoridad Marítima.

6.- Fijase, como horario de desembarco de mariscos en los puertos o caletas antes señalados, exclusivamente desde las 8:00 horas A.M. hasta las 18:00 horas P.M. inclusive domingo y festivos.

7.- Dispónese que en cada desembarco, muestreo y/o controles realizados por la Autoridad Sanitaria y Autoridad Marítima:

a) Se decomisarán todos los mariscos bivalvos y picorocos que no exhiban tarjeta de identificación o que provengan de áreas con prohibición de extracción.

b) Asimismo, caerán en decomiso la nave, lancha o vehículo que transporten mariscos infringiendo esta resolución.

c) Se muestreará mariscos sólo de envases que exhiban la tarjeta de identificación de origen señalada en el punto 4 de la presente resolución y que se destinen a consumo directo de la población.

8.- Dispónese que sin perjuicio del cumplimiento de esta resolución, será responsabilidad de las industrias pesqueras instaladas en esta jurisdicción asegurarse que la materia prima para la elaboración de sus productos sea inocua y cumpla con las disposiciones contempladas en la legislación sanitaria vigente.

Las industrias pesqueras que tengan instalaciones o sucursales en el resto del país, deberán a su costa ordenar examinar muestras del producto, de su materia prima, en el Laboratorio Bromatológico del Hospital de Castro o en Puerto Montt, dependientes de este Servicio de Salud, según corresponda.

9.- Prohíbese, estrictamente el apozamiento de mariscos, moluscos bivalvos, picorocos y del recurso loco, provenientes de la XI Región, en las aguas jurisdiccionales del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, debiendo denunciarse este hecho a la Autoridad o a las Oficinas del Departamento de Programas sobre el Ambiente de este Servicio de Salud.

10.- Las Autorizaciones referidas en el punto N° 1 de la presente resolución, no afectan de manera alguna los recursos en veda o con restricciones contempladas en otras normas de carácter general o especial.

11.- Dispónese que el cumplimiento de esta resolución será fiscalizado, en lo que proceda, por la Autoridad Sanitaria, Autoridad Marítima y Carabineros de Chile y su infracción será objeto de sumario sanitario conforme al procedimiento previsto en el Libro Décimo del Código Sanitario y a las penas que establece el Código Penal.

12.- Cualquier persona sea natural o jurídica debidamente individualizada, deberá notificar a la Autoridad Sanitaria la existencia de mariscos bivalvos y picorocos con presencia de toxina diarreica y/o parálitica (VDM y/o VPM), lo que deberá hacerse de inmediato de conocido el resultado del examen, para que se proceda al decomiso, desnaturalización y destrucción sin perjuicio de lo dispuesto en el punto anterior; y en el evento que la denuncia a los Tribunales lo hiciera la Autoridad Marítima, ésta deberá remitir una copia de los antecedentes a la Dirección del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena para que tome conocimiento y se haga parte en el proceso.

13.- La presente resolución regirá a contar de esta fecha sin perjuicio de su publicación en el Diario Oficial y hasta que no se disponga lo contrario. Se publicará además en los medios de comunicación, tanto en la XI Región correspondiente a la jurisdicción del Servicio de Salud Aysén, en la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, como en la jurisdicción del Servicio de Salud Metropolitano del Ambiente.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Loreto Lorca Núñez, Directora Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena.

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/761 VRS.

APRUEBA PROGRAMA DE ESTUDIO
PRESENTADO POR EL COLEGIO DE CAPITANES Y
PILOTOS DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL
A.G.

VALPARAISO, 09 de Abril de 2001.

VISTO: El Programa de Estudio presentado por el Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Nacional A.G., la Resolución DGTM. Y MM. ORD. N° 12.600/14 de fecha 3 de Enero de 2001; lo establecido en el Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, aprobado por D.S. (M) N° 90 de fecha 15 de Junio de 1999; el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78-95; lo dispuesto en el título V de la Ley de Navegación, aprobada por Decreto Ley N° 2.222 de 1978; y teniendo presente las atribuciones que me confiere la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante;

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE a contar de esta fecha el Programa de Estudio presentado por el Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Nacional A.G., correspondiente al siguiente curso de capacitación para Oficiales de Cubierta; el cual se ajusta a las exigencias del D.S. (M) N° 90 de fecha 15 de Junio de 1999 y del Convenio sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78-95 de la Organización Marítima Internacional (OMI):
 - a) "Curso Básico de Gestión para Mando como Piloto Regional"
- 2.- Se deja expresa constancia que el Colegio de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante Nacional, deberá cumplir las siguientes instrucciones:
 - a) Al inicio del curso enviará a DIRINMAR la nómina de alumnos a los siguientes e-mails: sjedumar@directemar.cl - secedumar@directemar.cl o al fax 208085.
 - b) Al término de curso remitirá el acta de calificaciones escrita, acompañada de un disquete al Sr. Jefe de la División Educación Marítima.
- 3.- ANOTESE, PUBLIQUESE Y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(Fdo.)

JORGE ARANCIBIA CLAVEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/785 VRS.

APRUEBA PROGRAMA DE ESTUDIO
PRESENTADO POR EL CENTRO DE ESTUDIOS
NAVIEROS (CENAV), SEDE PUERTO MONTT.

VALPARAISO, 11 de Abril de 2001.

VISTO: El Programa de Estudio presentado por el Centro de Estudios Navieros (CENAV), Sede Puerto Montt, la Resolución DGTM. Y MM. ORD. N° 12.600/14 de fecha 3 de Enero de 2001, lo establecido en el Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, aprobado por D.S. (M) N° 90 de fecha 15 de Junio de 1999; el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78-95; lo dispuesto en el título V de la Ley de Navegación, aprobada por Decreto Ley N° 2.222 de 1978; y teniendo presente las atribuciones que me confiere la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante;

R E S U E L V O:

- 1.- APRUEBASE a contar de esta fecha el Programa del Centro de Estudios Navieros (CENAV), sede Puerto Montt, correspondiente al siguiente curso de capacitación para Oficiales de Cubierta; el cual se ajusta a las exigencias del D.S. (M) N° 90 de fecha 15 de Junio de 1999 y del Convenio sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 78/95 de la Organización Marítima Internacional (OMI):
 - a) "Curso Básico de Gestión para Mando como Piloto Regional".
- 2.- Se deja expresa constancia que el Centro de Estudios Navieros (CENAV), sede Puerto Montt, R.U.T. 78.892.690-9, deberá cumplir las siguientes instrucciones:
 - a) Al inicio de cada curso enviará a DIRINMAR la nómina de alumnos a los siguientes e-mails: sjedumar@directemar.cl - secedumar@directemar.cl o al fax 208085.
 - b) Al término de curso remitirá el acta de calificaciones escrita, acompañada de un disquete al Sr. Jefe de la División Educación Marítima.
- 3.- ANOTESE, PUBLIQUESE Y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(Fdo.)

JORGE ARANCIBIA CLAVEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 6.600/1 VRS.

FIJA LISTA DE PRECIOS DE PUBLICACIONES
EDITADAS POR LA D.G.T.M. Y M.M. PARA
VENTA A PUBLICO.

VALPARAISO, 16 de Abril de 2001.

VISTOS: Que la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante por intermedio de su Oficina de Reglamentos y Publicaciones Marítimas, edita y publica la serie monográfica Territorio Marítimo (TM), destinada a la difusión de la normativa legal y reglamentaria, tanto nacional como internacional, que diga relación a los Intereses Marítimos Nacionales; que dichas publicaciones se encuentran a la venta a público en las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto del país; lo dispuesto en el Art. 203, letra d) del Reglamento de Publicaciones y Tramitaciones de la Armada, N° 7-20/1 (1985), aprobado por Resolución C.J.A. Ord. N° 6568/27 Vrs., de 24 de Diciembre de 1985; y las atribuciones que me otorga el artículo 809 del D.S. (M.) N° 427, de 1979, que aprobó el Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante,

RESUELVO:

- 1.- FIJANSE, a contar del 1° de Abril de 2001, los valores de publicaciones editadas por esta Dirección General para venta a público que se señalan en Lista de Precios adjunta.
- 2.- DECLARASE, que los valores indicados en la citada Lista de Precios deberán ser considerados en las respectivas Rendiciones de Cuenta a contar de la fecha fijada en el párrafo precedente.

ANOTESE, comuníquese a quienes corresponda y publíquese en el Boletín Informativo Marítimo.

(Fdo.)
JORGE ARANCIBIA CLAVEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

LISTA DE PRECIOS

**DE PUBLICACIONES EDITADAS POR LA
DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO
Y DE MARINA MERCANTE
PARA VENTA A PUBLICO**

(Fijada por Resolución D.G.T.M. Y M.M. Ord. N° 6.600/1 VRS., de 16 de Abril de 2001,
y que regirá a contar del 1° de Abril de 2001.)

Código	N° de Stock	Publicación Territorio Marítimo	Precio de Venta
TM-001	7610-N01-0549	Ley de Navegación. (3ra. Edición).	\$ 1.700
TM-002	7610-N01-0459	Reglamento General de Deportes Náuticos. (2da. Edición).	\$ 1.700
TM-004	7530-N01-0092	Reglamento de las Comisiones de Inspección de Naves. (2da. Edición).	\$ 1.700
TM-005	7530-N01-0273	Reglamento del Registro de Naves y Artefactos Navales. (3ra. Edición).	\$ 700
TM-006	7610-N01-0589	Reglamento de Recepción y Despacho de Naves. (3ra. Edición).	\$ 700
TM-007	7610-N01-0588	Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado.	\$ 750
TM-008	7530-N01-0447	Reglamento de Practicaje y Pilotaje. (2da. Edición).	\$ 950

DGTM. Y MM
Ord.N° 6.600/1
de 16.ABR.2001

Los precios se indican en pesos y pueden ser modificados sin previo aviso.

A la venta al público en todas las Gobernaciones Marítimas

y Capitanías de Puerto del país.

Código	Nº de Stock	Publicación Territorio Marítimo	Precio de Venta
TM-009	7530-N01-0399	Reglamento de Prácticos. (2da. Edición).	\$ 800
TM-010	7610-N01-0583	Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las Naves Mercantes y Especiales Mayores y de Artefactos Navales, sus inspecciones y su reconocimiento. (2da. Edición).	\$ 3.300
TM-012	7610-N01-0579	Código de Comercio Libro III, De la Navegación y el Comercio Marítimos. (2da. Edición).	\$ 2.850
TM-013	7610-N01-0603	Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las naves y Litoral de la República. (4ta. Edición).	\$ 2.200
TM-015	7610-N01-0609	Ley de Fomento a la Marina Mercante.	\$ 1.700
TM-016	7610-N01-0609A	Reglamento de la Ley de Fomento a la Marina Mercante. Nota: Actualmente incorporado en un solo volumen junto a TM-015.	---
TM-017	7610-N01-0585	Reglamento de Agentes de Naves. (2da. Edición).	\$ 1.300

DGTM. Y MM
Ord. Nº 6.600/1
de 16.ABR.2001

Los precios se indican en pesos y pueden ser modificados sin previo aviso.

A la venta al público en todas las Gobernaciones Marítimas

y Capitanías de Puerto del país.

Código	N° de Stock	Publicación Territorio Marítimo	Precio de Venta
TM-018	7610-N01-0595	Reglamento sobre Trabajo Portuario. (3ra. Edición).	\$ 620
TM-018A		Reglamento Curso Básico de Seguridad de Faenas Portuarias Nota: Actualmente incorporado en un solo volumen junto a TM-018.	---
TM-019	7530-N01-0276	Reglamento de trabajo a bordo en naves de la Marina Mercante Nacional.	\$ 620
TM-020	7610-N01-0275	Reglamento sobre concesiones marítimas. (4ta. Edición).	\$ 1.500
TM-021	7610-N01-0582	Cartilla radiotelefónica del servicio móvil marítimo. (2da. Edición).	\$ 2.200
TM-023	7530-N01-0290	Manual de seguridad para buques pesqueros menores.	\$ 9.600
TM-024	7530-N01-0309	Recomendaciones de seguridad para dotaciones de yates.	\$ 2.400
TM-030	7610-N01-0584	Reglamento para fijar dotaciones mínimas de seguridad en las naves.	\$ 620
TM-035	7610-N01-0555	Reglamento de Buceo para Buzos Profesionales.	\$ 1.700

DGTM. Y MM
Ord.N° 6.600/1
de 16.ABR.2001

Los precios se indican en pesos y pueden ser modificados sin previo aviso.

A la venta al público en todas las Gobernaciones Marítimas

y Capitanías de Puerto del país.

Código	Nº de Stock	Publicación Territorio Marítimo	Precio de Venta
TM-042	7610-N01-0581	Reglamento internacional para prevenir los abordajes,1972. (4ta. Edición).	\$ 2.000
TM-044	7530-N01-0129	Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, SOLAS 74.	\$ 7.500
TM-045	7530-N01-0195	Convenio Internacional para la seguridad de los buques pesqueros. Torremolinos 77.	\$ 5.300
TM-046	7530-N01-0294	Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, compuesto por: parte A y B. (2da. Edición).	\$ 7.700
TM-047	7530-N01-0292	Código de prácticas acerca de la exactitud de la información sobre estabilidad para buques pesqueros. (2da. Edición).	\$ 1.800
TM-048	7530-N01-0284	Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación de pescadores.	\$ 4.600
TM-049	7530-N01-0288	Directrices FAO/OIT/OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños. (2da. Edición).	\$ 2.000

DGTM. Y MM
Ord.Nº 6.600/1
de 16.ABR.2001

Los precios se indican en pesos y pueden ser modificados sin previo aviso.

A la venta al público en todas las Gobernaciones Marítimas

y Capitanías de Puerto del país.

Código	Nº de Stock	Publicación Territorio Marítimo	Precio de Venta
TM-051	7530-N01-0297	Código de prácticas de seguridad para buques que transportan cubiertas de madera y su suplemento.	\$ 4.250
TM-052	7530-N01-0297A	Directrices OMI/OIT sobre la arrumazón de la carga en contenedores y vehículos. Nota: Actualmente incorporado en un solo volumen junto a TM-051.	---
TM-053	7530-N01-0295	Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel. (2da. Edición).	\$ 4.500
TM-054	7530-N01-0370	Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales. (2da. Edición).	\$ 800
TM-055	7530-N01-0305	Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1989. Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales.	\$ 3.000
TM-056	7530-N01-0296	Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos. Parte I Prevención. (2da. Edición).	\$ 2.000

DGTM. Y MM
Ord. Nº 6.600/1
de 16.ABR.2001

Los precios se indican en pesos y pueden ser modificados sin previo aviso.

A la venta al público en todas las Gobernaciones Marítimas

y Capitanías de Puerto del país.

Código	Nº de Stock	Publicación Territorio Marítimo	Precio de Venta
TM-057	7530-N01-0362	Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos. Parte II Planificación para Contingencias. (2da. Edición).	\$ 1.600
TM-058	7530-N01-0363	Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos. Parte III Salvamento. (2da. Edición).	\$ 1.450
TM-059	7530-N01-0364	Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos. Parte IV Lucha contra los derrames de Hidrocarburos. (2da. Edición).	\$ 9.000
TM-061	7610-N01-0587	Recomendaciones sobre la utilización sin riesgo de plaguicidas en los buques. (2da. Edición).	\$ 880
TM-062	7610-N01-0608	Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR). Volumen III – Medios Móviles.	\$ 2.000
TM-063	7610-N01-0591	Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la OMI. (2da. Edición).	\$ 920

Los precios se indican en pesos y pueden ser modificados sin previo aviso.

A la venta al público en todas las Gobernaciones Marítimas

y Capitanías de Puerto del país.

Código	Nº de Stock	Publicación Territorio Marítimo	Precio de Venta
TM-064	7530-N01-0312	Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA).	\$ 3.100
TM-066	7530-N01-0372	Ley General de Pesca y Acuicultura.	\$ 2.200
TM-067	7530-N01-0373	Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática.	\$ 1.500
TM-068	7610-N01-0590	Reglamento de Concesiones y Autorizaciones de Acuicultura. (2da. Edición).	\$ 730
TM-069	7530-N01-0375	Código del Trabajo.	\$ 3.500
TM-070	7530-N01-0376	Ley Sobre Bases Generales del Medio Ambiente.	\$ 1.400
TM-071	7530-N01-0382	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.	\$ 7.300
TM-072	7530-N01-0393	MARPOL 73/78 Edición refundida, 1991.	\$ 10.000
TM-073	7530-N01-0394	SOLAS Edición refundida, 1992.	\$ 12.000
TM-078	7530-N01-0430	Manual de Inscripción de Naves y Artefactos Navales Menores.	\$ 1.700

DGTM. Y MM
Ord.Nº 6.600/1
de 16.ABR.2001

Los precios se indican en pesos y pueden ser modificados sin previo aviso.

A la venta al público en todas las Gobernaciones Marítimas

y Capitanías de Puerto del país.

Código	N° de Stock	Publicación Territorio Marítimo	Precio de Venta
TM-079	7610-N01-0523	Instrucciones para entidades que cuentan con sistema de seguridad privada marítimo-portuaria.	\$ 1.030
TM-080	7610-N01-0524	Instrucciones para entidades de asesoría, prestación de servicios y capacitación en seguridad privada marítimo-portuaria.	\$ 970
TM-081	7610-N01-0512	Manual de Capacitación de Personal de Seguridad Privada Marítimo-Portuaria.	\$ 980
TM-082	7610-N01-0522	Manual de Armamento y prácticas de tiro para vigilantes privados marítimos. (Edición numerada restringida para venta exclusivamente a capacitadores de vigilantes privados marítimos registrados ante la A. Marítima).	\$ 1.850
TM-083	7530-N01-0544	Historia de la Autoridad Marítima en Chile (Edición de Lujo).	\$ 28.100
TM-083	7530-N01-0546	Historia de la Autoridad Marítima en Chile.	\$ 11.900

VALPARAISO, 16 de Abril de 2001.

(Fdo.)
JORGE ARANCIBIA CLAVEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DGTM. Y MM
Ord.N° 6.600/1
de 16.ABR.2001

Los precios se indican en pesos y pueden ser modificados sin previo aviso.

A la venta al público en todas las Gobernaciones Marítimas

y Capitanías de Puerto del país.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**OFICIALIZA DESIGNACION DE CONSEJEROS TITULARES Y SUPLENTE
REPRESENTANTES DE LOS PESCADORES ARTESANALES DEL CONSEJO
DE FOMENTO DE LA PESCA ARTESANAL**

(D.O. N° 36.939, de 17 de Abril de 2001)

Núm. 70 exenta.- Santiago, 2 de abril de 2001.-Visto: Lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones contenidas en las leyes N° 19.079 y N° 19.080 cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991 y el D.S. N° 456, de 1992, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 55, de 1992, de la Contraloría General de la República; el Informe de Cómputos de las votaciones efectuadas por el sector pesquero artesanal, emitido por el Servicio Nacional de Pesca, y

Considerando:

1.- Que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7° letra f) del D.S. N° 456, de 1992, Reglamento del Fondo de Fomento para la Pesca Artesanal, el Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción ha procedido a designar a los representantes de los pescadores artesanales del Consejo de Fomento de la Pesca Artesanal.

2.- Que, de conformidad a lo señalado en el artículo 8° del citado D.S., esta designación debe oficializarse mediante una resolución del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

R e s u e l v o:

Artículo 1°.- Fíjase como nómina oficial de los miembros titulares y suplentes, representantes de los pescadores artesanales, del Consejo de Fomento de la Pesca Artesanal la siguiente:

1. Por la Macro Zona Pesquera comprendida entre la I y IV Regiones:

Titular

Nombre : Pascual Rojo Leiva

RUT. : 5.502.159-7

Categoría : Pescador Artesanal

Suplente

Nombre : Oroindo Delgado Vargas

RUT. : 4.089.946-4

Categoría : Pescador Artesanal

2.- Por la Macro Zona Pesquera comprendida entre la V y IX Regiones:

Titular

Nombre : José Barrios Farías

RUT. : 8.384.961-4

Categoría : Mariscador

Suplente

Nombre : Carlos Inzunza Bustos

RUT. : 6.570.548-6

Categoría : Mariscador

3.- Por la Macro Zona Pesquera comprendida entre la X y XII Regiones:

Titular

Nombre : Pedro Ojeda Maldonado

RUT. : 7.950.040-2

Categoría : Pescador Artesanal

Suplente

Nombre : Miguel Ampuero Cárcamo

RUT. : 8.594.264-6

Categoría : Mariscador

Artículo 2°.- Los miembros representantes de los pescadores artesanales individualizados en el artículo 1°, durarán cuatro años en sus funciones, y no podrán ser reelegidos por el período inmediatamente siguiente.

Anótese, comuníquese y publíquese.- José de Gregorio Rebeco, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

MINISTERIO DE HACIENDA

Servicio Nacional de Aduanas

**ESTABLECE REQUISITOS PARA HABILITACION DE
ALMACENES PARTICULARES DE IMPORTACION**

(D.O. N° 36.944, de 23 de Abril de 2001)

Núm. 1.307.- Santiago, 9 de abril de 2001.- Vistos: El artículo 108° de la Ordenanza de Aduanas, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se encuentra contenido en el decreto con fuerza de ley N° 2, publicado en el Diario Oficial del 21 de julio de 1998.

Considerando:

Que, dentro del marco de modernización del Servicio de Aduanas, se encuentra el constante estudio y revisión de sus procesos con el fin de establecer la optimización en sus tramitaciones.

Que, conforme se establece en el artículo 108° inciso primero, el Director Nacional de Aduanas podrá habilitar hasta por 90 días de oficio o a petición de los interesados, determinados locales o recintos particulares para el depósito de mercancías, sin previo pago de los derechos e impuestos que causen en su importación.

Que, de acuerdo a los procedimientos en práctica hasta la fecha, se ha hecho necesario establecer regulaciones para la concesión de Almacenes Particulares de Importación, y

Teniendo presente: Lo dispuesto en los números 7 y 8 del artículo 4° del DFL 329, de 1979, Ley Orgánica del Servicio Nacional de Aduanas y Art. 1° del D.L. 2.554, de 1979, dicto la siguiente

R e s o l u c i ó n:

Establécense los siguientes requisitos para la habilitación de los Almacenes Particulares de Importación:

1.- La habilitación de un Almacén Particular de Importación sólo se podrá conceder hasta por un plazo máximo de 90 días y para el depósito de mercancías que tengan un valor aduanero superior a US\$15.000. La renovación de la vigencia del Almacén Particular de Importación sólo procederá por un período equivalente al inicialmente solicitado.

2.- Para el otorgamiento de un Almacén Particular de Importación, los interesados deberán presentar una solicitud de habilitación en la Aduana que tenga jurisdicción sobre el recinto que se destine al efecto, debiendo dejarse en ese acto una garantía equivalente a los derechos e impuestos que causare su importación, en la forma de boleta bancaria o póliza de seguro.

Dicha caución será devuelta al solicitante al momento de acreditarse el pago de los derechos e impuestos que correspondan, lo que podrá realizarse utilizando la alternativa de pago electrónico habilitada por el Servicio Nacional de Aduanas. En todo caso la misma caución podrá utilizarse como garantía para sucesivas solicitudes de Almacén Particular de Importación, siempre que la misma se encuentre vigente durante el nuevo período y la suma de derechos e impuestos asociados a las mercancías que se encuentren almacenadas no supere el total garantizado.

3.- Sin perjuicio de lo señalado en los numerales 1 y 2 anteriores, no se concederá el régimen de Almacén Particular de Importación a aquellas mercancías que se encuentren clasificadas en las siguientes Partidas Arancelarias:

Partida	0301 a 0304	Pescados frescos en cualquier
Partida	0306	forma de presentación
Partida	0307	Crustáceos frescos
Partida	0401	Moluscos frescos
Partida	1506 a 1517	Leche líquida
Partida	1101	Aceites
Capítulo 2	Carnes	Harinas
Capítulo 8	Frutas y frutos comestibles	
Capítulo 6	Flores frescas	
Capítulo 19	Mezclas de harina	

4.- Las mercancías que por su naturaleza no pueden ser normalmente depositadas en recintos de depósito aduanero quedarán exceptuadas de las regulaciones establecidas en el numeral 1 anterior. Dentro de éstas se considerarán las que se presenten como líquidos o sólidos a granel, inflamables, tóxicas, explosivas o peligrosas, según se establece en lista anexa.

5.- También quedarán exceptuadas de las regulaciones establecidas en el numeral 1, aquellas mercancías susceptibles de acogerse al beneficio del Almacén Particular reguladas en el inciso segundo del Artículo 108° de la Ordenanza de Aduanas.

6.- No se concederá Almacén Particular de Importación a ningún consignatario, que al momento de la solicitud se encuentre procesado, acusado o condenado por los delitos contemplados en el artículo 168 de la Ordenanza de Aduanas. Tratándose de personas jurídicas esta restricción se aplicará cuando el o los representantes de las mismas se encuentren en tal condición.

7.- No podrán acogerse al régimen de Almacén Particular de Importación los condenados por los mismos delitos señalados, hasta pasado tres años desde que hayan cumplido efectivamente la sentencia.

Las presentes instrucciones entrarán en vigencia a los noventa días, contados del primero del mes siguiente al de su publicación en el Diario Oficial.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Cristián Palma Arancibia, Director Nacional de Aduanas.

Anexo

**LISTA DE MERCANCIAS QUE POR SU NATURALEZA NO SE PUEDEN DEPOSITAR
EN LOS RECINTOS DE DEPOSITO ADUANERO**

- Líquidos o sólidos a granel;
- Inflamables o peligrosas, tales como: soda cáustica; hidróxido de sodio; hidrato de sodio; cáustico blanco; lejía; productos antidetonantes; tetraetilo de plomo; peróxidos orgánicos; caucho natural o sintético; ceras; estearina negro de humo; parafina en pasta;
- Bultos, cajones y jabs superiores a 20 Ton. (excepto contenedores);
- Carga tipo maquinaria embalada, semiembalada o sobre sus ruedas u orugas;
- Explosivos en general;
- Ceniza de soda a granel;
- Productos bituminosos (brea, asfalto, etc.);
- Vehículos con características especiales;
- Maquinaria pesada y semirremolques.



DECRETOS SUPREMOS

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Subsecretaría de Transportes

ELIMINA PARA EL SOLO EFECTO DEL PLAN DE GESTION ANUAL DE LA EMPRESA PORTUARIA ARICA, EL SITIO N° 7 Y SUS INSTALACIONES COMO COMPONENTE DEL ACTIVO FIJO Y DEL PATRIMONIO DE ESA EMPRESA

(D.O. N° 36.930, de 4 de Abril de 2001)

Núm. 236.- Santiago, 20 de diciembre de 2000.

Vistos: Lo dispuesto en artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República de Chile; lo establecido por la ley N° 19.542 que moderniza el sector portuario estatal, y

Considerando:

Que, la ley N° 19.542, publicada en el Diario Oficial del 19 de diciembre de 1997 creó diez empresas portuarias, continuadoras legales de la Empresa Portuaria de Chile, en todas sus atribuciones, derechos, obligaciones y bienes y que entre esas empresas se creó la Empresa Portuaria Arica.

Que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 6° transitorio de la ley N° 19.542, los bienes que integraban el patrimonio de la Empresa Portuaria de Chile se traspasaron en dominio, por el solo ministerio de la ley, a las empresas portuarias.

Que, mediante decreto N° 258, de 13 de octubre de 1998, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se estableció el valor patrimonial inicial de los bienes de la Empresa Portuaria Arica y se determinó el pasivo de la misma con el Fisco. Dentro de este decreto se contempla el sitio N° 7 como uno de los activos de la Empresa Portuaria Arica, en la forma como consta en el inventario anexo al decreto referido, sitio que forma parte del Lote N° 3 que se encuentra inscrito a nombre de esa Empresa en el Conservador de Bienes Raíces de Arica, a fojas 758 N° 600, del Registro de Propiedad correspondiente al año 1999.

Que, sin perjuicio de lo anterior, debe tenerse presente que el sitio N° 7 de la Empresa Portuaria Arica fue construido por el Gobierno de Chile para dar cumplimiento a la obligación de carácter internacional asumida con el Gobierno del Perú en el artículo 5° del Tratado suscrito con esa República el 3 de junio de 1929. De esta manera, el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección de Obras Portuarias, construyó y concluyó las obras del muelle para el servicio del Perú. Más tarde emprendió su reparación conforme a diseño. La custodia del muelle con sus instalaciones fue confiada a la Empresa Portuaria de Chile, mediante Acta de Entrega de 1° de julio de 1985.

Que, con fecha 13 de noviembre de 1999, los Gobiernos de Chile y del Perú suscribieron en Lima el Acta de Ejecución del artículo 5° del Tratado de 3 de junio de 1929, a virtud de la cual Chile puso al servicio del Perú, el sitio N° 7 de la Empresa Portuaria Arica, denominado en dicho documento, al igual que en el Tratado de 1929, "malecón de atraque para vapores de calado", junto con sus instalaciones conexas descritas en el Reglamento de dicha Acta.

Que, los bienes que se pusieron al servicio de la República del Perú están individualizados en el inventario adjunto al Acta de Recepción suscrita en Arica el 14 de febrero de 2000.

Que, en virtud de lo dispuesto en la referida Acta de Ejecución y su Reglamento, la Empresa Portuaria Arica no tiene la administración y explotación directa del sitio N° 7 y sus instalaciones, puesto que tales bienes quedaron sujetos a un régimen especialmente convenido entre los Gobiernos de Chile y Perú en dichos documentos.

Que, mediante la dictación del decreto N° 100, de 23 de julio de 1999, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en el Diario Oficial de 23 de octubre de 1999, se reglamentó la elaboración de los planes de gestión anual de las empresas portuarias creadas por ley N° 19.542, estableciendo diversos indicadores de evaluación de gestión entre los cuales se encuentra el factor de rentabilidad de los activos y rentabilidad del patrimonio, que en el caso de la Empresa Portuaria Arica, se ven afectados por el hecho de haberse puesto al servicio de la República del Perú el sitio N° 7 de dicho Puerto.

Que, por otra parte, en virtud del decreto N° 195, de 30 de diciembre de 1999, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprobó el Plan de Gestión Anual de la Empresa Portuaria Arica.

D e c r e t o:

Artículo 1°.- Elimínase para el solo efecto del Plan de Gestión Anual de la Empresa Portuaria Arica, el sitio N° 7 y sus instalaciones, como componente del activo fijo y del patrimonio de esa Empresa. En razón de ello, para el cálculo de los índices de gestión de servicios a los usuarios y del indicador de gestión económica, no se considerará el sitio N° 7, ni sus instalaciones, ni tampoco los ingresos por el uso de la infraestructura que comprende tal sitio, sin perjuicio de que la Empresa Portuaria Arica percibirá en su beneficio los ingresos que le corresponda, en conformidad al Acta de Ejecución y su Reglamento relativo al cumplimiento del Tratado y del Protocolo Complementario suscrito con Perú el 3 de junio de 1929.

Artículo 2°.- Los costos de mantenimiento y conservación de la infraestructura que el Acta de Ejecución prevé que estarán a cargo de Chile, no corresponderán a la Empresa Portuaria Arica sino que serán cubiertos directamente por el Fisco, Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 3°.- Los efectos del presente decreto se aplicarán a partir del 19 de febrero de 2000, fecha en la cual se publicó en el Diario Oficial el Acta de Ejecución y su Reglamento.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Carlos Cruz Lorenzen, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.- Nicolás Eyzaguirre Guzmán, Ministro de Hacienda.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Subsecretaría de Transportes

**ACEPTA RENUNCIA DE DON FERNANDO ARTURO
JOFRE WEISS AL CARGO DE DIRECTOR DE LA
EMPRESA PORTUARIA AUSTRAL**

(D.O. N° 36.931, de 5 de Abril de 2001)

Núm. 23.- Santiago, 2 de marzo de 2001.- Visto: El artículo 32° N° 12 de la Constitución Política de la República de Chile, y los artículos N° 1°, 24°, 26° y 34° de la ley N° 19.542 de 1997; el decreto N° 170 de fecha 28 de julio de 1998, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones,

D e c r e t o:

Acéptase la renuncia presentada por don Fernando Arturo Jofré Weiss, RUT 7.628.672-8, al cargo de Director de la Empresa Portuaria Austral, a contar del 1° de marzo de 2001.

Anótese, regístrese, tómese razón, comuníquese y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Carlos Cruz Lorenzen, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

MINISTERIO DE HACIENDA

MODIFICA DECRETO N° 1.015, DE 1994, QUE ESTABLECE NORMAS EN VIRTUD DE LAS CUALES EL DIRECTOR NACIONAL DE ADUANAS PODRA AUTORIZAR A LOS DESPACHADORES DE ADUANAS PARA FORMALIZAR SUS DECLARACIONES MEDIANTE UN SISTEMA DE TRANSMISION ELECTRONICA DE DATOS

(D.O. N° 36.933, de 7 de Abril de 2001)

Núm. 139.- Santiago, 1 de febrero de 2001.- Vistos: Lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 71 de la Ordenanza de Aduanas, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado está contenido en el DFL N° 2, del Ministerio de Hacienda, de 1997, y las facultades que me confiere el N° 8 del artículo 32 de la Constitución Política de la República de Chile, dicto el siguiente,

D e c r e t o:

Artículo único: Efectúanse las siguientes modificaciones al decreto supremo de Hacienda N° 1.015, de 1994*, que establece las normas por las cuales el Director Nacional de Aduanas podrá autorizar a los despachadores de aduanas para formalizar sus declaraciones mediante un sistema de transmisión electrónica de datos:

1. En el artículo 1°: Sustitúyese el guarismo “93” por el guarismo “71”.
2. En la letra a) del artículo 2°:
 - a) Después de la expresión “almacenados”, agrégase la siguiente expresión “o enviados”;
 - b) Sustitúyese la disyunción “o” ubicada entre las palabras “diskette” y “disco duro”, por una coma (,);
 - c) Agrégase, a continuación de la expresión “disco duro”, la siguiente: “o sistema de transmisión electrónica de datos”.
3. Agrégase al artículo 2°, las siguientes letras l), m) y n):

“l) Encriptar: convertir una cadena legible de datos en una cadena codificada ilegible de datos, por medio de una clave.”;

“m) Internet: red de acceso público o privado de ordenadores, que se encuentran interconectadas, usando un protocolo de comunicaciones común, permitiendo la transferencia de información, programas y datos.”;

“n) Mensaje No Estructurado: secuencia dinámica de datos identificadas a través de etiquetas variables según la naturaleza del mensaje.”.

* Publicado en el Diario Oficial de 11 de Febrero de 1995.

4. En el artículo 3º:
 - a) Después de la expresión “mensajes estructurados”, agrégase la siguiente: “o no estructurados”;
 - b) Sustitúyase el guarismo “93” por el guarismo “71”.
5. En el artículo 4º:
 - b) Sustitúyense los guarismos “94”, “95” y “103” por los guarismos “75”, “77” y “79”, respectivamente;
 - c) Agrégase al final del artículo, antes del punto final, la siguiente expresión: “y aquellas que se dispongan de conformidad a las facultades que tiene el Director Nacional de Aduanas en el artículo 76 del señalado cuerpo legal”.
6. En el artículo 8º:
 - a) Agrégase en el inciso primero, a continuación de la expresión “Servicio Nacional de Aduanas”, lo siguiente, antecedido por una coma (,): “por Internet o cualquier otro medio de transmisión electrónica previamente autorizado por la señalada autoridad”;
 - b) En el inciso segundo, a continuación de la expresión “Las redes (VAN)”, agrégase lo siguiente “o cualquier otro sistema de transmisión electrónica de datos,”;
 - c) Agrégase en el mismo inciso segundo, a continuación de la expresión “red”, lo siguiente: “y medio”;
 - d) Sustitúyese en el mismo inciso segundo, a continuación de la modificación anterior, el artículo “la” por el artículo “el”.
7. En el inciso primero del artículo 12, sustitúyense los guarismos “92” y “93” por los guarismos “71” y “74”, respectivamente;
8. En el artículo 14, sustitúyese la expresión “Nº 3 del artículo 233”, por la siguiente: “inciso tercero del artículo 77”.
9. En el artículo 16, sustitúyese la expresión “artículo 98 inciso segundo” por la expresión “artículo 76”.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- María Eugenia Wagner Brizzi, Ministra de Hacienda Subrogante.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Subsecretaría de Transportes

**ACEPTA RENUNCIA Y DESIGNA PRESIDENTE DE DIRECTORIO
DE LA EMPRESA PORTUARIA COQUIMBO**

(D.O. N° 36.937, de 12 de Abril de 2001)

Núm. 16.- Santiago, 31 de enero de 2001.-

Vistos: El artículo 32 N° 12 de la Constitución Política de la República de Chile; los artículos N°s. 1°, 24, 26 y 34 de la ley N° 19.542 de 1997 y el D.S. N° 96/00 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

D e c r e t o:

1° Acéptase a contar del 6 de diciembre de 2000, la renuncia presentada por don Raúl Saldívar Auger, RUT: 5.842.069-7, al cargo de Presidente del Directorio de la Empresa Portuaria Coquimbo.

2° Designase como nuevo Presidente del Directorio de la Empresa Portuaria Coquimbo, a don Manuel Angel Farías Viguera, RUT: 8.998.502-1, por el tiempo que reste completar el período por el cual fue nombrado el señor Raúl Saldívar Auger.

3° Por razones impostergables de buen servicio, la persona designada deberá asumir sus funciones sin esperar la total tramitación del presente decreto.

Anótese, tómese razón y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Carlos Cruz Lorenzen, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 408, DE 1986, Y DEJA SIN EFECTO DECRETO N° 80, DE 2001

(D.O. N° 36.939, de 17 de Abril de 2001)

Núm. 145.- Santiago, 15 de marzo de 2001.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca, en Memorándum (R. Pesq.) N° 83, de fecha 5 de diciembre de 2000; por el Consejo Zonal de Pesca de la III y IV Regiones mediante Oficio Ord./Z2/N° 105/00, de fecha 29 de septiembre de 2000; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el DFL. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los decretos supremos N° 408 de 1986 y N° 319 de 1998, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la ley N° 10.336.

Considerando:

Que mediante D.S. N° 408, de 1986, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se prohíbe el uso de artes de pesca de arrastre y cerco en la primera milla marina y bahías que indica.

Que el artículo 5° de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad para regular las actividades extractivas con artes, aparejos y otros implementos de pesca, que afecten el fondo marino, en las bahías y dentro de las áreas que se delimiten con líneas imaginarias entre puntos notables de la costa mediante decreto supremo expedido por intermedio del Ministerio y previo informe técnico de la Subsecretaría.

Que se ha evacuado el informe técnico de la Subsecretaría de Pesca recomendando modificar la regulación vigente de la bahía que indica.

Decreto:

Artículo 1°.- Modifícase el artículo 2° del D.S. N° 408, de 1986*, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el siguiente sentido:

1. Reemplázase la letra a) por la siguiente:

“a) Bahía Coquimbo, área comprendida entre la costa y una línea recta imaginaria que une los puntos de Punta Teatinos (29°49'09,70" L.S. - 71°18'41,25" L.W.) y Punta Tortuga (29°55'58,00" L.S. - 71°20'16,90" L.W.), conforme a la carta del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada Shoa N° 4110; Esc. 1:100.000; 10ª Ed. 1999.”

* Publicado en el Diario Oficial de 23 de Enero de 1987.

2. Agrégase el siguiente inciso final:

“No obstante lo anterior, se permitirá el uso del arte de cerco, sin restricción de tamaño de malla, con redes cuya altura sea igual o menor a 15 brazas y cuya relinga inferior esté aparejada con plomadas individuales y espaciadas, en el área definida en la letra a).

Artículo 2º.- La medida de administración antes señalada regirá por el término de dos años contados desde la fecha de publicación del presente decreto en el Diario Oficial.

Artículo 3º.- El presente decreto tendrá trámite extraordinario de urgencia, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 7º del artículo 10 de la ley N° 10.336, de manera que la medida pueda ser aplicada oportunamente.

Artículo 4º.- Déjase sin efecto el D.S. N° 80 de 2001, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, sin tramitar.

Anótese, tómese razón y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- José de Gregorio Rebeco, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE CUOTA DE CAPTURA DE MERLUZA DEL SUR EN AGUAS INTERIORES
DE LA XI REGION**

(D.O. N° 36.949, de 28 de Abril de 2001)

Núm. 167 exento.- Santiago, 25 de abril de 2001.-Visto:

Lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el DFL. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el DS. N° 430 de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los decretos exentos N° 458 del 2000 y N° 117 de 2001, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el DS. 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.

Decreto:

Artículo 1°.- Establécese una cuota de captura de Merluza del sur *Merluccius australis* para aguas interiores en el área marítima comprendida entre el límite norte de la XI Región y el paralelo 47° L.S., ascendente a 374 toneladas, para el mes de mayo del 2001, la cual se imputará a la cuota global anual de captura autorizada por decreto exento N° 458 del 2000, citado en Visto, para la mencionada área de pesca.

Artículo 2°.- La cuota de captura indicada en el artículo anterior se fraccionará en las siguientes zonas y períodos:

- a) Zona Norte, que comprenderá las áreas de Puerto Cisnes, Puyuhuapi, Puerto Gala, Puerto Gaviota y Melinka: 187 toneladas, entre el 1 y el 15 de mayo, ambas fechas inclusive.
- b) Zona Sur, que comprenderá las áreas de Puerto Aysén, Puerto Chacabuco, Puerto Aguirre y Caleta Andrade: 187 toneladas, entre el 16 y 31 de mayo, ambas fechas inclusive.

No obstante lo anterior, si la cuota de la Zona Norte es extraída antes del término señalado en la letra a), la cuota de la Zona Sur podrá ser extraída a partir de los dos días siguientes de ocurrido dicho evento.

Artículo 3°.- En el caso que las fracciones de cuota establecidas precedentemente sean extraídas antes del término señalado en el artículo 1°, se deberán suspender las actividades pesqueras extractivas correspondientes, entendiéndose que desde ese momento el recurso se encuentre en veda. Los excesos en la extracción de la cuota autorizada se descontarán de la cuota remanente autorizada para el período siguiente en el área de pesca antes mencionada.

Artículo 4°.- Los remanentes no capturados de las fracciones de cuota establecidas para períodos anteriores, acrecerán la cuota establecida para este período.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, José de Gregorio Rebeco, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

ESTABLECE LIMITES MAXIMOS DE CAPTURA POR ARMADOR EN UNIDAD DE PESQUERIA JUREL LETRA D) DEL ARTICULO 2° DE LA LEY 19.713

(D.O. N° 36.950, de 30 de Abril de 2001)

Núm. 199.- Santiago, 19 de abril de 2001.- Visto: Lo informado por la División de Desarrollo Pesquero de la Subsecretaría mediante Memorándum N° 338 de fecha 12 de abril del 2001; 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° 545 de 1998 y el Decreto Exento N° 428 del 2000, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; las Resoluciones N° 149 y N°177, ambas del 2001, de la Subsecretaría de Pesca.

Considerando:

1. Que la unidad de pesquería de Jurel (**Trachurus murphyi**) en el área marítima de la X Región, se encuentra individualizada en el artículo 2° letra d) de la Ley N° 19.713, por lo que debe someterse a la medida de administración denominada límite máximo de captura por armador, conforme la facultad y los procedimientos establecidos en la mencionada ley.
2. Que mediante Resolución N° 177 del 2001, de la Subsecretaría de Pesca, se publicó la información de captura de las naves con autorización de pesca vigente en dicha unidad de pesquería para el período 1997-2000, la capacidad de bodega, expresada en metros cúbicos, y el área o regiones autorizadas y se han resuelto las correspondientes reclamaciones interpuestas por los armadores, en la forma establecida en el artículo 6° de la Ley citada.
3. Que el Decreto Exento N° 428 de 2000, de este Ministerio, fijó para dicha unidad de pesquería una cuota global anual de captura a ser extraída como especie objetivo por la flota industrial ascendente a 128.116 toneladas, fraccionada en 51.672 toneladas para el período enero-abril, subdivididas en 12.918 toneladas mensuales, y 76.444 toneladas para el período mayo-diciembre.
4. Que el Servicio Nacional de Pesca ha informado que durante el mes de enero fueron capturadas 15.126,239 toneladas, quedando una cuota remanente para el mes de febrero ascendente a 10.709,761 toneladas, distinta de la estimada para dicho período en la Resolución N° 149 del 2001, de la Subsecretaría de Pesca, que fijó los límites máximos de captura provisionales por armador en esta unidad de pesquería, conforme la facultad y el procedimiento previstos en el artículo 3° transitorio de la mencionada ley.
5. Que considerando la información de captura publicada en la Resolución N° 177 del 2001, de la Subsecretaría de Pesca, las Resoluciones Ministeriales que resuelven los reclamos interpuestos por los armadores, y la cuota global anual de captura remanente, los límites máximos de captura por armador para el año 2001 son los que a continuación se establecen,

Decreto:

Artículo 1°.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Ley 19.713, los límites máximos de captura por armador, expresados en toneladas, para la unidad de pesquería de jurel, individualizada en la letra d) del artículo 2° de la misma ley, son los siguientes:

ARMADOR	Febrero	Marzo	Abril	Mayo-Dic	Total
ALMAR S.A. PESQ.	102,154	123,217	123,217	729,153	1077,741
ALIMENTOS MARINOS S.A.	1060,828	1279,559	1279,559	7571,962	11191,908
ARIES S.A. IND. COM. E INMOB.	68,514	82,64	82,64	489,035	722,829
ATACAMA S.A. PESQ.	64,976	78,374	78,374	463,786	685,51
ATITLAN S.A. PESQ.	68,877	83,078	83,078	491,627	726,66
AURO S.A. PESQ.	41,634	50,219	50,219	297,176	439,248
BAHIA CORONEL S.A. PESQ.	27,551	33,232	33,232	196,652	290,667
BIO BIO S.A. PESQ.	484,174 5	84,006	584,006	3455,934	5108,12
BREMEN LTDA. SOC. INMOB. COMER.E INDUS.	10,526	12,696	12,696	75,129	111,047
CAMANCHACA S.A. CIA. PESQ.	780,319	941,212	941,212	5569,748	8232,491
CAZADOR S.A. PESQ.	278,469	335,886	335,886	1987,651	2937,892
CHIVILINGO S.A. PESQ.	82,919	100,016	100,016	591,86	874,811
CIDEF S.A.	32,55	39,262	39,262	232,336	343,41
COJINOVA S.A. PESQ.	163,769	197,537	197,537	1168,951	1727,794
CONFISH S.A. PESQ.	124,673	150,38	150,38	889,892	1315,325
CORPESCA S.A.	469,889	566,775	566,775	3353,965	4957,404
DAVENEZIA RETAMALES ANTONIO	0,903	1,089	1,089	6,444	9,525
DELCABO S.A. PESQ.	113,053	136,364	136,364	806,951	1192,732
DEL NORTE S.A. PESQ.	116,011	139,932	139,932	828,064	1223,939
DELFIN LTDA. PESQ.	5,331	6,431	6,431	38,054	56,247
EL GOLFO S.A. PESQ.	1186,493	1431,135	1431,135	8468,933	12517,696
EMP. NACIONAL DE PESCA S.A.	57,158	68,943	68,943	407,982	603,026
FRIOSUR S.A. PESQ.	20,459	24,677	24,677	146,031	215,844
GENMAR LTDA.	1,883	2,271	2,271	13,439	19,864
GONZALEZ HERNANDEZ M. SUCESION	9,521	11,484	11,484	67,959	100,448
HUALPEN S.A. PESQ.	21,517	25,954	25,954	153,584	227,009
INOSTROZA CONCHA PELANTARO	3,216	3,879	3,879	22,956	33,93
IQUIQUE GUANAYE S.A. PESQ.	672,301	810,922	810,922	4798,742	7092,887
ITATAS.A.PESQ.	576,197	695,003	695,003	4112,771	6078,974
JEPE S.A. PESQ.	5,331	6,431	6,431	38,054	56,247
LA PENINSULA S.A. PESQ.	66,028	79,642	79,642	471,293	696,605
LANDES S.A. SOC PESQ.	579,076	698,475	698,475	4133,319	6109,345
MARIA ELENA LTDA. SOC. PESQ.	66,388	80,076	80,076	473,861	700,401
NACIONAL S.A. PESQ.	445,621	537,504	537,504	3180,751	4701,38
NORDIO ZAMORANO ALFREDO	2,731	3,294	3,294	19,493	28,812
NORDIO ZAMORANO ENZO GALO	2,688	3,242	3,242	19,187	28,359
OCEANICA I S.A. PESQ.	169,986	205,036	205,036	1213,327	1793,385
OCEANICADOS LTDA. IND.PESQ.	32,353	39,024	39,024	230,93	341,331
PACIFIC FISHERIES S.A.	289,486	349,175	349,175	2066,289	3054,125
PEMESA S.A. PESQ.	137,545	165,906	165,906	981,77	1451,127
POLAR S.A. PESQ.	24,804	29,918	29,918	177,044	261,684
QUELLON S.A. PESQ.	116,494	140,514	140,514	831,512	1229,034
QURBOSA S.A. PESQ.	299,769	361,579	361,579	2139,69	3162,617
RIO SIMPSON EMP. PESQ. S.A.	,399	2,894	2,894	17,123	25,31
SAN ANTONIO S.A. PESQ.	22,921	27,647	27,647	163,605	241,82
SAN JOSE S.A. PESQ.	1000,605	1206,92	1206,92	7142,109	10556,554
SAN MIGUEL S.A. SOC. PESQ.	5,324	6,422	6,422	38	56,168
SANTA MARIA S.A. IND.	433,704	523,129	523,129	3095,684	4575,646
SERPEMAR LTDA.	1,801	2,173	2,173	12,858	19,005
TARAPACAS.A.PESQ.	124,272	149,895	149,895	887,026	1311,088
TRAVESIAS.A.PESQ.	167,385	201,898	201,898	1194,759	1765,94
TREMAR S.A. PESQ.	67,186	81,038	81,038	479,556	708,818

En el evento que las fracciones antes señaladas, sean extraídas antes del término de los respectivos períodos autorizados mediante Decreto Exento N° 428 del 2000, citado en Visto, el armador o grupo de armadores según corresponda, deberá suspender las actividades extractivas. Los excesos en la extracción del respectivo período se descontarán de la fracción autorizada para el período siguiente.

En el caso que las fracciones de los límites máximos de captura por armador no sean extraídos totalmente dentro de los períodos autorizados, acrecerá a la fracción autorizada en el período siguiente al armador o grupo de armadores, según corresponda.

Las capturas efectuadas en conformidad con los límites de captura provisionales por armador fijados en la Resolución N° 149 de 2001, de la Subsecretaría de Pesca, serán imputadas a los límites de captura fijados en el presente Decreto.

Artículo 2°.- Una vez publicado el presente Decreto en el Diario Oficial, los armadores industriales individualizados en el numeral 1° podrán acogerse a lo dispuesto en los artículos 7°, 8° y 9° de la Ley 19.713.

Los armadores que no hayan ejercido previamente la opción contemplada en el artículo 7° de la Ley N° 19.713, podrán acogerse a este beneficio dentro del plazo de 10 días corridos contados desde la fecha de publicación del presente Decreto en el Diario Oficial, manifestando su voluntad por escrito a la Subsecretaría de Pesca. El ejercicio de esta opción es irrevocable durante el presente año calendario.

Artículo 3°.- Al armador o grupo de armadores que sobrepasen el límite máximo de captura establecido en un año calendario se le descontará al año siguiente el triple del exceso, expresado en porcentaje para cada uno de los coeficientes de participación relativos de cada una de las naves que dio origen al límite máximo de captura en la unidad de pesquería correspondiente.

Al armador o grupo de armadores que sobrepase el límite máximo de captura establecido en el último año calendario en que se aplique esta medida de administración, al año siguiente deberá paralizar por dos meses las actividades pesqueras extractivas de todas las naves que dieron origen a su límite máximo de captura.

Artículo 4°.- Al armador o grupo de armadores que incurra en alguna de las conductas descritas en el artículo 12 de la Ley 19.713, se le descontará el porcentaje del límite máximo de captura que le corresponda en la respectiva unidad de pesquería, conforme a lo mencionado en el citado artículo.

Artículo 5°.- Sin perjuicio de lo señalado precedentemente, y de dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura y en sus normas reglamentarias, los armadores pesqueros industriales deberán dar cumplimiento a las obligaciones y procedimientos establecidos en la Ley 19.713.

Artículo 6°.- La infracción a las disposiciones relativas al límite máximo de captura por armador será sancionada en conformidad al procedimiento y las sanciones establecidas en la Ley 19.713.

Anótese, tómese razón y publíquese, JOSE MIGUEL INSULZA SALINAS, Vice-Presidente de la República.- Alvaro Díaz Pérez, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción Subrogante.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

ESTABLECE LIMITES MAXIMOS DE CAPTURA POR ARMADOR EN UNIDAD DE PESQUERIA JUREL LETRA C) DEL ARTICULO 2° DE LA LEY 19.713

(D.O. N° 36.950, de 30 de Abril de 2001)

Núm. 200.- Santiago, 19 de abril de 2001.- Visto: Lo informado por la División de Desarrollo Pesquero de la Subsecretaría mediante Memorándum N°339 de fecha 12 de abril del 2001; 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° 354 de 1993 y el Decreto Exento N° 428 del 2000, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; las Resoluciones N° 151 y N° 162, ambas del 2001, de la Subsecretaría de Pesca.

Considerando:

1. Que la unidad de pesquería de Jurel (**Trachurus murphyi**) en el área marítima comprendida entre el límite norte de la V Región y el límite sur de la IX Región, se encuentra individualizada en el artículo 2° letra c) de la Ley N° 19.713, por lo que debe someterse a la medida de administración denominada límite máximo de captura por armador, conforme la facultad y los procedimientos establecidos en la mencionada ley.
2. Que mediante Resolución N° 162 de 2001, de la Subsecretaría de Pesca, se publicó la información de captura de las naves con autorización de pesca vigente en dicha unidad de pesquería para el período 1997-2000, la capacidad de bodega, expresada en metros cúbicos, y el área o regiones autorizadas, y se han resuelto las correspondientes reclamaciones interpuestas por los armadores, en la forma establecida en el artículo 6° de la Ley citada.
3. Que el Decreto Exento N° 428 de 2000, de este Ministerio, fijó para dicha unidad de pesquería una cuota global anual de captura a ser extraída como especie objetivo por la flota industrial ascendente a 919.997 toneladas, fraccionada en 371.032 toneladas para el período enero-abril, subdivididas en 92.758 toneladas mensuales y 548.965 toneladas para el período mayo-diciembre.
4. Que el Servicio Nacional de Pesca ha informado que durante el mes de enero fueron capturadas 114.439,391 toneladas, quedando una cuota remanente para el mes de febrero ascendente a 71.076,609 toneladas, distinta de la estimada para dicho período en la Resolución N° 151 del 2001, de la Subsecretaría de Pesca, que fijó los límites máximos de captura provisionales por armador en esta unidad de pesquería, conforme la facultad y el procedimiento previstos en el artículo 3° transitorio de la mencionada ley.
5. Que considerando la información de captura publicada en la Resolución N° 162 de 2001, de la Subsecretaría de Pesca, las Resoluciones Ministeriales que resuelven los reclamos interpuestos por los armadores, y la cuota global anual de captura remanente, los límites máximos de captura por armador para el año 2001 son los que a continuación se establecen,

Decreto:

Artículo 1°.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Ley 19.713, los límites máximos de captura por armador, expresados en toneladas, para la unidad de pesquería de jurel, individualizada en la letra c) del artículo 2° de la misma ley, son los siguientes:

ARMADOR	Febrero	Marzo	Abril	Mayo-Dic	Total
ALMAR S.A. PESQ.	577,888	754,169	754,169	4463,360	6549,586
ALIMENTOS MARINOS S.A.	6568,275	8571,878	8571,878	50730,514	74442,545
ARANGUIZ GONZALEZ JOSE MIGUEL	6,823	8,905	8,905	52,701	77,334
ARIES S.A. IND. COM. E INMOB.	616,867	805,037	805,037	4764,412	6991,353
ATITLAN S.A. PESQ.	1102,732	1439,113	1439,113	8517,027	12497,985
AURO S.A. PESQ.	378,618	494,113	494,113	2924,282	4291,126
BAHIA CORONEL S.A. PESQ.	162,346	211,869	211,869	1253,891	1839,975
BIO BIO S.A. PESQ.	3298,139	4304,212	4304,212	25473,403	37379,966
CAMANCHACA S.A. CIA. PESQ.	7571,848	9881,584	9881,584	58481,681	85816,697
CANTABRICO S.A. PESQ.	37,223	48,577	48,577	287,493	421,87
CAZADOR S.A. PESQ.	1138,846	1486,243	1486,243	8795,956	12907,288
CHIVILINGO S.A. PESQ.	635,226	828,997	828,997	4906,210	7199,43
CIDEF S.A.	318,025	415,036	415,036	2456,289	3604,386
COJINOVA S.A. PESQ.	590,725	770,921	770,921	4562,503	6695,07
CONFISH S.A. PESQ.	1147,582	1497,643	1497,643	8863,424	13006,292
CORPESCA S.A.	250,666	327,13	327,13	1936,035	2840,961
DAVENEZIA RETAMALES ANTONIO	2,26	2,95	2,95	17,457	25,617
DEL CABO S.A. PESQ.	1467,028	1914,534	1914,534	11330,692	16626,788
DEL NORTE S.A. PESQ.	1086,164	1417,491	1417,491	8389,064	12310,21
DELFIN LTDA. PESQ.	13,497	17,615	17,615	104,248	152,975
EL GOLFO S.A. PESQ.	7451,586	9724,637	9724,637	57552,832	84453,692
EMP. NACIONAL DE PESCA S.A.	1441,384	1881,067	1881,067	11132,626	16336,144
FRIO SUR S.A. PESQ.	27,059	35,313	35,313	208,991	306,676
GENMAR LTDA.	6,866	8,96	8,96	53,030	77,816
GONZALEZ HERNANDEZ M. SUCESIÓN	105,726	137,978	137,978	816,585	1198,267
GONZALEZ RIVERA MARCELINO	8,408	10,973	10,973	64,943	95,297
GRAÑAS SILVA MARCELO RODRIGO	6,184	8,07	8,07	47,760	70,084
HUALPEN S.A. PESQ.	204,217	266,512	266,512	1577,286	2314,527
INDUSTRIAL BAHIA MANSA S.A.	370,174	483,093	483,093	2859,065	4195,425
INOSTROZA CONCHA PELANTARO	12,95	16,901	16,901	100,021	146,773
IQUIQUE GUANAYE S.A. PESQ.	5719,286	7463,912	7463,912	44173,292	64820,402
IRINA LTDA.	37,735	49,245	49,245	291,446	427,671
ISLA DAMAS S.A. PESQ.	29,731	38,801	38,801	229,632	336,965
ITATA S.A. PESQ.	4231,006	5521,643	5521,643	32678,459	47952,751
JEPE S.A. PESQ.	30,492	39,793	39,793	235,506	345,584
LANDES S.A. SOC PESQ.	3328,532	4343,876	4343,876	25708,141	37724,425
MAESTRANZA TALCAHUANO LTDA.	12,403	16,186	16,186	95,794	140,569
MANRIQUEZ BUSTAMANTE IRNALDO F.	9,965	13,005	13,005	76,965	112,94
MAR BLANCO LTDA PESQ.	298,572	389,649	389,649	2306,037	3383,907
MAR PROFUNDO S.A. SOC. PESQ.	1218,381	1590,039	1590,039	9410,248	13808,707
MARIA ELENA LTDA. SOC. PESQ.	809,868	1056,912	1056,912	6255,072	9178,764
MEDITERRÁNEO LTDA. PESQ.	578,926	755,523	755,523	4471,375	6561,347
NACIONAL S.A. PESQ.	2329,316	3039,856	3039,856	17990,626	26399,654
NORDIO ZAMORANO ALFREDO	6,838	8,923	8,923	52,810	77,494
NORDIO ZAMORANO ENZO GALO	6,731	8,784	8,784	51,987	76,286
NOVOA SANCHEZ LUIS HUMBERTO	6,703	8,747	8,747	51,767	75,964
OCEANICA I S.A. PESQ.	412,159	537,885	537,885	3183,338	4671,267
OCEANICA DOS LTDA. IND. PESQ.	285,849	373,045	373,045	2207,773	3239,712
PACIFIC FISHERIES S.A.	1123,089	1465,678	1465,678	8674,251	12728,696
PEMESA S.A. PESQ.	882,644	1151,887	1151,887	6817,157	10003,575

ARMADOR	Febrero	Marzo	Abril	Mayo-Dic	Total
PUNTA GRANDE LTDA.	24,116	31,473	31,473	186,264	273,326
QUELLON S.A.PESQ.	726,012	947,477	947,477	5607,403	8228,369
QUEZADA CERDA HUGO ANTONIO	2,395	3,126	3,126	18,500	27,147
QURBOSA S.A. PESQ.	2499,331	3261,733	3261,733	19303,750	28326,547
RIO SIMPSON EMP. PESQ. S.A.	16,554	21,603	21,603	127,854	187,614
RUBIO AGUILAR FRANCISCO	9,965	13,005	13,005	76,965	112,94
SAN ANTONIO S.A. PESQ.	255,201	333,048	333,048	1971,059	2892,356
SAN JOSE S.A. PESQ.	7108,137	9276,421	9276,421	54900,178	80561,157
TARAPACA S.A. PESQ.	806,293	1052,247	1052,247	6227,459	9138,246
TRAVESIA S.A. PESQ.	998,349	1302,888	1302,888	7710,817	11314,942
TREMAR S.A. PESQ.	633,868	827,225	827,225	4895,725	7184,043
VASQUEZ Y CIA. LTDA. SOC.	32,802	42,808	42,808	253,347	371,765

En el evento que las fracciones antes señaladas, sean extraídas antes del término de los respectivos períodos autorizados mediante Decreto Exento N° 428 del 2000, citado en Visto, el armador o grupo de armadores según corresponda, deberá suspender las actividades extractivas. Los excesos en la extracción del respectivo período se descontarán de la fracción autorizada para el período siguiente.

En el caso que las fracciones de los límites máximos de captura por armador no sean extraídos totalmente dentro de los períodos autorizados, acrecerá a la fracción autorizada en el período siguiente al armador o grupo de armadores, según corresponda.

Las capturas efectuadas en conformidad con los límites de captura provisionales por armador fijados en la Resolución N° 151 de 2001, de la Subsecretaría de Pesca, serán imputadas a los límites de captura fijados en el presente Decreto.

Artículo 2°.- Una vez publicado el presente Decreto en el Diario Oficial, los armadores industriales individualizados en el artículo 1° podrán acogerse a lo dispuesto en los artículos 7°, 8° y 9° de la Ley 19.713.

Los armadores que no hayan ejercido previamente la opción contemplada en el artículo 7° de la Ley N° 19.713, podrán acogerse a este beneficio dentro del plazo de 10 días corridos contados desde la fecha de publicación del presente Decreto en el Diario Oficial, manifestando su voluntad por escrito a la Subsecretaría de Pesca. El ejercicio de esta opción es irrevocable durante el presente año calendario.

Artículo 3°.- Al armador o grupo de armadores que sobrepasen el límite máximo de captura establecido en un año calendario se le descontará al año siguiente el triple del exceso, expresado en porcentaje para cada uno de los coeficientes de participación relativos de cada una de las naves que dio origen al límite máximo de captura en la unidad de pesquería correspondiente. Al armador o grupo de armadores que sobrepase el límite máximo de captura establecido en el último año calendario en que se aplique esta medida de administración, al año siguiente deberá paralizar por dos meses las actividades pesqueras extractivas de todas las naves que dieron origen a su límite máximo de captura.

Artículo 4°.- Al armador o grupo de armadores que incurra en alguna de las conductas descritas en el artículo 12 de la Ley 19.713, se le descontará el porcentaje del límite máximo de captura que le corresponda en la respectiva unidad de pesquería, conforme a lo mencionado en el citado artículo.

Artículo 5°.- Sin perjuicio de lo señalado precedentemente, y de dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura y en sus normas reglamentarias, los armadores pesqueros industriales deberán dar cumplimiento a las obligaciones y procedimientos establecidos en la Ley 19.713.

Artículo 6°.- La infracción a las disposiciones relativas al límite máximo de captura por armador será sancionada en conformidad al procedimiento y las sanciones establecidas en la Ley 19.713.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- JOSE MIGUEL INSULZA SALINAS, Vice-Presidente de la República.-Alvaro Díaz Pérez, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción Subrogante.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

ESTABLECE LIMITES MAXIMOS DE CAPTURA POR ARMADOR EN UNIDAD DE PESQUERIA JUREL LETRA A) DEL ARTICULO 2° DE LA LEY 19.713

(D.O. N° 36.950, de 30 de Abril de 2001)

Núm. 202.- Santiago, 19 de abril de 2001.- Visto: Lo informado por la División de Desarrollo Pesquero de la Subsecretaría mediante Memorándum N° 331 de fecha 11 de abril del 2001; 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° 608 de 1997 y el Decreto Exento N° 428 del 2000, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; las Resoluciones N° 138 y N° 163, ambas del 2001, de la Subsecretaría de Pesca.

Considerando:

1. Que la unidad de pesquería de Jurel (**Trachurus murphyi**) correspondiente al área marítima de la III y IV Regiones se encuentra individualizada en el artículo 2° letra a) de la Ley N° 19.713, por lo que debe someterse a la medida de administración denominada límite máximo de captura por armador, conforme la facultad y los procedimientos establecidos en la mencionada ley.
2. Que mediante Resolución N° 163 de 2001, de la Subsecretaría de Pesca, se publicó la información de captura de las naves con autorización de pesca vigente en dicha unidad de pesquería para el período 1997-2000, la capacidad de bodega, expresada en metros cúbicos, y el área o regiones autorizadas y se han resuelto las correspondientes reclamaciones interpuestas por los armadores, en la forma establecida en el artículo 6° de la Ley citada.
3. Que el Decreto Exento N° 428 de 2000, de este Ministerio, fijó para dicha unidad de pesquería una cuota global anual de captura a ser extraída como especie objetivo por la flota industrial ascendente a 42.887 toneladas, fraccionada en 17.296 toneladas para el período enero-abril, subdivididas en 4.324 toneladas mensuales, y 25.591 toneladas para el período mayo-diciembre.
4. Que el Servicio Nacional de Pesca ha informado que durante el mes de enero fueron capturadas 5.035,96 toneladas, quedando una cuota remanente el mes de febrero ascendente a 3.612,04 toneladas, distinta de la estimada para dicho período en la Resolución N° 138 de 2001, de la Subsecretaría de Pesca, que fijó los límites máximos de captura provisionales por armador en esta unidad de pesquería, conforme la facultad y el procedimiento previstos en el artículo 3° transitorio de la mencionada ley.
5. Que considerando la información de captura publicada en la Resolución N° 163 de 2001, de la Subsecretaría de Pesca, las Resoluciones Ministeriales que resuelven los reclamos interpuestos por los armadores, y la cuota global anual de captura remanente, los límites máximos de captura por armador para el año 2001 son los que a continuación se establecen,

Decreto:

Artículo 1°.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Ley 19.713, los límites máximos de captura por armador, expresados en toneladas, para la unidad de pesquería de jurel, individualizada en la letra a) del artículo 2° de la misma ley, son los siguientes:

ARMADOR	Febrero	Marzo	Abril	Mayo-Dic	Total
ALIMENTOS MARINOS	281,605	337,112	337,112	1995,150	2950,979
ATACAMA S.A.	343,529	411,241	411,241	2433,872	3599,883
ATITLAN S.A.	51,787	61,995	61,995	366,909	542,686
AURO S.A.	20,201	24,183	24,183	143,124	211,691
BIO BIO S.A.	142,290	170,336	170,336	1008,111	1491,073
BREMEN LTDA.	8,514	10,192	10,192	60,318	89,216
CAMANCHACA S.A.	184,879	221,319	221,319	1309,849	1937,366
CAZADOR S.A.	29,066	34,795	34,795	205,928	304,584
CIDEF S.A.	19,843	23,754	23,754	140,585	207,936
COLOSO S.A.	3,768	4,511	4,511	26,697	39,487
CORPESCA S.A.	389,725	466,542	466,542	2761,166	4083,975
DELFIN LTDA.	52,714	63,104	63,104	373,473	552,395
DELGADO DIAZO LEGARIO	1,211	1,450	1,450	8,581	12,692
EL GOLFO S.A.	258,078	308,947	308,947	1828,459	2704,431
GAJARDO VENEGAS MARIO	6,972	8,347	8,347	49,399	73,065
GUANAQUEROS S.A.	1,327	1,589	1,589	9,405	13,910
HUALPEN S.A.	9,975	11,941	11,941	70,670	104,527
IBIZA LTDA.	3,781	4,527	4,527	26,791	39,626
IQUIQUE GUANAYE S.A.	58,605	70,157	70,157	415,215	614,134
IRINA LTDA.	2,510	3,005	3,005	17,786	26,306
ISLA DAMAS S.A.	3,768	4,511	4,511	26,697	39,487
ITATA S.A.	219,649	262,943	262,943	1556,195	2301,730
JEPE S.A.	17,173	20,557	20,557	121,666	179,953
LA PENINSULA S.A.	50,342	60,265	60,265	356,668	527,540
LANDES S.A.	26,111	31,257	31,257	184,991	273,616
LANGEL VELD LTDA.	85,353	102,177	102,177	604,720	894,427
MAR Q Y M S.A.	3,721	4,454	4,454	26,363	38,992
MOLINA FOCACCI ARTURO	1,628	1,949	1,949	11,537	17,063
NACIONAL S.A.	18,537	22,191	22,191	131,334	194,253
OCEANICA I S.A.	47,726	57,134	57,134	338,138	500,132
OCEANICADOS LTDA.	22,961	27,487	27,487	162,675	240,610
PLAYA BLANCA S.A.	363,991	435,736	435,736	2578,846	3814,309
QURBOSA S.A.	35,016	41,917	41,917	248,083	366,933
RIO SIMPSON EMP. PESQ. S.A.	1,696	2,030	2,030	12,014	17,770
SAN JOSE S.A.	819,876	981,479	981,479	5808,750	8591,584
SEPULVEDA C. LUIS	1,283	1,536	1,536	9,090	13,445
TARAPACA S.A.	22,830	27,329	27,329	161,746	239,234

En el evento que las fracciones antes señaladas, sean extraídas antes del término de los respectivos períodos autorizados mediante decreto exento N° 428 del 2000, citado en Visto, el armador o grupo de armadores según corresponda, deberá suspender las actividades extractivas. Los excesos en la extracción del respectivo período se descontarán de la fracción autorizada para el período siguiente.

En el caso que las fracciones de los límites máximos de captura por armador no sean extraídos totalmente dentro de los períodos autorizados, acrecerá a la fracción autorizada en el período siguiente al armador o grupo de armadores, según corresponda.

Las capturas efectuadas en conformidad con los límites de captura provisionales por armador fijados en la Resolución N° 138 de 2001, de la Subsecretaría de Pesca, serán imputadas a los límites de captura fijados en el presente Decreto.

Artículo 2°.- Una vez publicado el presente Decreto en el Diario Oficial, los armadores industriales individualizados en el artículo 1° podrán acogerse a lo dispuesto en los artículos 7°, 8° y 9° de la Ley 19.713.

Los armadores que no hayan ejercido previamente la opción contemplada en el artículo 7° de la Ley N° 19.713, podrán acogerse a este beneficio dentro del plazo de 10 días corridos contados desde la fecha de publicación del presente Decreto en el Diario Oficial, manifestando su voluntad por escrito a la Subsecretaría de Pesca. El ejercicio de esta opción es irrevocable durante el presente año calendario.

Artículo 3°.- Al armador o grupo de armadores que sobrepasen el límite máximo de captura establecido en un año calendario se le descontará al año siguiente el triple del exceso, expresado en porcentaje para cada uno de los coeficientes de participación relativos de cada una de las naves que dio origen al límite máximo de captura en la unidad de pesquería correspondiente.

Al armador o grupo de armadores que sobrepase el límite máximo de captura establecido en el último año calendario en que se aplique esta medida de administración, al año siguiente deberá paralizar por dos meses las actividades pesqueras extractivas de todas las naves que dieron origen a su límite máximo de captura.

Artículo 4°.- Al armador o grupo de armadores que incurra en alguna de las conductas descritas en el artículo 12 de la Ley 19.713, se le descontará el porcentaje del límite máximo de captura que le corresponda en la respectiva unidad de pesquería, conforme a lo mencionado en el citado artículo.

Artículo 5°.- Sin perjuicio de lo señalado precedentemente, y de dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura y en sus normas reglamentarias, los armadores pesqueros industriales deberán dar cumplimiento a las obligaciones y procedimientos establecidos en la Ley 19.713.

Artículo 6°.- La infracción a las disposiciones relativas al límite máximo de captura por armador será sancionada en conformidad al procedimiento y las sanciones establecidas en la Ley 19.713.

Anótese, tómese razón y publíquese.- JOSE MIGUEL INSULZA SALINAS, Vice-Presidente de la República.- Alvaro Díaz Pérez, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción Subrogante.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE LIMITES MAXIMOS DE CAPTURA POR ARMADOR EN UNIDAD
DE PESQUERIA MERLUZA COMUN LETRA M) DEL ARTICULO 2º DE
LA LEY 19.713.**

(D.O. N° 36.950, de 30 de Abril de 2001)

Núm. 207.- Santiago, 19 de abril de 2001.- Visto: Lo informado por la División de Desarrollo Pesquero de la Subsecretaría mediante Memorándum N° 324 de fecha 10 de abril del 2001; 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° 354 de 1993 y el Decreto Exento N° 427 del 2000, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; las Resoluciones N° 125, N° 208 y N° 172, todas del 2001, de la Subsecretaría de Pesca,

Considerando:

1. Que la unidad de pesquería de Merluza común (**Merluccius gayi**) se encuentra individualizada en el artículo 2º letra m) de la Ley N° 19.713, por lo que debe someterse a la medida de administración denominada límite máximo de captura por armador, conforme la facultad y los procedimientos establecidos en la mencionada ley.
2. Que mediante Resolución N° 172 de 2001, de la Subsecretaría de Pesca, se publicó la información de captura de las naves con autorización de pesca vigente en dicha unidad de pesquería para el período 1999-2000, y se han resuelto las correspondientes reclamaciones interpuestas por los armadores, en la forma establecida en el artículo 6º de la Ley citada.
3. Que el Decreto Exento N° 427 del 2000, de este Ministerio, fijó para dicha unidad de pesquería una cuota global anual de captura a ser extraída como especie objetivo por la flota industrial ascendente a 82.744 toneladas, fraccionada en 21.000 toneladas para el período enero-marzo, subdivididas en 7.000 toneladas mensuales, 24.000 toneladas para el período abril-junio, 22.000 toneladas para el período julio-septiembre y 15.744 toneladas para el período octubre-diciembre.
4. Que el Servicio Nacional de Pesca ha informado que durante el mes de enero fueron capturadas 7.175,919 toneladas, quedando una cuota remanente para el mes de febrero ascendente a 6.824,081 toneladas, distinta de la estimada para dicho período en la Resolución N° 125 del 2001, de la Subsecretaría de Pesca, que fijó los límites máximos de captura provisionales por armador en esta unidad de pesquería, conforme la facultad y el procedimiento previstos en el artículo 3º transitorio de la mencionada ley.
5. Que considerando la información de captura publicada en la Resolución N° 172 de 2001, de la Subsecretaría de Pesca, las Resoluciones Ministeriales que resuelven los reclamos interpuestos por los armadores, y la cuota global anual de captura remanente, los límites máximos de captura por armador para el año 2001 son los que a continuación se establecen,

Decreto:

Artículo 1°.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Ley 19.713, los límites máximos de captura por armador, expresados en toneladas, para la unidad de pesquería de merluza común, individualizada en la letra m) del artículo 2° de la misma ley, son los siguientes:

ARMADOR	Febrero	Marzo	Abril-Jun	Jul-Sept	Oct-Dic	Total anual
MAESTRANZA TALCAHUANO LTDA.	11,881	12,188	41,786	38,304	27,412	131,571
MANRIQUEZ BUSTAMANTE, IRNALDO	11,881	12,188	41,786	38,304	27,412	131,571
RUBIO AGUILAR, FRANCISCO	11,881	12,188	41,786	38,304	27,412	131,571
ALVAREZ ARMIJO, JAIME R.	11,881	12,188	41,786	38,304	27,412	131,571
GRAÑAS SILVA, MARCELO R.	11,881	12,188	41,786	38,304	27,412	131,571
ARANGUIZ GONZALEZ, JOSE M.	11,881	12,188	41,786	38,304	27,412	131,571
QUEZADA BERNAL, TOMAS H.	15,571	15,972	54,761	50,197	35,923	172,424
INOSTROSA CONCHA, PELANTARO B.	11,881	12,188	41,786	38,304	27,412	131,571
NOVOA SANCHEZ, LUIS H.	14,576	14,952	51,265	46,993	33,630	161,416
NORDIO ZAMORANO, ALFREDO F.	39,644	40,666	139,426	127,807	91,464	439,007
MENDOZA GOMEZ, GASTONE.	59,591	61,127	209,578	192,114	137,483	659,893
NORDIO ZAMORANO, ENZOG.	73,390	75,282	258,110	236,601	169,320	812,703
DAVENECIA RETAMALES, ANTONIO G.	51,642	52,973	181,621	166,486	119,144	571,866
GENMAR LTDA., SOC. PESQ.	117,091	120,110	411,805	377,488	270,144	1.296,638
U. CATOLICA DE VALPARAISO	0,036	0,037	0,127	0,116	0,083	0,399
PESCA MARINA LTDA. SOC.	0,243	0,249	0,853	0,782	0,560	2,687
ISLA DAMAS S.A., PESQ.	1,890	1,939	6,648	6,094	4,361	20,932
ISABELLA LTDA., PESQ.	12,962	13,296	45,588	41,789	29,906	143,541
PESCA CHILE S.A.	38,922	39,926	136,888	125,481	89,799	431,016
DONOSO TOBAR, GUILLERMO	43,264	44,380	152,159	139,479	99,816	479,098
IRINA LTDA.	30,831	31,626	108,431	99,395	71,131	341,414
CONCEPCION LTDA., PESQ.	45,141	46,304	158,758	145,528	104,145	499,876
INVERSIONES DELFINES S.A.	57,495	58,977	202,208	185,357	132,648	636,685
INVERSIONES LOS ALAMOS S.A.	147,097	150,889	517,334	474,223	339,371	1.628,914
GONZALEZ SILVA, MARCELINOS.	200,445	205,612	704,955	646,209	462,451	2.219,672
LEUCOTON LTDA., SOC. PESQ.	115,023	117,988	404,530	370,819	265,372	1.273,732
PESSUR LTDA., SOC. PESQ.	94,513	96,950	332,399	304,699	218,054	1.046,615
GONZALEZ RIVERA, MARCELINOS.	451,460	463,099	1.587,767	1.455,453	1.041,575	4.999,354
FRIOSUR S.A., PESQ.	545,794	559,864	1.919,533	1.759,572	1.259,214	6.043,977
PACIFICO SUR S.A., PESQ.	564,754	579,313	1.986,215	1.820,697	1.302,957	6.253,936
VIENTO SUR LTDA., SOC. PESQ.	487,391	499,955	1.714,132	1.571,287	1.124,470	5.397,235
BIOBIO S.A., SOC. PESQ.	1.716,527	1.760,777	6.036,951	5.533,872	3.960,240	19.008,367
EL GOLFO S.A., PESQ.	1.815,620	1.862,425	6.385,456	5.853,335	4.188,859	20.105,695

En el evento que las fracciones antes señaladas sean extraídas antes del término de los respectivos períodos autorizados mediante Decreto Exento N° 427 del 2000, citado en Visto, el armador o grupo de armadores según corresponda, deberá suspender las actividades extractivas. Los excesos en la extracción del respectivo período se descontarán de la fracción autorizada para el período siguiente.

En el caso que las fracciones de los límites máximos de captura por armador no sean extraídos totalmente dentro de los períodos autorizados, acrecerá a la fracción autorizada en el período siguiente al armador o grupo de armadores, según corresponda.

Las capturas efectuadas en conformidad con los límites de captura provisionales por armador fijados en la Resolución N° 125 de 2001, modificada mediante Resolución N° 208 del 2001, ambas de la Subsecretaría de Pesca, serán imputadas a los límites de captura fijados en el presente Decreto.

Artículo 2°.- Una vez publicado el presente Decreto en el Diario Oficial, los armadores industriales individualizados en el artículo 1° podrán acogerse a lo dispuesto en los artículos 7°, 8° y 9° de la Ley 19.713.

Los armadores que no hayan ejercido previamente la opción contemplada en el artículo 7° de la Ley N° 19.713, podrán acogerse a este beneficio dentro del plazo de 10 días corridos contados desde la fecha de publicación del presente Decreto en el Diario Oficial, manifestando su voluntad por escrito a la Subsecretaría de Pesca. El ejercicio de esta opción es irrevocable durante el presente año calendario.

Artículo 3°.- Al armador o grupo de armadores que sobrepase el límite máximo de captura establecido en un año calendario se le descontará al año siguiente el triple del exceso, expresado en porcentaje para cada uno de los coeficientes de participación relativos de cada una de las naves que dio origen al límite máximo de captura en la unidad de pesquería correspondiente.

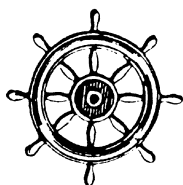
Al armador o grupo de armadores que sobrepasen el límite máximo de captura establecido en el último año calendario en que se aplique esta medida de administración, al año siguiente deberá paralizar por dos meses las actividades pesqueras extractivas de todas las naves que dieron origen a su límite máximo de captura.

Artículo 4°.- Al armador o grupo de armadores que incurra en alguna de las conductas descritas en el artículo 12 de la Ley 19.713, se le descontará el porcentaje del límite máximo de captura que le corresponda en la respectiva unidad de pesquería, conforme a lo mencionado en el citado artículo.

Artículo 5°.- Sin perjuicio de lo señalado precedentemente, y de dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura y en sus normas reglamentarias, los armadores pesqueros industriales deberán dar cumplimiento a las obligaciones y procedimientos establecidos en la Ley 19.713.

Artículo 6°.- La infracción a las disposiciones relativas al límite máximo de captura por armador será sancionada en conformidad al procedimiento y las sanciones establecidas en la Ley 19.713.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- JOSE MIGUEL INSULZA SALINAS, Vice-Presidente de la República.- Alvaro Díaz Pérez, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción Subrogante.



INFORMACIONES INTERNACIONALES

INFORMACIONES INTERNACIONALES

CIRCULARES DE LA OMI

- OMI, MSC/Circ.982, de 20 de Diciembre de 2000.
Directrices sobre criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del Puente.
- OMI, MSC/Circ.983, de 20 de Diciembre de 2000.
Enmiendas del Código Internacional de Señales.
- OMI, Circular N° 2.282, de 9 de Enero de 2001.
Día Marítimo Mundial, 2001.
- OMI, COLREG.2/Circ.49, de 19 de Enero de 2001.
Dispositivos de separación del tráfico nuevos y modificados.
- OMI, SN/Circ.216, de 19 de Enero de 2001.
Medidas de organización del tráfico marítimo distintas de los dispositivos de separación del tráfico.
- OMI, MSC/Circ.981, de 29 de Enero de 2001.
Directrices para el proyecto, la construcción y la explotación de naves de pasaje sumergibles.

INFORMACIONES

- Agenda.

CIRCULARES DE LA OMI

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Ref.: T2/2.06

MSC/Circ.982
20 diciembre 2000

DIRECTRICES SOBRE CRITERIOS ERGONOMICOS PARA EL EQUIPO Y LA DISPOSICION DEL PUENTE

1 El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 73º periodo de sesiones (27 de noviembre a 6 de diciembre de 2000) las Directrices sobre criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del puente adjuntas, las cuales se han elaborado con el objetivo de que ayuden a los proyectistas a elaborar un proyecto del puente que sea lo suficientemente ergonómico como para mejorar la fiabilidad y la eficacia de la navegación.

2 Estas Directrices sirven de apoyo a las disposiciones de la regla V/15 revisada del Convenio SOLAS: Principios relativos al proyecto del puente, el proyecto y la disposición de los sistemas y aparatos náuticos y los procedimientos del puente, cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de julio de 2002.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen las presentes Directrices a la atención de todas las partes interesadas.

ANEXO

DIRECTRICES SOBRE CRITERIOS ERGONOMICOS PARA EL EQUIPO Y LA DISPOSICION DEL PUENTE

Indice

- 1 Ambito
- 2 Propósito
- 3 Aplicación
- 4 Descripción de los puestos del puente
- 5 Requisitos ergonómicos
 - 5.1 Disposición del puente
 - 5.1.1 Visibilidad
 - 5.1.1.1 Campo de visión
 - 5.1.1.2 Ventanas
 - 5.1.2 Disposición
 - 5.1.3 Accesibilidad y movimiento
 - 5.2 Entorno de trabajo
 - 5.2.1 Ambiente
 - 5.2.2 Ventilación y climatización
 - 5.2.3 Ruido y acústica
 - 5.2.4 Vibraciones
 - 5.2.5 Iluminación y alumbrado
 - 5.2.6 Salud en el trabajo
 - 5.3 Disposición de los puestos
 - 5.3.1 Consolas
 - 5.3.2 Integración de dispositivos, mandos y unidades de visualización
 - 5.3.3 Disposición y agrupación de los mandos
 - 5.3.4 Disposición de las unidades de visualización
 - 5.3.5 Etiquetado de los mandos y las unidades de visualización
 - 5.3.6 Iluminación de los dispositivos
 - 5.4 Alarmas
 - 5.4.1 Control de las alarmas
 - 5.4.2 Alarmas visuales
 - 5.4.3 Alarmas audibles
 - 5.5 Dispositivos de entrada

- 5.6 Presentación de la información
 - 5.6.1 Prescripciones generales
 - 5.6.2 Disposición de la información visual
 - 5.6.3 Unidades de presentación visual
 - 5.6.4 Codificación y realce
 - 5.6.5 Elementos de la presentación

- 5.7 Control interactivo
 - 5.7.1 Directrices generales para las entradas efectuadas por el usuario
 - 5.7.2 Formato de las entradas efectuadas por el usuario
 - 5.7.3 Información sobre el funcionamiento del sistema
 - 5.7.4 Respuesta del sistema
 - 5.7.5 Prevención, detección y corrección de errores

APENDICE 1: Definiciones

APENDICE 2: Equipo recomendado para los puestos

APENDICE 3: Normas internacionales existentes relativas a criterios ergonómicos para el equipo y la disposición del puente

1 Ambito

Las presentes directrices tienen por objeto conseguir un proyecto ergonómico eficaz del puente y de su equipo que mejore la fiabilidad y la eficacia de la navegación. Por tanto, estas Directrices incluyen no sólo aspectos ergonómicos, sino también una disposición del puente de carácter funcional a fin de ayudar al personal de guardia a desempeñar sus tareas mediante un proyecto del equipo y la disposición del puente centrado en las necesidades del usuario.

2 Propósito

El propósito de estas Directrices es establecer prescripciones ergonómicas aplicables al equipo y a la disposición del puente con el fin de contribuir a la coherencia, fiabilidad y eficacia de las operaciones realizadas en el puente.

3 Aplicación

Estas Directrices están concebidas para ser aplicadas a los buques nuevos.

4 Descripción de los puestos del puente

Puesto de navegación y maniobra:

Puesto principal para el gobierno del buque, concebido para trabajar sentado o de pie con óptima visibilidad y una presentación integrada de la información y el equipo necesarios para dirigir el buque y para estudiar todos sus movimientos. Desde este lugar será posible utilizar el buque en condiciones de seguridad, en particular cuando sea preciso realizar una secuencia rápida de acciones.

Puesto de vigilancia:

Puesto desde el cual es posible observar permanentemente, de pie o sentado, el equipo en funcionamiento y su entorno. Cuando varios tripulantes están trabajando en el puente, sirve para relevar al oficial del puesto de navegación y maniobra o para que el capitán o el práctico realicen funciones de control y asesoramiento.

Puesto de gobierno manual (puesto del timonel):

Puesto desde el cual un timonel puede gobernar el buque hasta donde esté legalmente autorizado o se considere necesario, preferiblemente concebido para trabajar sentado.

Puesto de atraque (ala del puente):

El puesto de atraque situado en el ala del puente permitirá al oficial encargado de la navegación y al práctico (cuando esté presente) observar conjuntamente toda la información pertinente externa e interna y controlar la maniobra del buque.

Puesto de planificación y documentación:

Puesto en el cual se planifican las operaciones del buque (por ejemplo, planificación de la derrota y diario del puente). Determinación y documentación de todos los hechos referentes al funcionamiento del buque.

Puesto de seguridad:

Puesto en el cual se concentran las presentaciones visuales de vigilancia y los elementos o sistemas operativos para la seguridad del buque.

Puesto de comunicaciones:

Puesto para el funcionamiento y control del equipo para las comunicaciones de socorro y seguridad (SMSSM) y comunicaciones en general.

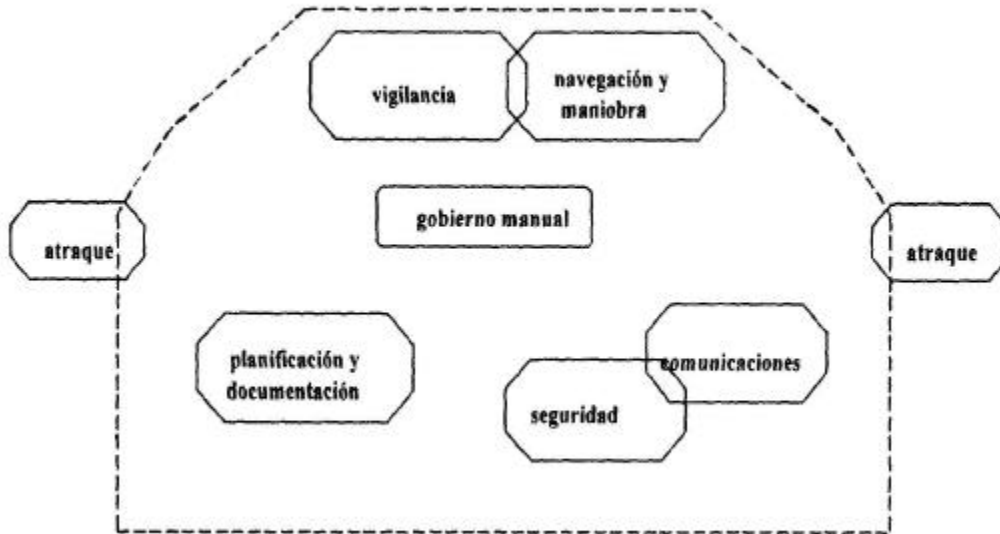


Figura 1: Ejemplo de áreas operacionales: muestra de la posible ubicación de los puestos.
En el apéndice 2 se enumera el equipo recomendado para los diversos puestos

5 Requisitos ergonómicos

5.1 Disposición del puente

5.1.1 Visibilidad

5.1.1.1 Campo de visión

5.1.1.1.1 Campo de visión mínimo

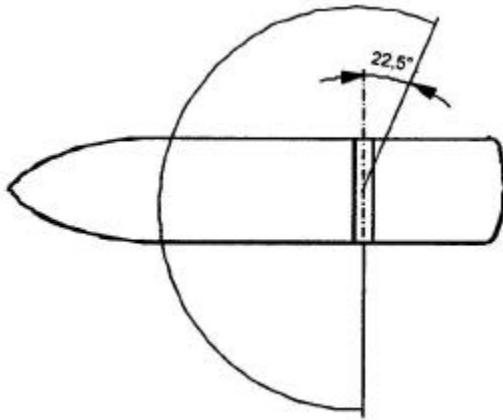
La vista de la superficie del mar desde el puesto de navegación y maniobra por delante de la proa no deberá quedar oculta en más del doble de la eslora, o de 500 m, si esta longitud es menor, en 10° a cada banda, cualesquiera que sean las condiciones de calado, asiento y cubierta.

5.1.1.1.2 Campo de visión alrededor del buque

Un observador que se mueva dentro de los límites de la caseta de gobierno tendrá un campo de visión, alrededor del buque, de 360° .

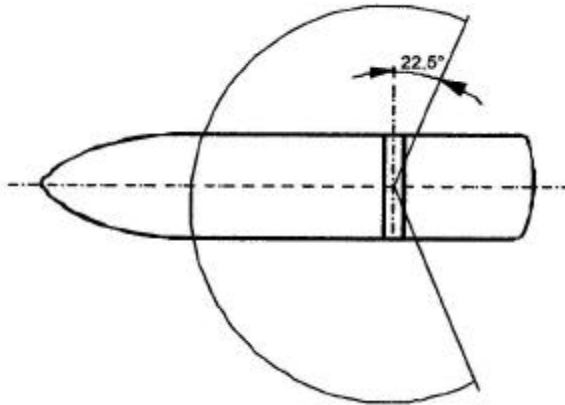
5.1.1.1.3 Puesto de navegación y maniobra

El campo de visión horizontal desde el puesto de navegación y maniobra abarcará, como mínimo, un arco de 225° , a saber, un arco no inferior a $112,5^\circ$ desde la línea de proa hacia popa a ambas bandas.



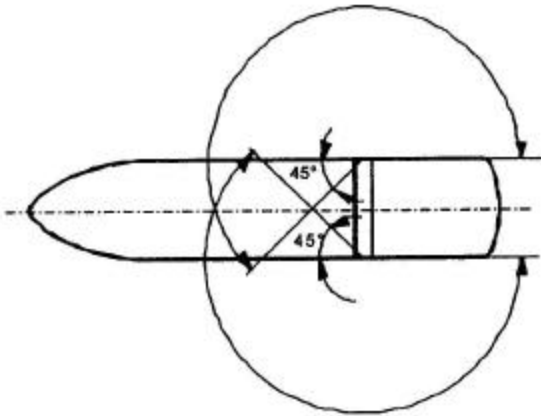
5.1.1.1.4 Puesto de vigilancia

Desde el puesto de vigilancia, el campo de visión abarcará, como mínimo, un arco de $202,5^\circ$ a proa desde la perpendicular de babor al eje longitudinal del buque hacia estribor.



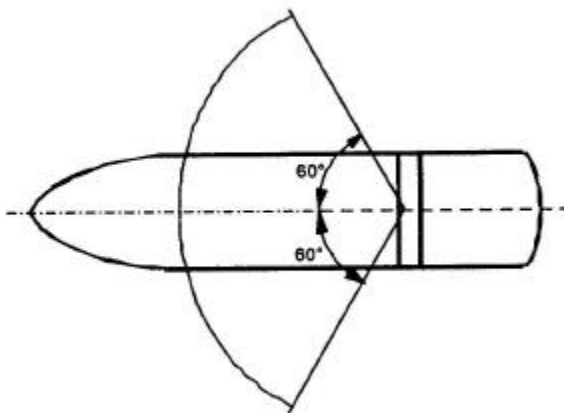
5.1.1.1.5 Ala del puente

Desde cada ala del puente, el campo de visión horizontal abarcará, como mínimo, un arco de 225° , a saber, un arco formado por los 180° del costado del buque más 45° , como mínimo, a proa hacia el costado opuesto.



5.1.1.1.6 Puesto principal de gobierno

Desde el puesto principal de gobierno (puesto de trabajo para el gobierno manual), el campo de visión horizontal abarcará un arco de 60° como mínimo a cada lado de la línea de proa.



5.1.1.1.7 Sectores ciegos

La seguridad de la vigilancia desde el puesto de navegación y maniobra no se verá afectada por sectores ciegos.

Ningún sector ciego debido a la carga, el equipo de manipulación de la carga u otras obstrucciones que haya fuera de la caseta de gobierno a proa del través, que impida la vista de la superficie del mar desde el puesto de trabajo para la navegación y la maniobra, excederá de 10°. El arco total de sectores ciegos no excederá de 20°. El sector despejado entre dos sectores ciegos será de 5° como mínimo. En un arco que abarque desde la línea de proa hasta 10° como mínimo a ambas bandas, cada sector ciego no excederá de 5°.

5.1.1.1.8 Vista del costado del buque

El costado del buque será visible desde el ala del puente. Las alas de puente se extenderán hasta el límite de la manga del buque. La vista sobre el costado del buque no quedará obstruida.

5.1.1.2 Ventanas

5.1.1.2.1 Borde inferior de las ventanas delanteras

El borde inferior de las ventanas delanteras quedará a una altura que permita que una persona sentada en el puesto de navegación y maniobra o en el puesto de vigilancia pueda ver por encima de la proa.

Dentro de los límites del campo visual requerido, la altura del borde inferior de las ventanas delanteras sobre el nivel de la cubierta del puente será la mínima posible. El borde inferior no constituirá en ningún caso una obstrucción de la vista hacia proa según se describe ésta en 5.1.1.1.

5.1.1.2.2 Borde superior de las ventanas delanteras

El borde superior de las ventanas delanteras permitirá que una persona de pie, cuyos ojos disten 1.800 mm de la cubierta del puente, pueda ver el horizonte a proa desde el puesto de navegación y maniobra cuando el buque cabecee en mar encrespada. Si se considera que la distancia de 1.800 mm del nivel de los ojos a la cubierta no es razonable ni posible, podrá reducirse, pero no a menos de 1.600 mm.

5.1.1.2.3 Elementos estructurales entre las ventanas

Se reducirá al mínimo la presencia de elementos estructurales entre las ventanas y no se instalará ninguno inmediatamente delante de un puesto o en el eje longitudinal. Si se van a cubrir refuerzos entre ventanas, no se ocasionarán con ello más obstrucciones del campo de visión desde ninguna posición del interior de la caseta de gobierno.

5.1.1.2.4 Inclinación de las ventanas delanteras

A fin de evitar reflejos, formando las ventanas delanteras del puente estarán inclinadas con respecto al plano vertical, con el tope hacia fuera, formando un ángulo no inferior a 10° ni superior a 25°.

5.1.1.2.5 Inclínación de las ventanas traseras y laterales

A fin de evitar reflejos, las ventanas traseras y laterales estarán inclinadas con respecto al plano vertical, con el tope hacia fuera, formando un ángulo no inferior a 10° ni superior a 25°. Se pueden hacer excepciones para las ventanas de las puertas de las alas del puente.

5.1.1.2.6 Pantallas solares removibles

A fin de obtener una vista clara y evitar los reflejos a pleno sol, se suministrarán pantallas solares con una deformación cromática mínima para todas las ventanas. Estas pantallas se podrán retirar con facilidad y no se instalarán permanentemente.

5.1.1.2.7 Características del vidrio

No se instalarán ventanas con vidrio polarizado o coloreado.

5.1.1.2.8 Visión clara

En todo momento, y con independencia de las condiciones meteorológicas, dos de las ventanas del puente como mínimo, y dependiendo de la configuración de éste, otras más, proporcionarán una visión clara.

5.1.2. Disposición

5.1.2.1 Dimensiones de la caseta de gobierno

La altura libre del techo de la caseta de gobierno se calculará teniendo en cuenta la instalación de paneles y dispositivos superiores. La altura libre entre el revestimiento de la cubierta del puente y la cara inferior de las vigas del techo de entrepuente deberá ser de 2,25 m como mínimo. El borde inferior del equipo montado en el techo de entrepuente deberá encontrarse, como mínimo, 2,1 m por encima de la cubierta en los espacios abiertos, pasillos y puestos en que se trabaje de pie.

5.1.2.2 Vista del espacio situado delante de la superestructura del puente

Será posible observar desde la caseta de gobierno el espacio situado delante de la superestructura del puente.

5.1.2.2.1 Puesto próximo a la ventana central delantera

Deberá haber un puesto próximo a la ventana central delantera.

Si la vista en el eje longitudinal se ve obstruida por mástiles grandes, grúas, etc., se suministrarán otros dos puestos que den una vista clara a proa, uno a babor y otro a estribor del eje longitudinal, separados por una distancia máxima de 5 m.

5.1.2.2.2 Acceso a la ventana delantera

Además del puesto, se dispondrá de otro acceso próximo, o, en su defecto, la anchura del puesto será suficiente para acomodar a dos personas.

5.1.2.3 Ubicación del puesto de navegación y maniobra

El puesto de navegación y maniobra se ubicará, si es factible, a estribor del eje longitudinal y próximo a éste.

5.1.2.4 Ubicación del puesto de gobierno manual

De ser posible, el puesto de gobierno manual se ubicará en el eje longitudinal. Si la vista a proa queda obstruida por mástiles grandes, grúas, etc., el puesto de gobierno manual se ubicará a estribor del eje longitudinal, a una distancia suficiente para obtener una vista clara a proa. Si el puesto de gobierno manual no está situado en el eje longitudinal, se facilitarán referencias especiales para el gobierno del buque durante el día y durante la noche, por ejemplo marcas de avistamiento a proa.

5.1.2.5 Ubicación del puesto de vigilancia

El puesto de vigilancia se ubicará, si es factible, a babor del eje longitudinal y próximo a éste.

5.1.2.6 Comunicaciones con las alas del puente

Se contará con un sistema de comunicaciones internas entre el puesto de atraque y el puesto de maniobra, cuando la distancia entre éstos sea superior a 10 m. Siempre se contará con un sistema de comunicaciones internas entre el puesto de navegación y maniobra y las alas abiertas del puente. Cuando los distintos puestos estén muy separados entre sí, se dispondrá de sistemas de comunicaciones internas a fin de poder comunicarse sin dificultades sean cuales sean las condiciones de trabajo. Es importante que todos los sistemas de comunicaciones para impartir instrucciones o adoptar medidas sean bidireccionales.

5.1.2.7 Puertas

Todas las puertas de la caseta de gobierno se podrán abrir y cerrar con una mano. Las puertas de las alas del puente no serán de cierre automático, y se contará con medios para mantenerlas abiertas.

5.1.2.8 Artículos portátiles

Los artículos portátiles tales como equipo de seguridad, herramientas, linternas y lápices se guardarán en lugares apropiados, especialmente proyectados cuando así se requiera.

5.1.3 Accesibilidad y movimiento

5.1.3.1 Vía de paso

En la caseta de gobierno se dispondrá de una vía de paso de ala a ala del puente, de 1.200 mm de ancho como mínimo.

5.1.3.2 Distancia entre puestos contiguos

La distancia entre puestos contiguos será suficiente para dejar paso libre a las personas que no trabajen en ellos.

Los pasillos entre los diferentes espacios de los puestos tendrán 700 mm de ancho como mínimo. El espacio funcional del puesto formará parte de éste y no del pasillo.

5.1.3.3 Dimensiones de los pasillos

La distancia desde el mamparo de proa del puente o desde cualquier consola o instalación colocada contra el mamparo de proa hasta cualquier consola o instalación separada del mamparo será suficiente para que se crucen dos personas. La anchura de un pasillo entre el mamparo de proa y cualquier consola será, preferiblemente, de 1.000 mm como mínimo y nunca inferior a 800 mm.

5.2 Entorno de trabajo

5.2.1 Ambiente

5.2.1.1 Temperatura

La gama óptima de temperaturas para realizar trabajos ligeros con la indumentaria adecuada para la estación o el clima es de 21° a 27°C en climas calientes o durante el verano y de 18° a 24°C en climas fríos o durante el invierno.

5.2.1.2 Diferencias de temperatura

La diferencia de temperatura entre dos puntos cualesquiera del lugar de trabajo, como por ejemplo la temperatura del aire al nivel del piso y al nivel de la cabeza, no será superior a 5°C.

5.2.1.3 Humedad

La humedad se mantendrá entre el 20% y el 60%, y preferiblemente entre el 40% y el 45%. A 21°C deberá haber una humedad relativa del 45% aproximadamente. Este valor se reducirá con la elevación de la temperatura, pero deberá permanecer por encima del 20% a fin de evitar la irritación y sequedad de los tejidos orgánicos, los ojos, la piel y las vías respiratorias.

5.2.2 Ventilación y climatización

5.2.2.1 Climatización

La caseta de gobierno estará dotada de un buen sistema de climatización o de ventilación mecánica que regule la temperatura y la humedad. La temperatura y la humedad se podrán ajustar dentro de los límites especificados en 5.2.1 *supra*, manteniéndose cerradas las puertas y ventanas de la caseta de gobierno.

5.2.2.2 Descarga de aire caliente

Los sistemas de calefacción se proyectarán de manera que la descarga de aire caliente no se dirija al personal.

5.2.2.3 Descarga de aire frío

Los sistemas de climatización se proyectarán de manera que la descarga de aire frío no se dirija al personal.

5.2.2.4 Velocidad del aire

Los sistemas de ventilación no producirán una velocidad del aire superior a 0,5 m/s. De ser posible, se mantendrá una velocidad del aire de 0,3 m/s a fin de evitar que la corriente de aire pase las páginas de los manuales o se vuelen papeles de las superficies de trabajo.

5.2.3 Ruido y acústica

El ruido en el lugar de trabajo se mantendrá a niveles que no 1) dificulten las comunicaciones vocales, telefónicas o radioeléctricas, 2) causen fatiga o lesiones y 3) reduzcan la eficacia en general de los sistemas.

5.2.4 Vibraciones

En el puente se evitarán niveles de vibración desagradables. Las vibraciones se reducirán de manera que no dificulten las tareas del personal del puente ni pongan en peligro su salud.

5.2.5 Iluminación y alumbrado

El nivel de alumbrado será suficiente para que el personal del puente pueda realizar satisfactoriamente, de día y de noche, tareas de mantenimiento de derrota y administrativas, tanto en alta mar como en el puerto.

5.2.5.1 Adaptación a la oscuridad

Se utilizará luz roja o luz blanca filtrada a fin de mantener la adaptación a la oscuridad siempre que sea posible en los espacios o partes del equipo que requieran iluminación en su funcionamiento, incluidos los dispositivos utilizados en las alas del puente.

5.2.5.2 Contraste de luminancia

Se evitará un contraste de luminancia elevado entre el lugar de trabajo y la zona circundante; es decir, la luminancia del lugar en que se realiza la tarea no será más de tres veces la luminancia media de la zona circundante.

5.2.5.3 Sistema de alumbrado flexible

El sistema de alumbrado permitirá al personal del puente ajustar el brillo y el enfoque de las luces a tenor de las diferentes partes del puente y de conformidad con las características de cada dispositivo. En el cuadro siguiente figuran las características recomendadas de la iluminación en general:

Lugar	Color/iluminación
Puente, de noche	Roja o blanca filtrada, continuamente variable de 0 a 20 lux
Pasillos y salas contiguas, de día	Blanca, continuamente variable de 0 a 300 lx como mínimo
Pasillos y salas contiguas, de noche	Roja o blanca filtrada, continuamente variable de 0 a 20 lux
Obstáculos, de noche	Focos rojos, continuamente variable de 0 a 20 lux
Mesa de derrota, de día	Proyector blanco, continuamente variable de 0 a 1.000 lux Focos blancos, continuamente variable de 0 a 100 lux
Mesa de derrota, de noche	Proyector o focos de luz blanca filtrada, continuamente variable de 0 a 20 lux

5.2.5.4 Reducción de la intensidad de la luz

Se contará con medios para reducir la intensidad de la luz.

5.2.5.5 Evitación del deslumbramiento

Se hará todo lo posible para evitar el deslumbramiento y los reflejos parásitos en el puente.

5.2.5.6 Fuentes luminosas

Las fuentes luminosas se proyectarán y ubicarán de forma que no produzcan un efecto deslumbrante en las superficies de trabajo y pantallas.

5.2.5.7 Reflejos en las ventanas

Se evitarán los reflejos en las ventanas de dispositivos, instrumentos y consolas y otras cubiertas reflectantes.

5.2.5.8 Evitación del deslumbramiento y de la reflexión

Los dispositivos se proyectarán e instalarán de forma que se reduzcan al mínimo el deslumbramiento y los reflejos y que se evite su oscurecimiento por una luz intensa.

5.2.5.9 Evitación del parpadeo de las luces

Las fuentes luminosas no producirán un parpadeo perceptible.

5.2.5.10 Mandos del alumbrado

En los puntos de entrada y salida de los lugares de trabajo cerrados se instalarán mandos de alumbrado.

5.2.5.11 Iluminación de los mandos del alumbrado

Los mandos del alumbrado estarán iluminados.

5.2.5.12 Colores de interiores

En los interiores se utilizarán colores sin saturar, que comunican una impresión general de calma y reducen al mínimo la reflectancia. No se utilizarán colores brillantes. Se recomiendan colores oscuros o verdosos, o, en su lugar, el azul o el marrón.

5.2.6. Salud en el trabajo

5.2.6.1 Superficies antideslizantes

Las superficies de las cubiertas de la caseta de gobierno, las alas del puente y la parte superior del puente serán antideslizantes.

5.2.6.2 Seguridad general de la caseta de gobierno

No habrá cantos vivos ni resaltes que puedan causar lesiones al personal.

5.2.6.3 Pasamanos

Se instalarán suficientes pasamanos para que el personal pueda moverse o permanecer de pie sin riesgos en condiciones atmosféricas adversas. Se prestará atención especial a la protección de los puntos de acceso a las escaleras.

5.2.6.4 Marcado del equipo de seguridad

Todos los equipos de seguridad que se lleven en el puente se marcarán con claridad, serán de fácil acceso y tendrán claramente indicado su lugar de almacenamiento.

5.3 Disposición de los puestos

5.3.1 Consolas

5.3.1.1 Espacio de los puestos

Los puestos de navegación y maniobra, de vigilancia y de las alas del puente se planificarán, proyectarán y ubicarán en un espacio lo bastante amplio para que quepan dos personas como mínimo, pero lo suficientemente pequeño como para dejar el puesto a cargo de una sola persona.

5.3.1.2 Anchura de las consolas para un solo operador sentado

Las dimensiones y configuración de la consola permitirán llegar a todos los mandos necesarios, desde una silla.

5.3.1.3 Angulo de visión de izquierda a derecha

La consola se proyectará de manera que desde la posición de trabajo normal el ángulo de visión total de izquierda a derecha requerido no exceda de 190°. Este ángulo se reducirá siempre que sea posible mediante la adecuada disposición de los instrumentos de mando y visualización.

5.3.1.4 Altura de las consolas

La altura de las consolas será de 1.200 mm como máximo.

5.3.1.5 Espacio para las piernas en las consolas

El espacio superior reservado para las piernas en la consola tendrá un fondo de 450 mm como mínimo y el espacio inferior un fondo de 600 mm como mínimo.

5.3.1.6 Dimensiones de la mesa de derrota

La mesa de derrota ofrecerá espacio suficiente para colocar en ella las cartas de todos los tamaños que se utilizan normalmente en todo el mundo para la navegación.

5.3.1.7 Diseño de las sillas

Las sillas de los puestos podrán girarse con el apoyapiés enclavado, serán de altura ajustable y podrán inmovilizarse sobre el suelo. Además, se podrán sacar del espacio de trabajo.

5.3.2 Integración de dispositivos, mandos y unidades de visualización

5.3.2.1 Disposición lógica

Los dispositivos, los mandos y las unidades de visualización se instalarán de acuerdo con una disposición lógica y combinados en grupos de funciones.

5.3.2.2 Ubicación uniforme

La ubicación de los grupos funcionales y elementos individuales repetidos será similar en todas las consolas.

5.3.2.3 Información visual para más de un usuario

Las unidades de visualización que proporcionen información a más de una persona de servicio se colocarán de forma que todos los usuarios puedan verlas con facilidad y de forma simultánea. Si esto no es posible, se instalarán varias.

5.3.2.4 Colocación de los mandos y las unidades de visualización

Los mandos y sus respectivas unidades de visualización se colocarán de manera que la información que aparezca en éstas se pueda leer con facilidad durante la utilización de los mandos.

5.3.2.5 Observación y manejo simultáneos

Las unidades de visualización que deban ser observadas al tiempo que se maneja el mando respectivo se colocarán de forma que el operador no tenga que observarlas desde un ángulo visual extremo, creando por tanto la posibilidad de que se produzca un error de paralaje.

5.3.2.6 Discernibilidad de los mandos y los indicadores

Los mandos y los mandos e indicadores combinados podrán distinguirse, visualmente y al tacto, de los elementos que sólo sean indicadores.

5.3.2.7 Unidades de visualización para información de gran prioridad

Cuando dos operadores deban utilizar la misma información y ésta tenga un alto grado de prioridad, siempre que se disponga de espacio adecuado se suministrarán dos unidades de visualización. De lo contrario, la unidad de visualización se colocará en una posición central entre los operadores. También podrá instalarse de manera que pueda ser fácilmente observada por ambos operadores, por ejemplo encima de la ventana delantera.

5.3.2.8 Colocación centrada de las unidades de visualización compartidas

Cuando dos operadores deban utilizar la misma unidad de visualización y sea necesario compartir unidades secundarias, se colocarán en una posición central entre los operadores si son igualmente importantes para ambos. Si éstas son más importantes para un operador que para otro, las unidades se colocarán más cerca del operador que más las necesite. También podrán instalarse de manera que pueda ser fácilmente observadas por ambos operadores, por ejemplo encima de la ventana delantera.

5.3.3 Disposición y agrupación de los mandos

5.3.3.1 Colocación de los mandos

Los mandos que sea necesario ajustar con precisión o con frecuencia no se colocarán a más de 675 mm del borde delantero de la consola.

5.3.3.2 Colocación de los mandos para su uso simultáneo

Los mandos se colocarán de forma que no sea necesario cruzar o intercambiar las manos para utilizar dos de ellos simultáneamente.

5.3.3.3 Ubicación de los mandos principales y de uso frecuente

Los mandos más importantes y de utilización más frecuente se colocarán en la posición más favorable en lo que se refiere a la facilidad para alcanzarlos y empuñarlos (en particular los mandos giratorios y los que requieren un ajuste fino). Por ejemplo, las teclas para las funciones de emergencia se encontrarán en una posición prominente.

5.3.3.4 Disposición uniforme

La disposición de los mandos de funciones similares o idénticas será la misma en todos los puestos y en todos los cuadros del puente.

5.3.3.5 Espacio entre los mandos

Los mandos estarán debidamente espaciados entre sí.

5.3.4 Disposición de las unidades de visualización

5.3.4.1 Campo de visión inmediato

Las unidades de visualización más importantes o de utilización más frecuente estarán situadas dentro del campo de visión inmediato del operador (la zona de visión abarcada con el movimiento de los ojos solamente) (Fig. 5.1).

5.3.4.2 Zona de visión preferida

La zona de visión preferida se reservará exclusivamente para las unidades de visualización más importantes o de utilización más frecuente (Fig. 5.1).

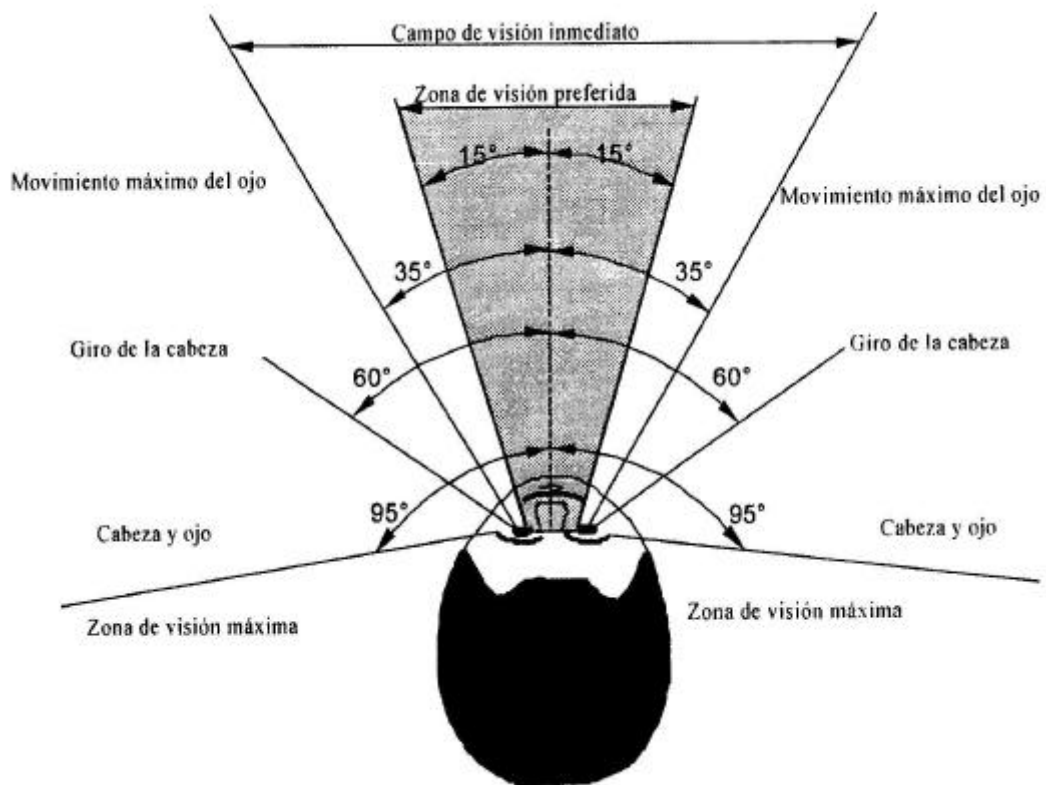


Fig. 5.1: Campo de visión horizontal

5.3.5. Etiquetado de los mandos y las unidades de visualización

5.3.5.1 Etiquetado por funciones

Los mandos y las unidades de visualización se etiquetarán de forma clara e inequívoca de acuerdo con su función, utilizando posiblemente símbolos normalizados.

5.3.5.2 Contenido de las etiquetas

Se escogerá el mismo contenido para las etiquetas de los mandos y las de las unidades de visualización correspondientes.

5.3.6 Iluminación de los dispositivos

5.3.6.1 Iluminación regulable

Todos los mandos y las unidades de visualización, incluidas las etiquetas de éstas, de los mandos y de los cuadros y las marcas críticas, que se deban leer de noche o con poca luz estarán provistos de iluminación regulable (mando reductor de la intensidad). El margen de ajuste del mando reductor permitirá leer la información que aparezca en las unidades de visualización en todas las condiciones de iluminación ambiente.

5.3.6.2 Capacidad de reducción de la intensidad de la luz

La iluminación de los dispositivos será de variación continua o de etapas múltiples hasta cero, salvo en lo que se refiere a la iluminación de los indicadores de advertencia y de alarma y al mando de los reductores de la intensidad de la luz, que deberán ser legibles en todo momento.

5.3.6.3 Regulador de iluminación individual

Cada dispositivo estará dotado de un regulador de iluminación individual. Además, los grupos funcionales de dispositivos, unidades de visualización y mandos estarán dotados de un regulador común.

5.4 Alarmas

5.4.1 Control de las alarmas

5.4.1.1 Acuse de recibo de las alarmas

El puesto de navegación y maniobra estará provisto de un sistema que permita acusar recibo de todas las alarmas (para silenciar las alarmas audibles y devolver las alarmas visuales a su posición fija), que también indique su origen, con el fin de evitar la distracción que puedan causar las alarmas a las que se debe prestar atención pero que no influyen de manera directa en la seguridad de la navegación del buque y que no requieren la adopción de medidas inmediatas para restablecer o mantener la seguridad de la navegación del buque.

5.4.1.2 Alarmas contra incendios y para emergencias

Los indicadores de las alarmas y los mandos de la alarma contra incendios y de la alarma de emergencia estarán situados en el puesto de seguridad.

5.4.1.3 Interrupción o reducción del suministro eléctrico

Se instalarán alarmas que indiquen la interrupción o una reducción del suministro eléctrico que pueda afectar a la seguridad del funcionamiento del equipo.

5.4.1.4 Fallo o ausencia de la señal de los sensores

Se instalarán alarmas que indiquen el fallo o la ausencia de la señal de los sensores.

5.4.1.5 Estado de las alarmas

Los sistemas de alarmas permitirán distinguir claramente entre alarma activa, alarma recibida y alarma inactiva (estado normal).

5.4.1.6 Alarmas recibidas

Las alarmas se mantendrán activas hasta que se hayan acusado recibo.

5.4.1.7 Cancelación de las alarmas

Las alarmas activas y las alarmas recibidas sólo podrán cancelarse si se ha rectificado la situación que ocasionó su activación. La cancelación sólo podrá hacerse en el equipo en cuestión.

5.4.1.8 Número reducido de alarmas

Se reducirá al mínimo el número de alarmas.

5.4.1.9 Prueba de las alarmas

Se tomarán las medidas necesarias para efectuar pruebas del funcionamiento de las alarmas.

5.4.1.10 Suministro eléctrico

Los sistemas de alarma prescritos contarán con un suministro continuo de corriente y tendrán un medio de cambio automático a un suministro de energía de reserva para los casos en que se interrumpa el suministro eléctrico normal.

5.4.1.11 Indicación de las alarmas

Las alarmas aparecerán indicadas en orden secuencial y estarán provistas de ayudas para la adopción de decisiones. Se deberá facilitar una explicación o justificación de cada alarma (previa petición).

5.4.1.12 Presentación de las alarmas

La presentación de las alarmas será clara, característica, inequívoca y uniforme.

5.4.1.13 Modos de presentación de las alarmas

Todas las alarmas prescritas se presentarán a través de medios tanto visuales como audibles.

5.4.2. Alarmas visuales

5.4.2.1 Diferenciación de las alarmas visuales

Las alarmas visuales se distinguirán claramente de la información rutinaria que aparezca en las unidades de visualización.

5.4.2.2 Presentación de las alarmas visuales

Las alarmas visuales serán centelleantes. La luz centelleante se volverá permanente una vez que la alarma haya sido recibida.

5.4.2.3 Presentación de las alarmas recibidas

Las alarmas recibidas aparecerán como una señal permanente.

5.4.2.4 Presentación del estado normal (alarma inactiva)

Los indicadores de alarmas se proyectarán de forma que no emitan luz o no aparezcan en las unidades de visualización en condiciones normales (alarma inactiva).

5.4.2.5 Régimen de centelleo

Las alarmas visuales centelleantes estarán iluminadas como mínimo el 50% del ciclo y tendrán una frecuencia de impulsos entre 0,5 Hz y 1,5 Hz.

5.4.2.6 Visión nocturna

Las alarmas visuales en el puente de navegación no deberán dificultar la visión nocturna.

5.4.3. Alarmas audibles

5.4.3.1 Uso de alarmas audibles

Se utilizarán alarmas audibles simultáneamente con las alarmas visuales.

5.4.3.2 Alarmas audibles

Las alarmas audibles se apagarán al ser recibidas.

5.4.3.3 Diferenciación de las alarmas audibles

Las alarmas audibles deberán diferenciarse de las señales sonoras comunes, como timbres, zumbadores y ruidos de las operaciones normales.

5.4.3.4 Características sonoras

En condiciones de trabajo normales, las señales de las alarmas deberán escucharse adecuadamente en el interior de la caseta de gobierno y, fuera de ella, en las alas del puente, y sus características acústicas no serán molestas al oído.

5.4.3.4.1 Presión acústica

La presión acústica de las alarmas, a un metro de la fuente, será de 75 dB(A) como mínimo, y de 10 dB(A) como máximo, o preferentemente de 20 dB(A), por encima de los niveles del ruido ambiental existentes durante las operaciones normales. La presión acústica de las alarmas en un espacio no deberá ser superior a 115 dB(A).

5.4.3.4.2 Frecuencia acústica

Con la excepción de los timbres, las alarmas tendrán una frecuencia de señal entre 200 Hz y 2.500 Hz, y preferiblemente entre 500 Hz y 1.500 Hz.

5.5 Dispositivos de entrada

5.5.1 Movimiento de los mandos

El movimiento de un mando hacia delante, en el sentido de las agujas del reloj, hacia la derecha o hacia arriba servirá para:

- encender el equipo o componente, o
- hacer que aumente la cantidad, o
- imprimir un movimiento de avance en el equipo o componente, en el sentido de las agujas del reloj, hacia la derecha o hacia arriba.

5.5.2 Movimientos correspondientes

Los mandos se seleccionarán de forma que el sentido del movimiento del mando esté en consonancia con el movimiento correspondiente de un componente, el equipo o el buque. El sentido del movimiento de los elementos funcionales del equipo de maniobras del buque se corresponderá con el sentido del efecto que surtan en el buque las instalaciones activadas por el mando.

5.5.3 Retorno a la modalidad de vigilancia de la navegación

Cuando se utilice un solo dispositivo tanto para la planificación del viaje y como para la vigilancia de la navegación, el operador podrá volver a la modalidad de vigilancia efectuando una sola operación.

5.5.4 Mínimo de acciones del usuario

El manejo de los mandos deberá ser sencillo, en particular tratándose de tareas en tiempo real que exijan una respuesta rápida del usuario. La lógica de los mandos deberá permitir la conclusión de una secuencia de movimientos efectuando un número mínimo de operaciones.

5.5.5 Uniformidad en el accionamiento de mandos

Hasta donde sea factible, en los distintos dispositivos las mismas funciones deberán ser activadas por el mismo accionamiento de mandos.

5.5.6 Confirmación

Habrà una señal visual, audible o mecánica para indicar que se ha registrado la orden.

5.5.7 Utilización de los mandos

Será fácil distinguir y accionar los mandos.

5.5.8 Accesibilidad de los mandos de funciones importantes

Los mandos de las funciones más importantes y de uso más frecuente serán fácilmente visibles y accesibles para el usuario desde la posición de trabajo normal.

5.5.9 Utilización de los mandos de funciones importantes

Los mandos de las funciones más importantes y de uso más frecuente requerirán la realización de un solo movimiento para que funcionen.

5.5.10 Asignación de los mandos de funciones importantes

Los mandos de las funciones más importantes y de uso más frecuente estarán asignados a una sola función.

5.5.11 Orden accidental o prevención del accionamiento

El sistema se proyectará de manera que se impida, por ejemplo por medios de protección física, la manipulación accidental de mandos que pueda producir cambios en el estado del sistema, en sus funciones, en sus componentes o en sus datos, por ejemplo por la interrupción del suministro eléctrico.

5.6 Presentación de la información

5.6.1 Prescripciones generales

5.6.1.1 Ausencia de ambigüedad

Las indicaciones que aparezcan en las unidades de visualización deberán ser claras e inequívocas en cuanto al correcto manejo de los mandos.

5.6.1.2 Utilización de información numérica

Se utilizará información numérica para presentar datos cuantitativos cuando se requieran valores exactos y no datos sobre una tendencia continua o la velocidad de cambio.

5.6.1.3 Visualización numérica

No se utilizará una visualización numérica cuando la información cambie con una frecuencia superior a 0,5 Hz. Podrá utilizarse una frecuencia mayor cuando no se perturbe la percepción de la información procedente de otras unidades de visualización.

5.6.1.4 Actualización de la información

La información presentada se actualizará continuamente.

5.6.1.5 Duración de la información

Cuando se trate de señales o unidades de visualización cuyas emisiones cambien con frecuencia o regularidad, la información presentada tendrá una duración suficiente para que sea detectada de manera fiable con la carga de trabajo y el entorno de trabajo del operador previstos.

5.6.1.6 Sencillez de la información presentada

La información se presentará en la forma más sencilla que permita la función correspondiente. No se presentará información sin interés para la tarea ni textos o gráficos que no sean pertinentes.

5.6.1.7 Sólo los datos necesarios

Los datos presentados se adecuarán a las necesidades de los usuarios y aportarán solamente la información necesaria y de utilización inmediata para la operación de que se trate. La información presentada no se recargará con datos que no sean pertinentes.

5.6.1.8 Ausencia de señales parásitas

Se evitarán en lo posible, las señales parásitas.

5.6.1.9 Presentación de información importante

Se presentará de forma permanente la información sumamente importante o de uso frecuente.

5.6.1.10 Campos de visualización para la presentación de información importante

Los campos de visualización para la presentación de la información más importante y de uso más frecuente se asignarán exclusivamente a este fin y no se utilizarán para presentar otra información.

5.6.1.11 Mejora de la presentación gráfica con valores numéricos

Cuando sea preciso obtener una lectura precisa de una presentación gráfica, ésta irá acompañada de valores numéricos que complementen la representación gráfica.

5.6.1.12 Indicación de la escala

En todo momento se indicará la escala de los mapas y las cartas náuticas (datos) mostrados en la presentación.

5.6.1.13 Ayuda para calcular las distancias

Cuando el usuario deba calcular con precisión las distancias en un mapa o en otra presentación gráfica, contará con ayudas informáticas para realizar dicho cálculo.

5.6.2 Disposición de la información visual

5.6.2.1 Organización de la pantalla

Se dispondrá de una organización normalizada de la pantalla de visualización para la asignación de las diversas funciones del sistema (por ejemplo una zona de presentación de datos, zona de control, zona para mensajes) que no variará de una unidad de visualización a otra.

5.6.2.2 Agrupación de la información en una unidad de visualización

La información presentada en una unidad de visualización se agrupará con arreglo a principios obvios, por ejemplo por tareas, sistemas, funciones, secuencias, etc., según las necesidades del usuario respecto de la tarea que esté realizando.

5.6.2.3 Demarcación de los grupos

Los grupos de información se distinguirán visualmente, por ejemplo mediante espacios en blanco, líneas, colores u otros medios.

5.6.2.4 Uniformidad de la presentación

La disposición y la presentación de información visual idéntica será uniforme en todas las aplicaciones.

5.6.3 Unidades de presentación visual

5.6.3.1 Presentación nocturna

Durante la noche, toda la información se presentará emitiendo el mínimo posible de luz.

5.6.3.2 Legibilidad durante el día y la noche

Las presentaciones se podrán leer durante el día y la noche.

5.6.3.3 Color del fondo

Para el fondo, se utilizará un solo color neutro, con un tono que haga perfectamente visible la información (primer plano) y que no deforme los elementos de la codificación de la presentación ni interfiera con ellos.

5.6.3.4 Resolución de las unidades de presentación visual

La presentación visual tendrá una resolución adecuada; es decir, los usuarios podrán distinguir todos los elementos y códigos de la presentación desde la distancia de observación máxima prevista.

5.6.3.5 Contraste de las unidades de presentación visual

La relación de contraste de la presentación será superior a 3:1 e inferior a 15:1, prefiriéndose una relación de contraste de 7:1.

5.6.3.6 Luminancia del fondo

Durante el día, se utilizará un nivel de luminancia del fondo de 15 cd/m² a 20 cd/m².

5.6.3.7 Luminancia de la presentación

Durante el día la luminancia de la presentación será de 80 cd/m² a 160 cd/m².

5.6.3.8 Parpadeo

La presentación no tendrá parpadeo. La velocidad de actualización será de 65 Hz como mínimo.

5.6.3.9 Continuidad de la imagen

La presentación deberá mantener la impresión de que produce una imagen continua, es decir, los usuarios no podrán resolver las líneas de exploración ni los puntos de la matriz.

5.6.3.10 Linealidad de las imágenes del tubo de rayos catódicos

La presentación no tendrá distorsiones geométricas.

5.6.4 Codificación y realce

5.6.4.1 Realce de los datos seleccionados

Cuando un usuario realice una operación con un elemento de presentación seleccionado, ese elemento será realzado.

5.6.4.2 Uso de destellos

Los destellos rojos se reservarán para las alarmas.

5.6.4.3 Uso redundante de los colores

El uso de colores será redundante respecto de otras características de la presentación; es decir, el color se agregará después de haberse proyectado la presentación con la mayor eficacia posible en un formato monocromo.

5.6.4.4 Colores fácilmente distinguibles

Cuando se utilicen colores para codificar categorías discretas de datos, los colores seleccionados serán fácilmente distinguibles.

5.6.4.5 Diferenciación mínima de los colores

Cuando se utilicen colores para distinguir o hacer bien visible la información presentada, todos los colores del conjunto se distinguirán por un mínimo de 40 ΔE (CIE L*u*v*) distancias.

5.6.4.6 Establecimiento de normas para la codificación de las formas

Cuando se utilice una codificación de las formas, los códigos se basarán en normas establecidas o en significados tradicionales.

5.6.5 Elementos de la presentación

5.6.5.1 Tipo de caracteres

Se utilizará un tipo de caracteres claramente legible. Los caracteres tendrán rasgos ascendentes y descendentes claros, un ancho de trazo uniforme y una relación dimensional uniforme.

5.6.5.2 Abreviaturas significativas

Cuando se utilicen abreviaturas o acrónimos, éstos serán significativos, de uso común y los menos posibles.

5.6.5.3 Unidades de medida

Las unidades de medida (voltios, libras por pulgada cuadrada, pulgadas, etc.) deben etiquetarse.

5.6.5.4 Utilización adecuada de los iconos

Los iconos se diseñarán de forma que se parezcan a los objetos, procesos u operaciones que representen, utilizando para ello representaciones literales, funcionales u operacionales.

5.6.5.5 Representantes y diferenciación

Cada icono o símbolo representará solamente un objeto o función y será fácilmente distinguible de todos los demás.

5.6.5.6 Tamaño

Los iconos y símbolos serán lo suficientemente grandes como para que el usuario perciba la representación y la diferencie de otros iconos y símbolos.

5.6.5.7 Realce

Los iconos o símbolos que el usuario seleccione se realzarán.

5.6.5.8 Graduaciones a intervalos normales

Las escalas estarán graduadas a intervalos normales de 1, 2, 5 ó 10 (o múltiplos de 10) en el caso de las divisiones etiquetadas. Las graduaciones intermedias para ayudar a la interpolación visual estarán en consonancia con los intervalos etiquetados de la escala.

5.6.5.9 Ampliación de las presentaciones gráficas

Cuando el tamaño normal de una presentación gráfica se haya ampliado, se facilitará alguna indicación del factor de escala utilizado.

5.6.5.10 Cuadrículas discretas

Cuando se presenten líneas de cuadrículas, no obstruirán ni oscurecerán ninguna parte de la información presentada (por ejemplo, curvas o puntos trazados).

5.7. Control interactivo

5.7.1 Directrices generales para las entradas efectuadas por el usuario

5.7.1.1 Procedimientos uniformes

Los procedimientos para introducir instrucciones o información serán uniformes.

5.7.1.2 Procedimientos normalizados

Se utilizarán procedimientos normalizados para actualizar y suprimir la información.

5.7.1.3 Uniformidad de los términos utilizados para las instrucciones

Todos los términos utilizados en la interfaz usuario-sistema, así como sus abreviaturas, tendrán el mismo significado en todas las operaciones y en todas las tareas.

5.7.1.4 Introducción innecesaria de información

Los usuarios no tendrán necesidad de volver a introducir información que ya se haya introducido en el sistema.

5.7.1.5 Sólo opciones disponibles

Sólo se ofrecerán a los usuarios las opciones de control que ya se encuentren disponibles para la operación en curso.

5.7.2 Formato de las entradas efectuadas por el usuario

5.7.2.1 Secuencia lógica de las opciones del menú

Las opciones del menú se ordenarán y agruparán lógicamente.

5.7.2.2 Diseño uniforme de los menús jerárquicos

El formato de presentación y la lógica de selección de los menús jerárquicos deberán ser uniformes en todos los niveles.

5.7.2.3 Presentación uniforme de las opciones de los menús

Cuando haya menús en distintas presentaciones, dichos menús se proyectarán de forma que las listas de opciones sean uniformes en cuanto a los términos utilizados y el orden elegido.

5.7.2.4 Selección secuencial de un menú con un mínimo de pasos

Cuando los usuarios deban utilizar una secuencia de menús para hacer una selección, la estructura jerárquica de los menús se proyectará de forma que se reduzca al mínimo el número de pasos requeridos.

5.7.2.5 Regreso a menús de nivel superior

En los menús de tipo jerárquico el usuario deberá poder regresar al nivel inmediatamente superior efectuando una sola operación sencilla.

5.7.2.6 Regreso al menú general

En los menús de tipo jerárquico, el usuario deberá poder regresar al menú general desde el nivel superior efectuando una sola operación sencilla.

5.7.2.7 Título explicativo de los menús

Se dará un título explicativo a cada menú que refleje la naturaleza de la selección que se va a hacer, de forma que el usuario le resulte evidente la función del menú.

5.7.2.8 Elementos del menú activados/desactivados

Cuando los elementos de un menú pueden encontrarse en un estado "activado" o "desactivado", el estado "activado" se indicará haciendo reconocible el elemento.

5.7.2.9 Formularios para la introducción de instrucciones

Será posible rellenar formularios para facilitar la introducción de instrucciones complejas.

5.7.3 Información sobre el funcionamiento del sistema

5.7.3.1 Indicación del estado del sistema

En todo momento se indicará a los usuarios el estado del sistema.

5.7.3.2 Modo de funcionamiento

El modo de funcionamiento seleccionado en un momento determinado se indicará con claridad cuando los resultados de la acción del usuario dependan de modos de funcionamiento diferentes.

5.7.3.3 Estado y tipo de los sensores externos

El estado y el tipo de los sensores externos se indicará permanentemente.

5.7.3.4 Presentación de datos programados y de datos reales

Cuando un dispositivo se utilice para fines de planificación, quedará perfectamente claro para el usuario que ese es el modo de funcionamiento seleccionado a fin de que no haya confusión entre la presentación de los datos programados y la de los datos reales.

5.7.3.5 Fuente de la información sobre la situación

La información sobre la situación se presentará con una indicación de su fuente.

5.7.3.6 Operaciones simuladas

Las operaciones simuladas se distinguirán claramente de las operaciones reales.

5.7.4 Respuesta del sistema

5.7.4.1 Lugares de presentación normalizados

Los mensajes del sistema aparecerán en lugares normalizados.

5.7.4.2 Términos conocidos

Los mensajes del sistema se redactarán con una terminología conocida.

5.7.4.3 Realimentación periódica

Cuando el funcionamiento del sistema requiera que el usuario se mantenga a la espera, se proporcionará realimentación periódica para indicar que el sistema está funcionando normalmente.

5.7.4.4 Advertencias claras y uniformes

Las advertencias serán claras y uniformes

5.7.4.5 Mensajes de información sobre errores

Cuando los sistemas de información detecten un error, aparecerá un mensaje en el que se señale el error y se indiquen las posibles operaciones subsiguientes.

5.7.4.6 Mensajes adecuados a la tarea

Los mensajes de información sobre errores deberán ser adecuados para la tarea de que se trate.

5.7.4.7 Orientaciones en línea

Los usuarios podrán solicitar orientaciones en línea relacionadas con las funciones del sistema, procedimientos, instrucciones y abreviaturas, etc.

5.7.5 Prevención, detección y corrección de errores

5.7.5.1 Protección contra la pérdida de datos debida a interrupción

Cuando una acción del usuario vaya a interrumpir una secuencia de operaciones en curso, habrá medios automáticos para impedir la pérdida de datos.

5.7.5.2 Separación de los datos reales de los simulados

Cuando se presenten o suministren datos y funciones del sistema simulados, los datos reales estarán protegidos.

APENDICE 1

DEFINICIONES

Alarma: Una alarma anuncia, por medios acústicos, o audiovisuales, la existencia de una situación anormal que requiere atención.

Alfanuméricos: Caracteres presentados en una presentación visual en forma de letras, números, dígitos y usualmente otros caracteres, como signos de puntuación o una combinación de ellos.

Brillo: Una propiedad de la sensación visual determinada por la intensidad de la radiación luminosa que llega al ojo. Junto con el tono y la saturación constituye un componente del color percibido.

Campo de presentación: Una zona de la pantalla de presentación reservada para presentar información.

Campo de visión: La dimensión angular de una escena que se puede observar desde un determinado puesto del puente del buque.

Carácter: Una letra, dígito u otro símbolo que se utiliza como parte de la organización, control o representación de datos. Un carácter suele tomar la forma de una disposición espacial de trazos contiguos o conectados.

Codificación: La utilización de un sistema de símbolos, formas, colores u otros estímulos sensoriales variables para representar información específica.

Consola: La estructura física para la integración de dispositivos, equipo y almacenamiento que en su conjunto dan forma a un puesto de trabajo.

Contraste: La diferencia en luminancia entre objetos presentados en primer plano y su fondo, o, por lo general, entre dos zonas de una presentación, medida a través de la relación de contraste (división de la luminancia del primer plano por la luminancia del fondo).

Cursor: Un indicador movable que aparece resaltado en la pantalla del computador para mostrar el lugar de la entrada de datos en un momento determinado, la modificación del texto o la selección de un objeto presentado en pantalla.

Deslumbramiento: Una demanda excesiva de adaptación visual producida por la exposición de la retina a una intensidad de luz superior a la que puede tolerar. Surge cuando alguna luminancia en el campo de visión es suficientemente mayor que la luminancia a la que se ha ajustado el ojo.

Disposición: La colocación física de las piezas y componentes que dan forma a un módulo o a una unidad de equipo.

Dispositivo de entrada: El componente de un puesto de trabajo utilizado para la entrada de datos y el control de la presentación, como por ejemplo el teclado, la bola rodante y el ratón.

Ergonomía: El estudio y proyecto de lugares de trabajo (por ejemplo puestos de trabajo, cabina del piloto y puente del buque) y de sus componentes, y de las prácticas y los procedimientos de trabajo que redunden en beneficio de la productividad, salud, comodidad y seguridad del trabajador. La aplicación del factor humano en el análisis y proyecto de equipo, de la labor y del lugar de trabajo.

Etiqueta: Información alfanumérica que identifica o describe un objeto o datos presentados.

Icono: Representación gráfica o no verbal de objetos o acciones.

Iluminación: La cantidad de luz (flujo luminoso) recibida por una superficie, medida en $\text{lumen/m}^2 = \text{lux}$.

Línea visual: Una línea imaginaria que se extiende desde el plano de los ojos del observador. La línea visual horizontal ocupa el mismo plano horizontal que el centro de las pupilas. La línea visual normal desciende 15 grados por debajo de la horizontal. El mantenimiento de una línea visual horizontal o más elevada supone un esfuerzo y después de un rato puede causar fatiga.

Luminancia: Es la cantidad de flujo luminoso por unidad de área emitido o reflejado por una superficie. Se mide en candelas por metro cuadrado (cd/m^2).

Luz ambiente: Luz que emana de fuentes distintas de las presentaciones visuales del operador, es decir, el nivel general de iluminación en el puente producido por la luz solar o luces y lámparas.

Mando: Un mecanismo utilizado para regular o guiar el funcionamiento de una máquina, componente de un equipo, subsistema o sistema.

Menú: Un conjunto de opciones relacionadas agrupadas para que las seleccione el usuario; es decir, una especie de diálogo en el cual un usuario selecciona un artículo de una lista de alternativas presentadas.

Modo: Un estado o condición definidos internamente acerca del funcionamiento del computador, como el modo de entrada mediante el teclado, el modo de ayuda, el modo de modificación del texto, el modo de almacenamiento del texto, el modo de planificación y el modo operacional.

Presentación (visual): Medios para la presentación de información visual, que incluyen los instrumentos tradicionales.

Puesto de trabajo: La combinación de todos los elementos relacionados con el trabajo, incluida la consola y todos sus dispositivos, equipo y mobiliario, para realizar determinadas tareas.

Realce: El resaltado de datos presentados o de características del formato, valiéndose, por ejemplo, de subrayado, texto en negrita o vídeo inverso, para llamar la atención del usuario respecto de una zona o de la información presentadas.

Reflexión: Una imagen de espejo del entorno circundante que se superpone de manera coincidente sobre el contenido de la pantalla.

Resolución: Una característica de la presentación visual, expresada en pixels por pulgada cuadrada.

Ruido ambiente: Todos los sonidos de fondo del lugar de trabajo, como por ejemplo, el nivel general de ruido de fondo en el puente.

Símbolo: Una representación gráfica o alfanumérica de algo en virtud de una relación, asociación o convención.

Tamaño de los caracteres: Se calcula por la altura de un carácter presentado respecto de su ángulo visual.

Temperatura efectiva: Un índice que combina en un solo valor el efecto de la temperatura, la humedad y el movimiento del aire en la sensación de calor o frío percibidos por el organismo humano. El valor numérico es el de la temperatura del aire en calma y saturado capaz de producir una sensación idéntica.

Tono: Un componente de la percepción del color (por ejemplo, rojo, verde y amarillo). Otros componentes son la saturación y el brillo.

APENDICE 2

EQUIPO RECOMENDADO PARA LOS PUESTOS

Puesto de navegación y maniobra	
Equipo	Accesorios
<ul style="list-style-type: none"> - radar/punteo radar - SIVCE - indicador visual automático de la situación - información de sistemas de fijación de la situación - información de sistema automático para la identificación de buques - sistema de control de rumbo/derrota (ajuste) - mandos de motor(es) principal(es), incluidos para maniobras bruscas, detención de emergencia. - mandos de timón principal (incluido medio cancelador) - mandos de propulsor - indicaciones de <ul style="list-style-type: none"> * revoluciones de las hélices (reales y recomendadas) * revoluciones del motor principal en el caso de motor con engranaje de reducción * paso de la hélice en el caso de hélice de paso variable * par * aire para el arranque * impulso lateral * velocidad (posiblemente longitudinal y lateral) * ángulo de metida * velocidad de giro * lectura del girocompás * rumbo en el compás magnético * dispositivo que recuerda el rumbo (rumbo preestablecido) * profundidad del agua, incluido el ajuste del aviso de la profundidad * hora * dirección y velocidad del viento * temperatura del aire y del agua⁺ * alarmas en grupo (con ayudas para tomar decisiones) - transmisor de señales para <ul style="list-style-type: none"> * silbato * dispositivo automático para señales de niebla * alarma general * luz de señalización Morse 	<ul style="list-style-type: none"> - estantes suficientes para binoculares, cenicero, etc. - espacio para escribir - silla ajustable

Puesto de navegación y maniobra (continuación)	
Equipo	Accesorios
<ul style="list-style-type: none"> - dispositivo automático para alarma de emergencia - mandos para iluminación de consolas - radioteléfono bidireccional de ondas métricas (emisor-receptor portátil) con conexión para cargar y/o sistema de búsqueda - equipo de comunicación interna - instalación megafónica - equipo de ondas métricas con seleccionador de canales - mando a distancia de luz proyectora - conmutador selector de la bomba del timón - conmutador selector del módulo de gobierno - conmutador selector del puesto de gobierno - mandos del limpia/lavaparabrisas y de su calefactor - equipo para visión nocturna - equipo receptor de sonido - acuse de recibo de la alarma para las guardias 	

Puesto de vigilancia	
Equipo	Accesorios
<ul style="list-style-type: none"> - radar/punteo radar - transmisor de señales para silbato - aceptación de la alarma para las guardias - indicaciones de: <ul style="list-style-type: none"> * revoluciones de la hélice * paso de hélice de paso variable * velocidad * ángulo de metida * rumbo en el girocompás * hora * velocidad de giro * profundidad del agua * alarmas - equipo de comunicación interna - equipo de ondas métricas con selector de canales - mandos para limpiar/lavaparabrisas y su calefactor 	<ul style="list-style-type: none"> - estantes para binoculares, etc. - estante para notas, etc. - silla ajustable

Puesto de gobierno manual (del timonel)	
Equipo	Accesorios
<ul style="list-style-type: none"> - rueda del timón/palanca del timón - conmutador selector de bomba del timón - indicaciones de <ul style="list-style-type: none"> * rumbo en el girocompás * rumbo en el compás magnético * rumbo preestablecido * ángulo de metida * velocidad de giro - intercomunicador con puesto del ala del puente - mandos del limpia/lavaparabrisas y de su calefactor 	<ul style="list-style-type: none"> - silla ajustable

Puesto de atraque (ala del puente)	
Equipo	Accesorios
<ul style="list-style-type: none"> - mandos del(los) motor(es) principal(es) - mandos del impulsor - mandos del timón - mandos del silbato - conmutador selector del puesto de gobierno - indicaciones de <ul style="list-style-type: none"> * rumbo en el girocompás * revoluciones de la hélice * revoluciones del motor principal, en el caso de un motor con engranaje reductor * el paso de la hélice, en el caso de una hélice de paso variable * empuje lateral * velocidad de giro * ángulo de metida * movimiento longitudinal y lateral del buque * dirección y velocidad del viento - sistema de intercomunicación con los puestos de trabajo para la navegación y maniobra, vigilancia, gobierno manual y con las estaciones de maniobra, salvo los lugares de reunión - sistema de comunicación externa con remolcadores y embarcación del práctico (equipo de ondas métricas) - mandos de luz de señales Morse y de luz proyectora - acuse de recibo de la alarma para las guardias 	

Puesto de planificación y documentación	
Equipo	Accesorios
<ul style="list-style-type: none"> - SIVCE, incluida la estación de planificación de la navegación - dispositivos de planificación del rumbo - mesa de derrota - receptor para determinación de la situación - dispositivo de sujeción para escuadras, compases, lupas, lápices, etc. - trazador de cartas meteorológicas - reloj principal - cronómetro con medio receptor de señales horarias - radiogoniómetro - corredera, incluido indicador de distancia, trazador del rumbo - ecógrafo - barógrafo - indicación de la temperatura del aire y del agua - impresora de instrucciones - equipo de ondas métricas 	<ul style="list-style-type: none"> - medio para guardar cartas - medio para guardar publicaciones náuticas, manuales, etc.

Puesto de seguridad	
Equipo	Accesorios
<ul style="list-style-type: none"> - alarma contra incendios para las secciones de máquinas, superestructura/espacios de alojamiento, carga - mando a distancia y verificación del sistema de extinción de incendios - mando a distancia y verificación de puertas estancas/puertas contra incendios (abiertas/cerradas) - parada de emergencia de instalaciones de acondicionamiento de aire, ventilación y refrigeración - mandos de dispositivo antibalace - indicador de monitor de la sentina - indicador de resistencia/carga, incl. alarma - indicador de otros sistemas de seguridad - clinómetro - llaves y elementos de control de luces y señales (luces de navegación, lámparas de señales, iluminación del puente, iluminación de cubierta, proyectores, así como todos los fusibles) - sistema de comunicación interna, en particular con los lugares de reunión - ajuste del sistema de alarma para las guardias y botón de aceptación - indicación del estado del flap de proa y posterior - mandos/indicaciones de la manipulación del agua de lastre - herramientas para documentación - estación principal para el radioteléfono bidireccional de ondas métricas (receptor/emisor portátil)⁺⁺ 	<ul style="list-style-type: none"> - espacio para escribir

Puesto de comunicaciones	
Equipo	Accesorios
<ul style="list-style-type: none"> - equipo SMSSM según lo requiera la zona marítima pertinente: <ul style="list-style-type: none"> * LSD- VHF, radioteléfono * LSD- MF, radioteléfono * LSD- MF/HF, IDBE, radioteléfono * Inmarsat - Estación terrena de buque * telégrafo de impresión directa NAVTEX/LIG/HF * excitación de RLS * estación principal de radioteléfono bidireccional de ondas métricas (receptor-emisor portátil)⁺⁺ 	<ul style="list-style-type: none"> - espacio para escribir - silla

+ Situado en el puesto de trabajo para la navegación y la maniobra o en el puesto de trabajo para la planificación y documentación

++ Situado en el puesto de trabajo para la seguridad o las comunicaciones

APENDICE 3

NORMAS INTERNACIONALES EXISTENTES RELATIVAS A CRITERIOS ERGONÓMICOS
PARA EL EQUIPO Y LA DISPOSICION DEL PUENTE

	Contenido de las Directrices	Prescripciones pertinentes	Información adicional	
		Resoluciones y directrices de la OMI	Normas de la CEI	Normas de la ISO
Puestos	4	MSC/Circ.603 Anexo 2, 1993		ISQ 8468 ISO 14612
Requisitos ergonómicos	5.1 Disposición del puente	SOLAS, capítulo V, regla 22		ISO 8468
	5.2 Entorno de trabajo			ISO 8468
	5.3 Disposición de los puestos	Res. A.694(17)	IEC 60945 rev.4	ISO 8468 ISO 14612
	5.4 Alarmas	Res. A.839(19) MSC.64(67) SIP MSC.86(70) SIP	IEC 60945 rev.4 IEC 61209 IEC 61924	ISO 8468
	5.5 Dispositivos de entrada	Res. A.694(17)	IEC 60945 rev.4	
	5.6 Visualización de información	Res. A.694(17)	IEC 60945 rev.4 IEC 60936 IEC 60872 IEC 61174	
	5.7 Control interactivo	Res. A.694(17)	IEC 60945 rev.4	
Equipo de los puestos	Apéndice 2	MSC/Circ.603 Anexo, 1993		ISO 14612

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Ref.: T2/6.06

MSC/Circ.983
20 diciembre 2000

ENMIENDAS DEL CODIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 73º periodo de sesiones (MSC 73/21, párrafo 11.25), adoptó varias enmiendas del Código Internacional de Señales, cuyo texto figura en el anexo de la presente circular (MSC 73/21, anexo 31).

2 Teniendo en cuenta la importancia de las enmiendas adjuntas, el Comité decidió, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.187 (VI), que deberán entrar en vigor el 1 de enero de 2002.

3 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen a la atención de todos los interesados la presente información.

ANEXO**ENMIENDAS DEL CAPITULO XII DEL CODIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES****Capítulo XII - "Señales de una sola letra con complementos"**

1 Se añade la siguiente nueva señal:

"SEÑAL**SIGNIFICADO**

Z- con una cifra

Llamar o dirigirse a estaciones costeras de señales visuales (la cifra ha de ser aprobada por la autoridad portuaria local)."

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Ref: A4/A/1.17

Circular N° 2.282
9 enero 2001

A: Miembros de la OMI y otros Gobiernos
Naciones Unidas y organismos especializados
Organizaciones intergubernamentales
Organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas

Asunto: **Día Marítimo Mundial, 2001**

El Secretario General tiene el honor de manifestar que, de conformidad con las decisiones adoptadas por la Asamblea y el Consejo, el Día Marítimo Mundial se celebrará en la sede de la OMI la semana del **24 al 28 de septiembre del año 2001**. Los Gobiernos Miembros podrán, no obstante, designar cualquier día de esa semana para organizar los actos oportunos.

El Día Marítimo Mundial se celebrará en la sede de la Organización el **jueves 27 de septiembre del año 2001**, ocasión en la que se inaugurará el monumento a la gente de mar durante una ceremonia especialmente organizada a tal efecto. Como es costumbre, ese día y el miércoles 26 de septiembre tendrán lugar los actos apropiados.

El Consejo de la Organización ha aprobado como lema del Día Marítimo Mundial para el año 2001:

"LA OMI, LA GLOBALIZACION Y LA GENTE DE MAR"

Oportunamente se distribuirán la documentación y los materiales conexos relativos al lema para el año 2001.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Ref.: T2/2.07

COLREG.2/Circ.49
19 enero 2001**DISPOSITIVOS DE SEPARACION DEL TRAFICO NUEVOS Y MODIFICADOS**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 73° periodo de sesiones (27 de noviembre a 6 de diciembre de 2000), adoptó, de conformidad con lo dispuesto en la resolución A.858(20), dispositivos de separación nuevos y modificados, además de medidas de organización del tráfico conexas, tal como se indica a continuación:

- .1 "Recalada y acceso a la bahía de Talara" (dispositivo nuevo);
- .2 "Recalada al puerto de Salaverry" (dispositivo nuevo);
- .3 "Recalada y acceso a bahía Ferrol (Puerto Chimbote)" (dispositivo nuevo);
- .4 "Recalada y acceso a bahía San Nicolás" (dispositivo nuevo);
- .5 "Entrada al río Humber" (dispositivo nuevo);
- .6 "Accesos al río Humber" (dispositivo nuevo); y
- .7 "En el Prince William Sound" (dispositivo nuevo).

2 Los dispositivos de separación del tráfico nuevos y modificados (arriba enumerados y que se adjuntan en el anexo) se harán efectivos el 1 de junio de 2001 las 00 00 horas UTC.

ANEXO

DISPOSITIVOS DE SEPARACION DEL TRAFICO NUEVOS Y MODIFICADOS Y MEDIDAS DE ORGANIZACION DEL TRAFICO CONEXAS

RECALADA Y ACCESO A LA BAHIA DE TALARA

(Cartas de referencia: PERU-HIDRONAV - 1126, edición 1984 Rev. 1998
PERU-HIDRONAV - 1150, edición 1999

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el datum geodésico mundial (WGS-84.)

Descripción del dispositivo de separación de tráfico

El dispositivo de separación del tráfico de Recalada y acceso a la Bahía de Talara consta de lo siguiente:

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 1) | 04° 33',10 S; | 081° 19',13 W |
| 2) | 04° 32',90 S; | 081° 22',13 W |
| 3) | 04° 33',90 S; | 081° 22',13 W |
| 4) | 04° 33',70 S; | 081° 19',13 W |
- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 5) | 04° 32',40 S; | 081° 19',13 W |
| 6) | 04° 31',10 S; | 081° 22',13 W |
- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 7) | 04° 35',70 S; | 081° 22',13 W |
| 8) | 04° 34',60 S; | 081° 19',13 W |

RECALADA AL PUERTO DE SALAVERRY

(Cartas de referencia: PERU-HIDRONAV - 1270, edición 1988 Rev. 1998
PERU-HIDRONAV - 2111, edición 1987 Rev. 1994

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el datum geodésico mundial (WGS-84.)

Descripción del dispositivo de separación de tráfico

El dispositivo de separación del tráfico de recalada y acceso al puerto de Salaverry consta de lo siguiente:

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 1) | 08° 12',65 S; | 079° 02',23 W |
| 2) | 08° 12',65 S; | 079° 04',63 W |
| 3) | 08° 13',30 S; | 079° 04',63 W |
| 4) | 08° 13',30 S; | 079° 02',23 W |
- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 5) | 08° 11',96 S; | 079° 02',23 W |
| 6) | 08° 11',10 S; | 079° 04',63 W |
- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 7) | 08° 14',80 S; | 079° 04',63 W |
| 8) | 08° 14',00 S; | 079° 02',23 W |

RECALADA Y ACCESO A BAHIA FERROL (PUERTO CHIMBOTE)

(Cartas de referencia: PERU-HIDRONAV - 1310, edición 1993 Rev. 1997
PERU-HIDRONAV - 2123, edición 1980 Rev. 1998)

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el datum geodésico mundial (WGS-84.)

Descripción del dispositivo de separación de tráfico

El dispositivo de separación del tráfico de recalada y acceso a bahía Ferrol (puerto Chimbote) consta de lo siguiente:

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 1) | 09° 07',20 S; | 078° 37',83 W |
| 2) | 09° 07',20 S; | 078° 40',33 W |
| 3) | 09° 07',80 S; | 078° 40',33 W |
| 4) | 09° 07',80 S; | 078° 37',83 W |
- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 5) | 09° 06',70 S; | 078° 37',83 W |
| 6) | 09° 05',80 S; | 078° 40',33 W |

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 7) | 09° 09',40 S; | 078° 40',33 W |
| 8) | 09° 08',40 S; | 078° 37',83 W |

RECALADA Y ACCESO A BAHIA SAN NICOLAS

(Cartas de referencia: PERU-HIDRONAV - 312, edición 1999
PERU-HIDRONAV - 3122, edición 1999)

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico mundial (WGS-84.)

Descripción del dispositivo de separación de tráfico

El dispositivo de separación del tráfico de recalada y acceso a Bahía San Nicolás consta de lo siguiente:

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 1) | 15° 13',10 S; | 075° 16',13 W |
| 2) | 15° 13',10 S; | 075° 18',77 W |
| 3) | 15° 13',85 S; | 075° 18',77 W |
| 4) | 15° 13',85 S; | 075° 16',13 W |

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el oeste entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 5) | 15° 12',54 S; | 075° 16',13 W |
| 6) | 15° 11',70 S; | 075° 18',77 W |

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el este entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 7) | 15° 15',40 S; | 075° 18',77 W |
| 8) | 15° 14',45 S; | 075° 16',13 W |

ENTRADA AL RIO HUMBER

(Cartas de referencia: Almirantazgo británico 1188, edición 1999; 109, edición 1998; 107, edición 1996; 1190, edición 1997)

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico del Servicio Cartográfico de Gran Bretaña (1936.)

Descripción del dispositivo de separación del tráfico*Parte I:***Entrada al río Humber dentro de la zona portuaria**

- a) Una zona de precaución delimitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|---------------|-----------------------------|
| 1) | 53° 34',20 N, | 000° 06',42 E |
| 2) | 53° 33',52 N, | 000° 05',80 E |
| 3) | 53° 33',12 N, | 000° 06',90 E (Hobo) |
| 4) | 53° 33',90 N, | 000° 07',53 E (N° 3A Binks) |
| 1) | 53° 34',20 N, | 000° 06',42 E |
- b) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|---------------|-------------------------|
| 5) | 53° 33',52 N, | 000° 07',23 E (Delta) |
| 6) | 53° 32',71 N, | 000° 09',75 E (Charlie) |
- c) Una vía de circulación para el tráfico de llegada entre la línea de separación especificada en el párrafo b) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|---------------|-----------------------------|
| 4) | 53° 33',90 N, | 000° 07',53 E (N° 3A Binks) |
| 7) | 53° 33',14 N, | 000° 10',37 E |
- d) Una vía de circulación para el tráfico de salida entre la línea de separación especificada en el párrafo b) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|---------------|-----------------------|
| 3) | 53° 33',12 N, | 000° 06',90 E (Hobo) |
| 8) | 53° 32',32 N, | 000° 09',21 E (N° 2B) |
- e) Una zona de precaución delimitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|-----|---------------|------------------------------|
| 7) | 53° 33',14 N, | 000° 10',37 E |
| 8) | 53° 32',32 N, | 000° 09',21 E (N° 2B) |
| 9) | 53° 32',36 N, | 000° 11',22 E |
| 10) | 53° 33',14 N, | 000° 11',27 E |
| 11) | 53° 33',05 N, | 000° 10',73 E (N° 3 Chequer) |
| 7) | 53° 33',14 N, | 000° 10',37 E |
- f) Una línea de separación del tráfico que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|-----|---------------|-----------------------|
| 12) | 53° 32',65 N, | 000° 11',25 E (Bravo) |
| 13) | 53° 32',80 N, | 000° 13',30 E (Alpha) |

- g) Una vía de circulación para el tráfico de llegada entre la línea de separación especificada en el párrafo f) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

10) 53° 33',14 N, 000° 11',27 E
14) 53° 33',50 N, 000° 13',90 E

- h) Una vía de circulación para el tráfico de salida entre la línea de separación especificada en el párrafo f) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

9) 53° 32',36 N, 000° 11',22 E
15) 53° 32',39 N, 000° 12',90 E

Parte II:

Accesos al río Humber

- i) Una zona de precaución delimitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

15) 53° 32',39 N, 000° 12',90 E
16) 53° 32',40 N, 000° 13',28 E (N° 2 Haile Sand)
17) 53° 30',57 N, 000° 16',72 E
18) 53° 31',88 N, 000° 18',40 E (Hotspur)
19) 53° 33',55 N, 000° 18',40 E
20) 53° 34',20 N, 000° 17',70 E (South Haile)
21) 53° 34',72 N, 000° 16',65 E (South Binks)
22) 53° 33',54 N, 000° 14',30 E (Spurn Light Float)
14) 53° 33',50 N, 000° 13',90 E
15) 53° 32',39 N, 000° 12',90 E

Accesos orientales (tramo al mar del Norte)

- j) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

23) 53° 32',70 N, 000° 18',40 E (punto interior del tramo del mar del Norte)
24) 53° 32',70 N, 000° 23',06 E (punto exterior del tramo del mar del Norte)

- k) Una vía de circulación para el tráfico de llegada entre la línea de separación especificada en el apartado j) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

19) 53° 33',55 N, 000° 18',40 E
25) 53° 33',55 N, 000° 23',06 E

- l) Una vía de circulación para el tráfico de salida entre la línea de separación especificada en el párrafo j) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:

18) 53° 31',88 N, 000° 18',40 E (Hotspur)
26) 53° 31',88 N, 000° 23',06 E

Accesos sudorientales (tramo de Rosse)

- m) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|-----|---------------|---|
| 27) | 53° 31',22 N, | 000° 17',55 E (punto interior del tramo de Rosse) |
| 28) | 53° 29',87 N, | 000° 20',90 E (punto exterior del tramo de Rosse) |
- n) Una vía de circulación para el tráfico de llegada entre la línea de separación especificada en el párrafo m) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|-----|---------------|-------------------------|
| 18) | 53° 31',88 N, | 000° 18',40 E (Hotspur) |
| 29) | 53° 30',54 N, | 000° 21',68 E |
- o) Una vía de circulación para el tráfico de salida entre la línea de separación especificada en el párrafo m) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|-----|---------------|---------------|
| 17) | 53° 30',57 N, | 000° 16',72 E |
| 30) | 53° 29',17 N, | 000° 20',08 E |

Accesos nororientales (New Sand Hole)

- p) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|-----|---------------|---------------|
| 31) | 53° 34',46 N, | 000° 17',17 E |
| 32) | 53° 36',97 N, | 000° 20',75 E |
- q) Una vía de circulación para el tráfico de llegada entre la línea de separación especificada en el párrafo p) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|-----|---------------|-----------------------------|
| 21) | 53° 34',72 N, | 000° 16',65 E (South Binks) |
| 33) | 53° 37',25 N, | 000° 20',20 E (Outer Binks) |
- r) Una vía de circulación para el tráfico de salida entre la línea de separación especificada en el párrafo p) *supra* y una línea recta que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|-----|---------------|---------------------------------|
| 20) | 53° 34',20 N, | 000° 17',70 E (South Haile) |
| 34) | 53° 36',70 N, | 000° 21',30 E (Middle New Sand) |

MODIFICACIONES AL DISPOSITIVO DE SEPARACION DEL TRAFICO EN EL PRINCE WILLIAM SOUND

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico de los Estados Unidos 16700, 26ª edición, 19 de septiembre de 1998)

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum geodésico norteamericano de 1983).

Descripción del dispositivo de separación del tráfico

El dispositivo de separación del tráfico "En el Prince William Sound" consta de dos partes:

Parte I:

Prince William Sound

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|---------------|---------------|
| 1) | 60° 20',77 N, | 146° 52',31 W |
| 2) | 60° 48',12 N, | 147° 01',78 W |
| 3) | 60° 48',29 N, | 146° 59',77 W |
| 4) | 60° 20',93 N, | 146° 50',32 W |
- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|--------------|---------------|
| 5) | 60° 20',59 N | 146° 48',18 W |
| 6) | 60° 49',39 N | 146° 58',19 W |
- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|----|--------------|---------------|
| 7) | 60° 49',10 N | 147° 04',19 W |
| 8) | 60° 20',60 N | 146° 54',31 W |

Parte II:

Valdez Arm

- a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- | | | |
|-----|---------------|---------------|
| 9) | 60° 51',08 N, | 147° 00',33 W |
| 10) | 60° 58',60 N, | 146° 48',10 W |
| 11) | 60° 58',30 N, | 146° 47',10 W |
| 12) | 60° 50',45 N, | 146° 58',75 W |

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el norte entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

6)	60° 49',39 N	146° 58',19 W
13)	60° 58',01 N	146° 46',52 W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el sur entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

14)	60° 58',93 N	146° 48',86 W
15)	60° 50',61 N	147° 03',60 W

Zonas de precaución

Cabo Hinchinbrook: Una zona de precaución limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

5)	60° 20',59 N	146° 48',18 W
16)	60° 12',67 N	146° 40',43 W
17)	60° 11',02 N	146° 28',65 W
18)	60° 05',47 N	146° 00',01 W
19)	60° 00',81 N	146° 03',53 W
20)	60° 05',44 N	146° 27',58 W
21)	59° 51',80 N	146° 37',51 W
22)	59° 53',52 N	146° 46',84 W
23)	60° 07',76 N	146° 36',24 W
24)	60° 11',51 N	146° 46',64 W
8)	60° 20',60 N	146° 54',31 W

Bligh Reef: Una zona de precaución de 1,5 millas de radio cuyo centro se encuentra en la siguiente posición geográfica:

60° 49',63 N	147° 01',33 W
--------------	---------------

Nota: Se establece una zona de embarco de prácticos cerca del centro de la zona de precaución de Bligh Reef. Debido al intenso tráfico marítimo, se aconseja a la gente de mar que no eche el ancla o fondee en esta zona de precaución, salvo cuando se trate de embarcar o desembarcar a un práctico.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Ref.: T2/2.07

SN/Circ. 216
19 enero 2001**MEDIDAS DE ORGANIZACION DEL TRAFICO MARITIMO DISTINTAS
DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACION DEL TRAFICO**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 73º periodo de sesiones (27 de noviembre a 6 de diciembre de 2000), adoptó, de conformidad con lo estipulado en la resolución A.858(20), varias zonas donde no se permite fondear en *Flower Garden Banks*, al noroeste del Golfo de México.

2 La mencionada medida de organización del tráfico, que figura en el anexo, se hará efectiva el 1 de junio de 2001 a las 00 00 horas UTC.

ANEXO

**MEDIDAS DE ORGANIZACION DEL TRAFICO MARITIMO DISTINTAS
DE LOS DISPOSITIVOS DE SEPARACION DEL TRAFICO****ZONAS EN LAS QUE NO SE PERMITE FONDEAR A NINGUN BUQUE EN LOS
ARRECIFES DE CORAL DE *FLOWER GARDEN BANKS******FLOWER GARDEN BANK ORIENTAL***

(Carta de referencia: Estados Unidos 11340, 65ª edición, 5 febrero 2000.)

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum geodésico norteamericano de 1983.)

Número del punto	Latitud (N)	Longitud (W)
E-1.....	27° 52',91	093° 37',70
E-2.....	27° 53',60	093° 38',40
E-3.....	27° 55',24	093° 38',68
E-4.....	27° 57',53	093° 38',56
E-5.....	27° 58',48	093° 37',78
E-6.....	27° 59',04	093° 35',54
E-7.....	27° 59',03	093° 35',17
E-8.....	27° 55',39	093° 34',26
E-9.....	27° 54',08	093° 34',32
E-10.....	27° 53',46	093° 35',09
E-11.....	27° 52',88	093° 36',96

FLOWER GARDEN BANK OCCIDENTAL

(Carta de referencia: Estados Unidos 11340, 65ª edición, 5 febrero 2000.)

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el dátum geodésico norteamericano de 1983.)

Número del punto	Latitud (N)	Longitud (W)
W-1.....	27° 49',19	093° 50',76
W-2.....	27° 50',22	093° 52',18
W-3.....	27° 51',23	093° 52',87
W-4.....	27° 51',56	093° 52',85
W-5.....	27° 52',85	093° 52',42
W-6.....	27° 55',03	093° 49',74
W-7.....	27° 54',99	093° 48',64
W-8.....	27° 54',60	093° 47',18
W-9.....	27° 54',26	093° 46',83
W-10.....	27° 53',61	093° 46',86
W-11.....	27° 52',97	093° 47',26
W-12.....	27° 50',69	093° 47',38
W-13.....	27° 49',20	093° 48',72

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 4/2001

STETSON BANK

(Cartas de referencia: Estados Unidos 11300, 35ª edición, 31 de julio de 1990; 11330, 12ª edición, 8 de agosto de 1998; 11340, 65ª edición, 5 de febrero de 2000.)

Nota: Estas cartas han sido levantadas utilizando el dátum geodésico norteamericano de 1983.)

Número del punto	Latitud (N)	Longitud (W)
S-1.....	28° 09',52	094° 18',53
S-2.....	28° 10',17	094° 18',50
S-3.....	28° 10',13	094° 17',40
S-4.....	28° 09',48	094° 17',43

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Ref.: T4/3.01

MSC/Circ.981
29 enero 2001**DIRECTRICES PARA EL PROYECTO, LA CONSTRUCCION Y
LA EXPLOTACION DE NAVES DE PASAJE SUMERGIBLES**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 73º periodo de sesiones (27 de noviembre a 6 de diciembre de 2000), examinó una propuesta del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque y aprobó las Directrices adjuntas para el proyecto, la construcción y la explotación de naves de pasaje sumergibles que se han elaborado para establecer normas internacionales para las naves de pasaje sumergibles, y facilitar sus movimientos internacionales, así como su aceptación y la seguridad de sus operaciones en el marco internacional, y brindar el nivel más elevado de seguridad para los pasajeros y tripulaciones de estas naves.

2 Las Directrices son aplicables a las naves sumergibles adaptadas para llevar pasajeros y destinadas a excursiones submarinas con una presión de aproximadamente una (1) atmósfera en los compartimientos de pasajeros.

3 Las presentes Directrices no abordan cuestiones tales como el apoyo en superficie y el lugar de inmersión, que pueden ser fundamentales para la seguridad operacional de las naves de pasaje sumergibles. Las Directrices reconocen el hecho de que los Estados pueden establecer prescripciones específicas o adicionales en relación con la navegación de las naves de pasaje sumergibles en las aguas sometidas a su jurisdicción. Además, quizá sea necesario iniciar un proceso de consultas entre el Estado cuyo pabellón la nave tiene derecho a enarbolar y el Estado en cuyas aguas habrá de funcionar.

4 Se invita a los Gobiernos Miembros a que señalen estas Directrices a la atención de todas las partes que intervienen en el proyecto, la construcción y la explotación de las naves de pasaje sumergibles.

ANEXO

DIRECTRICES PARA EL PROYECTO, LA CONSTRUCCION Y LA EXPLOTACION DE NAVES DE PASAJE SUMERGIBLES

INDICE

PREAMBULO

CAPITULO 1 - GENERALIDADES

- 1.1 Ambito de aplicación
- 1.2 Definiciones
- 1.3 Exenciones
- 1.4 Equivalencias
- 1.5 Reconocimientos
- 1.6 Certificados y documentación
 - 1.6.1 Documento de proyecto y construcción
 - 1.6.2 Certificado de cumplimiento de las disposiciones de seguridad
- 1.7 Aprobación
- 1.8 Supervisión por el Estado rector del puerto

CAPITULO 2 - PROYECTO Y CONSTRUCCION

- 2.1 Generalidades
- 2.2 Mamparos resistentes
 - 2.2.1 Prescripciones estructurales aplicables al casco resistente
 - 2.2.2 Escotillas
 - 2.2.3 Portillas de observación
 - 2.2.4 Recipientes a presión
- 2.3 Estructura externa
 - 2.3.1 Exoestructura
 - 2.3.2 Zonas de acceso
- 2.4 Sistemas
 - 2.4.1 Perforaciones
 - 2.4.1.1 Tuberías
 - 2.4.1.2 Perforaciones para el paso de cables eléctricos a través de los mamparos resistentes
 - 2.4.2 Sistemas mecánicos
 - 2.4.2.1 Tuberías
 - 2.4.2.2 Sistemas hidráulicos
 - 2.4.3 Sistemas eléctricos
 - 2.4.3.1 Energía
 - 2.4.3.2 Instalaciones eléctricas
 - 2.4.4 Sistema de subsistencia
 - 2.4.5 Protección contra incendios
 - 2.4.6 Navegación
 - 2.4.7 Comunicaciones
 - 2.4.8 Mandos e instrumentos
- 2.5 Dispositivos de salvamento
- 2.6 Flotabilidad, estabilidad y emersión en caso de emergencia

CAPITULO 3 - EXPLOTACION DE LAS NAVES DE PASAJE SUMERGIBLES

- 3.1 Generalidades
- 3.2 Estructura de mando
- 3.3 Preparación y planificación de las operaciones
- 3.4 Piloto de la nave de pasaje sumergible
- 3.5 Formación
- 3.6 Certificado de competencia
- 3.7 Notificación

APENDICES

- Apéndice 1 - Modelo de Certificado de cumplimiento de las disposiciones de seguridad para las naves de pasaje sumergibles
- Apéndice 2 - Modelo de Certificado de competencia de Piloto de naves de pasaje sumergibles

PREAMBULO

1 Las presentes Directrices para el proyecto, la construcción y la explotación de naves de pasaje sumergibles (en adelante "las Directrices") se han elaborado a fin de proporcionar normas internacionales para las naves de pasaje sumergibles. Su objeto es facilitar los movimientos internacionales de este tipo de naves, así como su aceptación y la seguridad de sus operaciones en el marco internacional, y de brindar el nivel más elevado de seguridad para los pasajeros de estas naves.

2 Se reconoce que el proyecto y los parámetros operacionales de las naves de pasaje sumergibles pueden variar en función de la zona geográfica, las condiciones ambientales y la capacidad de transporte de pasajeros de la nave, así como del apoyo que reciben en la superficie.

3 Por consiguiente, con las Directrices nos se pretende indicar qué tipo de nave de pasaje sumergible debe emplearse, sino que se recomienda a los operadores que examinen y determinen el tipo más adecuado para la zona en la que van a navegar y la clase de operaciones a las que van a dedicarse.

4 Se considerará que toda nave de pasaje sumergible existente que se ajuste a las disposiciones de las presentes Directrices reúne las condiciones necesarias para que se le expida un certificado en virtud de las presentes Directrices.

5 Las presentes Directrices no abordan cuestiones tales como el apoyo en superficie y el lugar de inmersión, que pueden ser fundamentales para la seguridad operacional de las naves de pasaje sumergibles. Las presentes Directrices reconocen el hecho de que los Estados pueden establecer prescripciones específicas o adicionales en relación con la navegación de las naves de pasaje sumergibles en las aguas sometidas a su jurisdicción. Además, quizás sea necesario iniciar un proceso de consultas entre el Estado cuyo pabellón la nave tiene derecho a enarbolar y el Estado en cuyas aguas la nave habrá de funcionar.

CAPITULO 1 - GENERALIDADES

1.1 Ambito de aplicación

1.1.1 Las Directrices para el proyecto, la construcción y la explotación de las naves de pasaje sumergibles son aplicables a las naves sumergibles adaptadas para llevar pasajeros y destinadas a excursiones submarinas con una presión de aproximadamente una (1) atmósfera en los compartimientos de pasajeros.

1.1.2 Se considerará que toda nave de pasaje sumergible que se ajuste a lo dispuesto en estas Directrices reúne las condiciones para que se le expida un certificado en virtud de las Directrices.

1.1.3 Otras cuestiones tales como el apoyo en superficie y el lugar de inmersión, que pueden ser fundamentales para la explotación de la nave en condiciones de seguridad, no se han incluido en las presentes Directrices, y deben ser abordadas a satisfacción de la Administración del Estado de abanderamiento y del Estado en cuyas aguas habrá de operar la nave de pasaje sumergible.

1.2 Definiciones

A efectos de las presentes Directrices se establecen las siguientes definiciones:

- 1.2.1 *Administración*: el Gobierno del Estado cuyo pabellón la nave de pasaje sumergible tiene derecho a enarbolar o en el cual está matriculada la nave de pasaje sumergible.
- 1.2.2 *Nave autónoma*: nave de pasaje sumergible que, aunque requiere apoyo desde la superficie, durante su explotación no está conectada a las instalaciones de apoyo.
- 1.2.3 *Tanque de lastre*: tanque o compartimiento utilizado para el control de la flotabilidad de la nave de pasaje sumergible.
- 1.2.4 *Estructura exterior*: todos los apéndices de la estructura, carenajes y defensas situados fuera del casco resistente, incluida la guarda de la hélice.
- 1.2.5 *Recipiente para gas*: recipiente a presión para el almacenamiento y transporte de gases a presión.
- 1.2.6 *Sistema de subsistencia*: equipo y sistemas necesarios para mantener la nave de pasaje sumergible en estado habitable en todas las condiciones operacionales previstas.
- 1.2.7 *Profundidad de proyecto*: profundidad máxima para que la nave de pasaje sumergible está proyectada para funcionar.
- 1.2.8 *Organización*: la Organización Marítima Internacional (OMI).
- 1.2.9 *Carga útil*: peso que la nave de pasaje sumergible puede transportar además de su equipo permanente.
- 1.2.10 *Pasajero*: toda persona que no sea el piloto, un miembro de la tripulación u otra persona empleada o contratada a bordo de una nave de pasaje sumergible, en cualquier calidad que sea, en relación con el funcionamiento de dicha nave.
- 1.2.11 *Compartimiento para pasajeros*: espacio destinado al alojamiento de los pasajeros.
- 1.2.12 *Nave de pasaje sumergible*: nave móvil para el transporte de pasajeros, que opera principalmente bajo el agua y que depende del apoyo de un buque en la superficie o de una instalación en tierra para supervisarla y para una o más de las siguientes operaciones:
- a) recarga de la fuente de energía;
 - b) recarga de aire de alta presión; y
 - c) recarga del sistema de subsistencia.
- 1.2.13 *Piloto*: persona a la que se ha asignado el mando de la nave de pasaje sumergible.
- 1.2.14 *Recipiente a presión*: recipiente para el almacenamiento y transporte de líquidos a presión.

1.2.15 *Organización reconocida*: sociedad de clasificación autorizada por un Estado de abanderamiento a llevar a cabo tareas reglamentarias en su nombre bajo ciertas condiciones establecidas por el Estado de abanderamiento* .

1.2.16 *Profundidad nominal*: profundidad máxima a la que la nave de pasaje sumergible está autorizada a funcionar.

1.2.17 *Instalación de apoyo*: nave de superficie o instalación en tierra que proporciona apoyo a la nave de pasaje sumergible.

1.2.18 *Portilla de observación*: perforación en el mamparo resistente, incluidos la ventana, la brida, el anillo de retención y los cierres herméticos.

1.2.19 *Ventana*: parte del ojo de buey, transparente, impermeable y resistente a la presión.

1.3 Exenciones

La Administración podrá eximir a una nave de pasaje sumergible que tenga características innovadoras del cumplimiento de cualquiera de las disposiciones de las Directrices, que pudiera dificultar la labor de investigación y desarrollo de tales características innovadoras. No obstante, toda nave sumergible de este tipo cumplirá las prescripciones de seguridad equivalentes que, en opinión de la Administración, sean adecuadas para las operaciones a que esté destinada y que garanticen la seguridad general de la nave.

1.4 Equivalencias

Cuando en las Directrices se requiera que en una nave de pasaje sumergible se instale o se lleve un accesorio, material, dispositivo, elemento o tipo de equipo determinado, o que se adopte alguna disposición o se cumpla un procedimiento o medida determinados, la Administración podrá permitir medidas alternativas siempre que estime que éstas son por lo menos tan eficaces como las prescritas en las Directrices.

1.5 Reconocimientos

1.5.1 Toda nave de pasaje sumergible será objeto de los siguientes reconocimientos:

1.5.1.1 Un reconocimiento inicial antes de que se expida por primera vez el certificado prescrito en la sección 1.6.2. Este reconocimiento incluirá una inspección completa y minuciosa de la nave de pasaje sumergible, su equipo, accesorios, dispositivos y materiales, y permitirá garantizar que éstos se ajustan plenamente a las disposiciones aplicables de las Directrices.

1.5.1.2 Un reconocimiento anual para asegurarse de que la nave de pasaje sumergible y sus accesorios, dispositivos y equipo siguen ajustándose a las disposiciones aplicables de las Directrices y están en buen estado de funcionamiento. Este reconocimiento se consignará en el certificado que se haya expedido de conformidad con lo dispuesto en la sección 1.6.2. El reconocimiento anual incluirá una inmersión de prueba a la profundidad nominal de la nave.

* Véanse las Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.739(18) y las Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.789(19).

1.5.1.3 Un reconocimiento en dique seco a intervalos especificados por la Administración pero no superiores a tres años, en el que se efectuará una inspección completa y minuciosa de la nave de pasaje sumergible, su equipo, accesorios, dispositivos y materiales, y que garantizará que éstos se ajustan plenamente a las disposiciones aplicables de las Directrices. La Administración podrá exigir reconocimientos adicionales en dique seco si no se puede acceder a los componentes sumergidos durante los reconocimientos anuales.

1.5.1.4 Los reconocimientos anuales se realizarán en el plazo de tres meses anteriores o posteriores a la fecha aniversario del reconocimiento en dique seco anterior o a la fecha en que se expidió el certificado original, si aún no se han llevado a cabo reconocimientos en dique seco.

1.5.1.5 Los reconocimientos en dique seco se realizarán en los tres meses anteriores a su fecha de vencimiento para evitar tener que cambiar esa fecha. Cuando un reconocimiento en dique seco dé comienzo con más de tres meses de antelación, dicho reconocimiento se ultimaré en el plazo de tres meses. Cuando se lleven a cabo tales reconocimientos en dique seco adicionales, el gestor de la nave podrá pedir que se modifique en consecuencia la fecha en la cual debe tener lugar el próximo reconocimiento en dique seco.

1.5.2 Se efectuará una inspección general o parcial, según las circunstancias, cada vez que se descubra un defecto o se produzca un accidente que afecte a la seguridad o la certificación de la nave de pasaje sumergible. La inspección garantizará que las reparaciones o modificaciones se han hecho debidamente y se ajustan plenamente a las disposiciones aplicables de las Directrices.

1.5.3 Los reconocimientos y las inspecciones serán realizados por funcionarios de la Administración. No obstante, ésta podrá confiar esa tarea a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella. En cada caso, la Administración interesada garantizará plenamente que los reconocimientos son completos y eficaces.

1.5.4 Una vez ultimado un reconocimiento o inspección conforme a la presente sección, no se efectuará ningún cambio que afecte a la seguridad y la certificación en la nave de pasaje sumergible sin previo consentimiento de la Administración o de la persona u organización debidamente autorizada por ella, salvo por motivos de reparación o mantenimiento. La gestión de la explotación de las naves de pasaje sumergibles cumplirá lo dispuesto en el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS)*.

1.6. Certificados y documentación

1.6.1 Documento de proyecto y construcción

1.6.1.1 Después de la construcción de la nave de pasaje sumergible, la Administración o una persona u organización debidamente autorizada por ella expedirá un Documento de proyecto y construcción. En éste se enumerarán las normas aplicadas en el proyecto y la construcción del casco resistente y de los componentes principales, tales como las portillas de observación, los conductos, los sistemas eléctricos y el sistema de subsistencia. Este documento irá adjunto al Certificado de cumplimiento de las disposiciones de seguridad.

* Véase el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, (Código internacional de gestión de la seguridad; Código IGS), aprobado por la Organización mediante la resolución A.741(18).

1.6.1.2 Toda exención que se conceda en virtud de lo dispuesto en la sección 1.3 se consignará claramente en el Certificado.

1.6.2 Certificado de cumplimiento de las disposiciones de seguridad

1.6.2.1 Después del reconocimiento inicial de la nave de pasaje sumergible, la Administración o una persona u organización debidamente autorizada por ella, expedirá un Certificado de cumplimiento de las disposiciones de seguridad. Este Certificado podrá ser renovado después de un reconocimiento que se ajuste a lo prescrito en el párrafo 1.5.1.4. En todo caso, la Administración asumirá la plena responsabilidad del Certificado.

1.6.2.2 El Certificado se expedirá en el idioma oficial de la Administración, según el modelo que figura en el Apéndice 1 de las Directrices. Si el idioma utilizado no es el inglés, francés o español, el texto irá acompañado de una traducción a uno de esos idiomas.

1.6.2.3 El Certificado de cumplimiento de las disposiciones de seguridad dejará de ser válido si se efectúan modificaciones en la nave de pasaje sumergible sin el consentimiento de la Administración, salvo que sean a efectos de reparación o mantenimiento, o si no se han hecho los reconocimientos e inspecciones especificados por la Administración en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1.5.1.

1.6.2.4 El Certificado de cumplimiento de las disposiciones de seguridad se expedirá por un periodo que no excederá de un (1) año. La validez del Certificado podrá prorrogarse por un periodo máximo de tres (3) meses, a criterio de la Administración.

1.7 Aprobación

Se recomienda que el propietario de una nave de pasaje sumergible y la Administración establezcan conversaciones lo antes posible a fin de que la Administración pueda evaluar en detalle el proyecto de la nave y determinar si deben aplicarse prescripciones adicionales o alternativas para lograr el nivel de seguridad exigido.

1.8 Supervisión por el Estado rector del puerto

Nada de lo dispuesto en las presentes Directrices irá en perjuicio de los derechos que tenga el Estado rector del puerto, en virtud del derecho internacional, a examinar el Documento de proyecto y construcción y el Certificado de cumplimiento de las disposiciones de seguridad, y a imponer sus propias prescripciones relativas a la reglamentación, reconocimientos e inspección de las naves de pasaje sumergibles que naveguen en aguas sobre las que dicho Estado ejerza su soberanía.

CAPITULO 2 - PROYECTO Y CONSTRUCCION

2.1 Generalidades

2.1.1 Las naves de pasaje sumergibles se proyectarán, construirán y mantendrán con arreglo a las prescripciones de una organización reconocida, según éstas se definen en el párrafo 1.2.15, o a las normas establecidas por la Administración del Estado de abanderamiento y, en ambos casos, por los Estados en cuyas aguas ha de operar la nave, que ofrezcan un grado de seguridad equivalente.

2.1.2 La prescripción básica para el proyecto de naves de pasaje sumergibles es que, en la medida de lo posible, en el caso de que se produzca una sola avería de cualquier clase, la nave pueda regresar a la superficie sin ayuda exterior. A efectos de satisfacer esta prescripción general de proyecto, se proporcionarán los sistemas y equipos auxiliares necesarios. La nave podrá lograr una flotabilidad positiva en cualquier momento.

2.1.3 La nave de pasaje sumergible operará sólo en aguas en las que el fondo del mar esté a una profundidad que no sea superior a la profundidad nominal de la nave. No obstante, la Administración podrá autorizar la explotación en zonas en las que el fondo del mar esté a mayor profundidad, basándose en evaluaciones de seguridad que demuestren la idoneidad de las medidas y/o procedimientos adoptados.

2.1.4 Se tomarán medidas adecuadas para evitar que los pasajeros interfieran con las operaciones de las naves de pasaje sumergibles.

2.1.5 La nave de pasaje sumergible estará proyectada para funcionar en las condiciones ambientales y en la gama de temperaturas previstas, tanto en la superficie como debajo del agua.

2.1.6 La distribución de los espacios habitados será tal que permita evacuarlos fácilmente.

2.2 Mamparos resistentes

2.2.1 Prescripciones estructurales aplicables al casco resistente

Todos los materiales del casco resistente, los materiales y procedimientos de soldadura, los criterios de proyecto, los esfuerzos admisibles y los procedimientos de prueba se ajustarán a las normas de una organización reconocida, que la Administración juzgue satisfactorias.

2.2.2 Escotillas

2.2.2.1 La Administración considerará especialmente el número y ubicación de las escotillas de acceso, teniendo en cuenta la eslora de la nave de pasaje sumergible, la longitud del casco resistente, el número de pasajeros, las condiciones operativas y los medios de salvamento.

2.2.2.2 Al decidir el número, las dimensiones y la ubicación de las escotillas de acceso, se tendrán en cuenta los siguientes principios:

- a) las escotillas de acceso tienen una función especialmente importante durante una situación de emergencia, cuando debe evacuarse a pasajeros y tripulantes.
- b) las escotillas se dispondrán teniendo en cuenta todos los riesgos pertinentes, tales como incendio, humo, estabilidad hidrostática de la nave tras el movimiento de pasajeros, posibilidad de inundación descendente debida al mal estado de la mar, etc; y
- c) si no es necesario, el número de escotillas no sobrepasarán el número mínimo prescrito a efectos de seguridad.

2.2.2.3 Se proveerán dos indicadores, uno de ellos visual, para garantizar que las escotillas están cerradas y aseguradas antes de la inmersión.

2.2.2.4 Se proveerán medios para determinar si las escotillas están fuera del agua antes de abrirlas y si la presión a ambos lados de la escotilla es la misma. Las escotillas se abrirán hacia al exterior.

2.2.2.5 Los medios de apertura y cierre de las escotillas podrán ser accionados por una sola persona en todas las condiciones previstas.

2.2.2.6 Se tomarán medidas para que las escotillas se puedan abrir/cerrar desde ambos lados.

2.2.2.7 Las escotillas dispondrán de medios para que se puedan trincar abiertas y cerradas.

2.2.3 Portillas de observación

2.2.3.1 Las portillas de observación serán de un material acrílico y conformes a las normas de una organización reconocida que la Administración juzgue satisfactorias. Las portillas de observación podrán ser de otro material que se considere adecuado, siempre que sean al menos tan eficaces y conformes a las normas de una organización reconocida que la Administración juzgue satisfactorias.

2.2.4 Recipientes a presión

2.2.4.1 El material de los recipientes a presión se ajustará a las normas de una organización reconocida que la Administración juzgue satisfactorias.

2.2.4.2 Los recipientes para gas tendrán una protección adecuada contra los riesgos de daños mecánicos. Estarán debidamente estibados. El volumen de un recipiente instalado en el interior de la nave estará limitado de manera que en caso de escape total de su contenido el aumento de la presión no sobrepase los límites de seguridad para la nave o sus ocupantes.

2.2.4.3 Los cilindros y recipientes a presión instalados en el exterior que puedan descargarse cuando la nave esté sumergida se proyectarán de manera que resistan presiones externas equivalentes a la profundidad de proyecto de la nave de pasaje sumergible.

2.3 Estructura externa

2.3.1 Exoestructura

2.3.1.1 La nave dispondrá de una exoestructura para evitar daños al casco resistente y a otros componentes esenciales, tales como los sistemas de lastre. El equipo que se instale en el exterior, tal como los propulsores y brazos manipuladores, etc., estará proyectado de modo que el riesgo de enredo o incrustación sea mínimo.

2.3.1.2 Todas las partes de la exoestructura que estén proyectadas para la inundación libre dispondrán de aberturas de modo que los espacios perdidos puedan inundarse y airearse totalmente.

2.3.2 Zonas de acceso

2.3.2.1 Se proveerán medios adecuados, tales como barandillas y superficies antideslizantes, para proteger a los pasajeros y a la tripulación, teniendo en cuenta todas las condiciones operacionales previsibles.

2.3.2.2 Se proveerán medios seguros para el embarco de los pasajeros, teniendo en cuenta la relación entre la altura de la nave de pasaje sumergible y la de la zona de embarco, los efectos de las olas y la protección de los accesorios de la nave y del casco de la embarcación de transbordo, si la hay.

2.4 Sistemas

Los sistemas se proyectarán, instalarán y someterán a prueba conforme a las normas de una organización reconocida que la Administración juzgue satisfactorias.

2.4.1 Perforaciones

2.4.1.1 Tuberías

Todo sistema de tuberías que atravesase el casco resistente dispondrá de una válvula de cierre manual instalada en la parte interior del casco. Cuando esto no sea posible, entre la válvula y el casco se podrán instalar piezas cortas y resistentes, capaces de soportar las presiones y los esfuerzos mecánicos previstos.

2.4.1.2 Perforaciones para el paso de cables eléctricos a través de los mamparos resistentes

2.4.1.2.1 Los dispositivos para el paso de cables eléctricos a través de los mamparos resistentes estarán proyectados y se fabricarán y someterán a prueba conforme a normas aceptables. Dichos dispositivos serán capaces de mantener la integridad de estanquidad del casco en caso de cizalladura del cable.

2.4.1.2.2 Los conductores eléctricos situados en los dispositivos de paso serán de material resistente.

2.4.1.2.3 Los conductores positivos y negativos de una fuente de energía no pasarán por el mismo dispositivo de paso a menos que:

- a) pueda demostrarse que el riesgo de que se produzcan cortocircuitos o descargas superficiales entre los conductores es mínimo;
- b) las tensiones y las corrientes sean de tal orden que, en caso de cualquier fallo del aislamiento del conductor, se mantenga la estanquidad del dispositivo de paso.

2.4.1.2.4 Por los dispositivos de paso para la conducción de electricidad no pasarán tuberías ni ningún otro sistema. Esto no impedirá que distintos tipos de dispositivos de paso atraviesen la misma plancha.

2.4.2 Sistemas mecánicos

2.4.2.1 Tuberías

2.4.2.1.1 Los sistemas, accesorios y equipos sometidos a presiones internas o externas, o a una combinación de ambas, serán adecuados para tal propósito. Todas las tuberías expuestas a la presión del mar estarán proyectadas para resistir la presión de la profundidad de proyecto del casco.

2.4.2.1.2 Se proveerán medios en las válvulas y llaves de paso para indicar si están abiertas o cerradas. Si ello no resulta posible, se podrá aceptar otro método o procedimiento equivalente.

2.4.2.1.3 Las tuberías que pasen por espacios cerrados serán de una sola pieza.

2.4.2.1.4 Todas las tuberías susceptibles de sufrir daños mecánicos tendrán una protección adecuada.

2.4.2.1.5 Los sistemas de tuberías que atraviesen la sección habitada del casco resistente y estén expuestos a la presión del mar dispondrán de una válvula de retención o de una válvula de cierre además de la prescrita en el párrafo 2.4.1.1.

2.4.2.1.6 No se utilizarán válvulas con cuello cónico.

2.4.2.2 Sistemas hidráulicos

Para evitar la sobrepresión del sistema hidráulico se instalará en la tubería de presión una válvula de seguridad de circuito cerrado. El líquido que se descargue mediante las válvulas de seguridad volverá al sistema.

2.4.3. Sistemas eléctricos

Todas las fuentes de energía y el equipo eléctrico estarán proyectados para el medio en que deban funcionar a fin de reducir al mínimo los riesgos de incendio, explosión, electrochoque y emisión de gases tóxicos para el personal y los pasajeros, y el efecto galvánico para la nave de pasaje sumergible.

2.4.3.1 Energía

2.4.3.1.1 Cada nave de pasaje sumergible tendrá una fuente de energía eléctrica principal y una fuente de energía eléctrica de emergencia de a bordo, independientes entre sí.

2.4.3.1.2 Si la fuente principal de energía eléctrica procede de una instalación de apoyo exterior, la capacidad de dicha fuente será adecuada para el uso al que esté destinada.

2.4.3.1.3 La fuente principal de energía eléctrica dispondrá de una capacidad de reserva, además de la destinada al tiempo normal de su misión, que asegure el suministro a los siguientes sistemas durante un periodo de tiempo que guarde relación con el plan de salvamento para casos de emergencia, y que en ningún caso habrá de ser inferior a 24 horas:

- .1 alumbrado de emergencia;
- .2 equipo de comunicación;
- .3 sistemas de subsistencia;
- .4 equipo de vigilancia ambiental;
- .5 sistemas de control esenciales; y
- .6 otro tipo de equipo necesario para la supervivencia.

2.4.3.1.4 La fuente de energía eléctrica de emergencia de a bordo tendrá la potencia necesaria para alimentar los sistemas enumerados en el párrafo 2.4.3.1.3 a), b), d), e) y f), además del sistema de subsistencia en caso de emergencia, si éste depende de la energía eléctrica, durante 1,5 veces el tiempo necesario para un ascenso de emergencia a la superficie, o una hora, si este periodo es más largo, a menos que la Administración autorice otra cosa, habida cuenta de condiciones operacionales especiales.

2.4.3.1.5 La nave de pasaje sumergible estará provista de alumbrado de emergencia que se encenderá automáticamente en caso de fallo de la fuente principal de energía eléctrica.

2.4.3.1.6 La fuente de energía eléctrica de emergencia de la nave de pasaje sumergible estará emplazada de modo que pueda funcionar en caso de incendio u otro siniestro que provoque un fallo de la fuente principal de energía eléctrica.

2.4.3.2 Instalaciones eléctricas

2.4.3.2.1 Los cables eléctricos estarán provistos de protección contra cortocircuitos y sobrecarga. El dispositivo conectado a los cables eléctricos que atraviesen mamparos resistentes tendrá características de respuesta que garanticen el mantenimiento de la estanquidad de las perforaciones para el paso de dichos cables. Los dispositivos protectores del compartimiento de baterías no provocarán en ningún caso la ignición del hidrógeno gaseoso.

2.4.3.2.2 Se tomarán precauciones para eliminar todas las posibles fuentes de ignición de los compartimientos de las baterías. Conviene evitar el uso de conexiones rígidas entre los elementos de las baterías.

2.4.3.2.3 El equipo eléctrico será adecuado y seguro para su utilización prevista. Se tendrán en cuenta las características de resistencia a la presión y a los ciclos de presión, humedad, temperaturas, concentración de oxígeno, combustibilidad de los cables y absorción de agua.

2.4.3.2.4 Se tomarán las medidas y precauciones necesarias para prevenir los posibles riesgos derivados de una acumulación de hidrógeno. Las concentraciones de gas hidrógeno dentro de los límites de presión se vigilarán y mantendrán en un nivel inferior al límite inferior de explosividad a fin de permitir que la nave disponga de tiempo suficiente para adoptar medidas correctivas.

2.4.4 Sistema de subsistencia

2.4.4.1 Las naves de pasaje sumergibles estarán provistas de los sistemas y equipos necesarios para garantizar la subsistencia tanto en condiciones normales como de emergencia.

2.4.4.2 Se instalarán dos sistemas de subsistencia independientes, el principal y uno para casos de emergencia a bordo, a fin de mantener el contenido de oxígeno de los gases respirables, entre el 18% y el 23% en volumen, y la concentración de CO₂, en un nivel inferior al 0,5% en volumen, en condiciones normales e inferior al 1% en condiciones de emergencia.

2.4.4.3 La capacidad del sistema de subsistencia principal será suficiente para el tiempo de misión previsto y para el periodo adicional que se indique en el plan de salvamento para caso de emergencia, que en ningún caso será inferior a 24 horas. La capacidad del sistema de subsistencia a bordo para casos de emergencia bastará para el 150% del tiempo que se requiere normalmente para volver a la superficie o una hora, si este periodo es más largo. La Administración podrá autorizar una reducción de esta duración, habida cuenta de condiciones operacionales especiales.

2.4.4.4 Para calcular la capacidad necesaria de los sistemas de subsistencia principal y de emergencia, se considerará que el consumo hipotético de oxígeno es de 28,3 litros por hora y por persona, y la tasa de producción de CO₂ de 0,0523 kg por hora y por persona.

2.4.4.5 Si los recipientes de oxígeno están situados dentro del casco resistente, el volumen de cada recipiente se limitará de modo que un escape total de su contenido no resulte en un aumento de la presión de más de una atmósfera, ni provoque un aumento del nivel de oxígeno de más del 25% en volumen. El aumento admisible de la presión podrá restringirse aún más teniendo en cuenta consideraciones de proyecto y seguridad.

2.4.4.6 Si los recipientes a presión para oxígeno se almacenan fuera del casco resistente, se dispondrán por lo menos en dos grupos con perforaciones independientes hacia el interior de la nave. Los recipientes a presión se proyectarán para una presión diferencial externa no inferior a la presión nominal de la nave de pasaje sumergible.

2.4.4.7 Habida cuenta de los riesgos que comportan los sistemas de oxígeno, se prestará especial atención a la elección de materiales, equipo, instalación y a los procedimientos de limpieza y de prueba. En los sistemas de oxígeno no se utilizarán válvulas de bola.

2.4.4.8 El piloto o un miembro de la tripulación podrá vigilar las concentraciones de oxígeno y de dióxido de carbono, la humedad, la temperatura y la presión de los espacios habitados.

2.4.4.9 Se instalarán medios y se observarán procedimientos operacionales para notificar cualquier fallo de los sistemas de subsistencia.

2.4.4.10 Se tendrá en cuenta la posibilidad de que sea necesario disponer de protección térmica, instalaciones sanitarias, provisiones y agua, acordes con la duración de la misión y el plan de salvamento en caso de emergencia.

2.4.5 Protección contra incendios

2.4.5.1 La construcción general de la nave de pasaje sumergible será tal que se reduzca al mínimo el riesgo de incendio y de producción de humo. Todos los materiales y el equipo en el interior de la nave serán incombustibles dentro de la gama de concentraciones de oxígeno prevista. Se tendrán en cuenta la toxicidad de los materiales combustibles y su débil propagación de la llama.

2.4.5.2 Las naves de pasaje sumergibles contarán con detectores de incendios y humo para alertar a la tripulación que la Administración considere necesarios. Se tendrán en cuenta las dimensiones de la nave de pasaje sumergible, la utilización de los espacios no habitados y la capacidad de los ocupantes de detectar un incendio o humo antes de que se active un detector a bordo.

2.4.5.3 La nave de pasaje sumergible dispondrá de medios adecuados de extinción de incendios. Podrá tratarse de un sistema instalado de forma permanente y/o de extintores portátiles. Para el proyecto del sistema y la elección del agente extintor se tendrán en cuenta el tipo y la ubicación del posible incendio, los riesgos para la salud humana y los efectos del aumento de presión. El óxido de carbono y el agua de mar se consideran, por lo general, inadecuados.

2.4.6 Navegación

2.4.6.1 Las naves de pasaje sumergibles dispondrán de los medios y/o procedimientos necesarios para navegar sin riesgos cuando estén en la superficie. Las naves autónomas tendrán suficiente visibilidad en la superficie para poder navegar con seguridad.

2.4.6.2 Se tomarán medidas para que el piloto pueda evaluar las condiciones en la zona en la que la nave prevea regresar a la superficie.

2.4.6.3 La nave de pasaje sumergible estará provista de medios que permitan que otros buques la vean fácilmente en la superficie.

2.4.6.4 Las naves de pasaje sumergibles estarán provistas de equipo náutico que garantice la seguridad de sus operaciones en todas las condiciones para las que estén proyectadas. Este equipo podrá incluir, entre otros, un indicador de rumbo, un indicador de profundidad, una sonda acústica, un reloj, un indicador de asiento y escora, un dispositivo submarino de localización, un dispositivo para medir la velocidad y la distancia y un sonar. El equipo náutico estará situado dentro de la zona de trabajo del piloto.

2.4.6.5 Las naves de pasaje sumergibles que dispongan de sistemas de propulsión contarán con los mandos e indicadores adecuados que garanticen la seguridad de sus operaciones en todas las condiciones para las que estén proyectadas.

2.4.6.6 Cuando se utilice un medio de localización de suelta, éste podrá ser manual o manual-hidráulico. No dependerá de la energía eléctrica para funcionar y podrá hacerlo a todos los ángulos previstos de escora y asiento. El tamaño del flotador y la longitud del cable serán tales que las corrientes previstas que actúen sobre el cable no impidan que el flotador llegue a la superficie.

2.4.6.7 Las naves de pasaje sumergibles tendrán dos instrumentos independientes para registrar su profundidad. Por lo menos uno de estos instrumentos será un manómetro capaz de funcionar también en una situación de emergencia. Si ambos instrumentos son manómetros, no tendrán la misma toma de agua de mar. Las naves de pasaje sumergibles que naveguen en zonas en las que la profundidad del fondo marino sea mayor que la profundidad nominal tendrán una alarma de profundidad que se activará, como máximo, a la profundidad nominal de la nave.

2.4.7 Comunicaciones

2.4.7.1 Las naves de pasaje sumergibles estarán provistas del equipo necesario para comunicarse con los medios de apoyo, tanto cuando estén en la superficie como cuando estén sumergidas.

2.4.7.2 Comunicaciones en la superficie

Las naves de pasaje sumergibles estarán equipadas, como mínimo, con un transmisor/receptor de dos canales, uno de los cuales debe funcionar en el canal de 16 de ondas métricas, utilizado para comunicaciones de seguridad, mientras que el otro se utilizará como "canal de trabajo" para las comunicaciones entre la nave de pasaje sumergible y los medios de apoyo.

2.4.7.3 Comunicaciones submarinas

Las naves de pasaje sumergibles estarán equipadas, como mínimo, con un sistema telefónico submarino de un canal de banda lateral única. Dicho sistema permitirá al menos mantener comunicaciones con los medios de apoyo hasta una distancia equivalente a dos veces la profundidad nominal de la nave.

2.4.7.4 Se dispondrá lo necesario para que los tripulantes se puedan comunicar de manera fácil y fiable, tanto entre sí como con los pasajeros.

2.4.7.5 Cuando una nave de pasaje sumergible tenga más de un compartimiento, estará provista de un equipo de intercomunicación.

2.4.7.6 Si no son claramente visibles en la pantalla de radar, las naves de pasaje sumergibles estarán dotadas de un respondedor radar.

2.4.7.7 Las naves de pasaje sumergibles dispondrán de un emisor de señales acústicas de emergencia que sea compatible con el equipo de los medios de apoyo de superficie, o de un reflector de sonar. También podrán estar provistas de boyas. Estos medios seguirán funcionando en caso de producirse un fallo de la fuente de energía eléctrica principal.

2.4.8. Mandos e instrumentos

2.4.8.1 Los dispositivos de descarga de los tanques de lastre serán tales que éstos no puedan sufrir deterioro por un exceso de presión.

2.4.8.2 El piloto dispondrá de indicadores adecuados que le permitan vigilar eficazmente las condiciones que puedan afectar a la seguridad de la nave de pasaje sumergible y de sus ocupantes. El equipo instalado se ajustará a las condiciones operacionales de proyecto y a las condiciones y procedimientos previstos para casos de emergencia. Se dispondrán de indicadores que señalen, al menos, lo siguiente:

- .1 entrada de agua en la sección principal del casco resistente, en los compartimientos de las baterías y en los demás compartimientos que se estime necesarios;
- .2 energía disponible (combustible, energía eléctrica, etc.);
- .3 cantidad de agua de lastre;
- .4 fallos de puesta a masa; y
- .5 voltaje y corriente de cada fuente de energía eléctrica.

2.5 Dispositivos de salvamento

2.5.1 Se proveerán chalecos salvavidas accesibles para todas las personas a bordo de la nave de pasaje sumergible. Se considera que los chalecos salvavidas de tipo inflable facilitan el desembarco.

2.5.2 Se dispondrá de aros salvavidas o medio equivalente durante el embarco y desembarco de pasajeros o siempre que haya personal en cubierta.

2.5.3 Las naves de pasaje sumergibles llevarán un botiquín de primeros auxilios.

2.6 Flotabilidad, estabilidad y emersión en caso de emergencia

2.6.1 Las naves de pasaje sumergibles podrán ascender y descender de manera segura y controlable en toda la gama de profundidades de operación que la Administración juzgue satisfactoria.

2.6.2 Las naves de pasaje sumergibles mantendrán condiciones aceptables de estabilidad y asiento durante la emersión, la inmersión, cuando esté sumergida y en la superficie.

2.6.3 La nave de pasaje sumergible será capaz de permanecer en superficie con todas las escotillas abiertas en todas las condiciones operacionales y ambientales de proyecto normales sin sufrir inundación descendente.

2.6.4 Se proveerán dos medios independientes, uno de los cuales funcionará sin energía eléctrica, para que la unidad pueda volver a la superficie en condiciones estables y de equilibrio.

2.6.5 Además de los medios prescritos en el párrafo 2.6.4, las naves de pasaje sumergibles contarán, para regresar a la superficie en caso de emergencia, con medios que les permitan echar al mar una masa suficiente para que, si se inunda el mayor compartimiento independiente de los compartimientos para el personal, la velocidad de emersión sea la normal. La masa que se eche puede consistir en un peso que se deja caer, en apéndices que puedan enredarse o en una combinación de ambos. Otra posibilidad es que el compartimiento para pasajeros esté dotado de medios que permitan separarlo de todas las otras partes del sistema, incluidos los apéndices, a condición de que el compartimiento para el personal tenga flotabilidad positiva cuando se lo suelta.

2.6.6 Al proyectar la nave de pasaje sumergible se tendrá en cuenta la posibilidad de enredo. Puede ser necesario recurrir a características de proyecto, procedimientos operacionales o de emergencia y/o medios de echazón.

2.6.7 De acuerdo con los procedimientos de emergencia, puede ser necesario habilitar medios para echar al mar cables de conexión y de izada.

2.6.8 Los sistemas de echazón, si los hay, requerirán al menos dos acciones manuales positivas y ser independientes del suministro eléctrico.

2.6.9 La nave de pasaje sumergible tendrá estabilidad adecuada tras haber echado al mar cualquier posible combinación de masas, para garantizar el salvamento de los pasajeros en condiciones de seguridad, de acuerdo con lo dispuesto en el plan de respuesta en caso de emergencia.

2.6.10 La nave de pasaje sumergible contará con medios que permitan sacarla a la superficie con ayuda externa.

CAPITULO 3 - EXPLOTACION DE LAS NAVES DE PASAJE SUMERGIBLES

3.1 Generalidades

3.1.1 Además de los temas de seguridad relacionados con el proyecto y la explotación del sistema, existe una diversidad de cuestiones relativas a las cualificaciones del personal, la gestión de los pasajeros y la planificación para hacer frente a situaciones de emergencia.

3.1.2 La selección de personal que no esté cualificado o no sea fiable, así como una formación insuficiente o procedimientos inadecuados de concesión de permisos, comportan riesgos para la seguridad de la explotación de la nave de pasaje sumergible. La seguridad de los pasajeros y tripulantes, así como la protección de los bienes en las operaciones de los sumergibles de turismo, exige prestar especial atención a la selección del personal, al programa de formación y a los procedimientos de concesión de permisos.

3.2 Estructura de mando

Se definirá claramente la estructura de mando para cada operación, de modo que toda persona que participe sepa quien está al mando, conozca sus responsabilidades personales así como las de los tripulantes y del personal externo, y con quién ponerse en contacto en caso de emergencia. La estructura de mando estará claramente documentada y disponible para su inspección.

3.3 Preparación y planificación de las operaciones

3.3.1 Se elaborará un manual de operaciones que describa los procedimientos operacionales normales y de emergencia, que se encontrará a disposición de las personas de a bordo y de otras personas interesadas, según se considere necesario. Dicho manual incluirá, según sea necesario, la siguiente información:

- .1 listas de comprobaciones de la operación, incluidas las listas de comprobaciones antes y después de la inmersión;
- .2 procedimientos de emergencia para situaciones tales como fallo del suministro de energía, rotura del cable de conexión, deslastrado/echazón, interrupción de las comunicaciones, fallo en el sistema de subsistencia, incendios, enredos, nivel de hidrógeno, nivel elevado de oxígeno, fugas de oxígeno internas y externas, varadas en el fondo, inundaciones menores y características específicas de las condiciones de emergencia para tipos especiales de sistemas;
- .3 misiones operacionales/límites de tiempo y profundidad;
- .4 capacidad según el estado de la mar;
- .5 limitaciones geográficas de los lugares de inmersión;
- .6 procedimientos de puesta a flote y de recuperación;
- .7 comunicaciones con los buques de apoyo;

- .8 restricciones especiales como consecuencia de las características únicas de proyecto y de las condiciones operacionales; y
- .9 niveles mínimos de la dotación.

3.3.2 Se preparará un plan escrito de respuesta para casos de emergencia respecto de cada nave de pasaje sumergible en funcionamiento, que se encontrará a disposición de las personas a bordo y de otras personas interesadas, según se considere necesario.

3.3.3 Se realizarán periódicamente ejercicios sobre situaciones de emergencia. Estos ejercicios demostrarán claramente la eficacia de los procedimientos.

3.3.4 Habrá un manual de mantenimiento que incluya los procedimientos de inspecciones periódicas y técnicas preventivas de mantenimiento, que se podrá consultar rápidamente. El manual consignará la vida útil prevista del casco resistente y de otros componentes/equipo básicos (por ejemplo, portillas de observación, baterías, etc.), así como instrucciones particulares para el mantenimiento de elementos que requieran atención especial. Este manual, junto con los registros operacionales y de mantenimiento, estará disponible en el lugar de operaciones.

3.3.5 Las unidades llevarán a bordo copias de los procedimientos para las operaciones normales y de emergencia, así como los planos más importantes.

3.4 Piloto de la nave de pasaje sumergible

El piloto tendrá el título correspondiente a la nave de pasaje sumergible en que vaya a navegar. El título se obtendrá tras completar con éxito un curso de formación aprobado y un cierto número de inmersiones de prueba al mando de la nave de pasaje sumergible, y superar un examen.

3.5 Formación

3.5.1 Es responsabilidad del operador asegurar que todo el personal (incluido el piloto, la tripulación y el personal de mantenimiento) posee una formación adecuada en todo momento. Esta formación abarcará los aspectos teóricos, prácticos y operacionales de la nave de pasaje sumergible, y los procedimientos que deben adoptarse en situaciones de emergencia. La formación comprenderá, según proceda, los aspectos que se consideren necesarios para el tipo de nave de que se trate:

3.5.1.1 Sistemas de subsistencia

Propiedades y efectos del dióxido de carbono y de los niveles elevados y bajos de oxígeno, monóxido de carbono y otros gases que pueden estar presentes en la nave, concentraciones de gas, sistemas de oxígeno, códigos de colores de las botellas de gas, métodos para eliminar el dióxido de carbono y efectos de la humedad y de la fecha límite de utilización respecto de la eficacia de los absorbentes de dióxido de carbono.

3.5.1.2 Flotabilidad y estabilidad

Flotabilidad, carga útil, estabilidad básica y factores que afectan a la estabilidad tanto en situaciones normales como de emergencia.

3.5.1.3 *Navegación*

Utilización del equipo náutico en la superficie y en la modalidad submarina, efectos de las corrientes y mareas, prácticas marineras y Reglamento para prevenir los abordajes.

3.5.1.4 *Comunicaciones*

Sistemas de comunicación submarinos y de superficie, efectos de las termoclinas en las comunicaciones submarinas y utilización del vocabulario normalizado para las comunicaciones.

3.5.1.5 *Fuentes de energía e instalaciones eléctricas*

Baterías y carga de las baterías, riesgos de explosión y fuentes de ignición, particularmente en los compartimientos de las baterías, dispositivos de protección de los circuitos, fuentes de energía de emergencia, detección de fallos de puesta a masa, corrientes de pérdida procedentes de las baterías y mecanismos de compensación de la presión para las baterías expuestas a la presión del mar.

3.5.1.6 *Planificación para casos de emergencia*

Incendios y sus causas, sistemas de extinción de incendios y sus efectos ambientales, inundación, enredos, equipo de subsistencia disponible, riesgos de toxicidad, interrupción de las comunicaciones, pérdida de energía, efectos físicos y psicológicos sobre los pasajeros y la tripulación que pasen periodos prolongados bajo el agua, estando sujetos a deficiencias sensoriales, perceptivas o térmicas, control de los pasajeros y medios para evitar el pánico, la claustrofobia y la hipotermia.

3.5.1.7 *Responsabilidades del personal*

Distribución de las tareas, estructura de mando en situaciones normales y de emergencia, familiarización con la reglas locales, nacionales e internacionales.

3.5.1.8 *Formación práctica y operacional*

La formación operacional de los miembros de la tripulación se efectuará bajo la supervisión directa de un piloto experimentado y culminará con exámenes prácticos y operacionales, que incluirán una simulación de situaciones de emergencia.

3.6 Certificado de competencia

Todo piloto contará con la formación que el operador estime oportuna en todos los aspectos necesarios para dirigir sin riesgos la nave de pasaje sumergible en situaciones normales y de emergencia. Tras haber superado un examen completo que el operador juzgue satisfactorio, todo piloto obtendrá un certificado de competencia con arreglo al modelo que figura en el Apéndice 2.

3.7. Notificación

El operador recogerá y analizará información sobre sucesos que comporten riesgos de lesiones, siniestros, daños a la nave o fallos del equipo. Se tomarán medidas para evitar que se reproduzcan. Los sucesos que afectan a la seguridad de los pasajeros y/o de la nave de pasaje sumergible se notificarán a la Administración.

APENDICE 1

**MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD
PARA NAVE DE PASAJE SUMERGIBLE****CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES DE SEGURIDAD**

(Sello oficial)

(País)

Expedido en virtud de lo dispuesto en las

DIRECTRICES PARA EL PROYECTO, LA CONSTRUCCION Y LA EXPLOTACION
DE NAVES DE PASAJE SUMERGIBLES (circular MSC/Circ.981)

Nombre de la nave de pasaje sumergible	Propietario
Número oficial de la nave de pasaje sumergible	Duración total de los medios de subsistencia de emergencia aparte de la necesaria para el tiempo normal de la misión
Puesto de matrícula	Carga útil
Desplazamiento normal de la nave vacía	Dotación mínima
Profundidad nominal de inmersión	Número de chalecos salvavidas
Profundidad de proyecto	Número máximo de pasajeros
Limitaciones relativas a las condiciones operacionales _____	

-

Limitaciones relativas a las condiciones ambientales

Fecha en que se expidió el primer certificado a esta nave de pasaje sumergible _____

Fecha del último reconocimiento en dique seco _____

El Gobierno de (nombre del país) certifica

El abajo firmante

(Nombre) certifica

- 1 Que la nave de pasaje sumergible que se indica *supra* ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en las Directrices antes mencionadas.
- 2 Que en el reconocimiento se comprobó que el sistema, los componentes y el equipo, así como el estado de los mismos, son satisfactorios en todos los sentidos y que el sistema se ajusta a las disposiciones pertinentes.

El presente Certificado es válido hasta el _____ de _____ de 20..

Expedido en _____ el _____ de _____ de 20..
(Lugar de expedición del certificado)

El abajo firmante declara que está autorizado por el mencionado Gobierno para expedir el presente certificado.

(Firma del funcionario que expide el Certificado
y/o sello de la autoridad expedidora)

(Sello o estampilla, según corresponda,
de la autoridad expedidora)

Reconocimientos

Se certifica que durante el reconocimiento prescrito en la sección 1.5 de las Directrices se ha comprobado que la nave de pasaje sumergible se ajusta a las disposiciones pertinentes de las Directrices.

Reconocimiento anual

Lugar _____ Fecha _____

(Firma y sello oficial de la autoridad expedidora)

Reconocimiento en dique seco

Lugar _____ Fecha _____

(Firma y sello oficial de la autoridad expedidora)

Autorización de la prórroga del Certificado

La nave de pasaje sumergible se ajusta plenamente a las disposiciones pertinentes de las Directrices y el presente Certificado se aceptará, de conformidad con el párrafo 1.6.2.4 de las Directrices, como válido hasta el _____

Firmado _____
(Firma del funcionario autorizado)

Lugar _____ Fecha _____

(Sello o estampilla, según corresponda, de la Administración)

APENDICE 2

**MODELO DE CERTIFICADO DE COMPETENCIA PARA PILOTO
DE NAVE DE PASAJE SUMERGIBLE**

CERTIFICADO DE COMPETENCIA

Expedido en virtud de lo dispuesto en el capítulo 3 de las Directrices para el proyecto, la construcción y explotación de naves de pasaje sumergibles (MSC/Circ.981)

**Certificado de competencia
Piloto de nave de pasaje sumergible**

Por el presente se certifica que _____ (nombre) ha completado con éxito el curso de formación práctica y teórica indicado en las Directrices para el proyecto, la construcción y la explotación de naves de pasaje sumergibles, (MSC/Circ.981), y que, tras haber superado todos los exámenes prácticos y teóricos, se le expide el presente Certificado de competencia, que faculta a su titular a desempeñar las funciones de piloto al mando de los siguientes tipos de naves de pasaje sumergibles:

NOMBRE _____

COMPAÑÍA

Representante del operador

Fecha _____

INFORMACIONES

A G E N D A

Mayo 30 a Junio 8 OMI – Londres
Comité de Seguridad Marítima (MSC)
74º período de sesiones.

