

(PÚBLICO)

BOLETIN INFORMATIVO MARITIMO N° 7/2002

Valparaíso, Julio 2002

INDICE

	Página
<i>ACTIVIDAD NACIONAL</i>	
<i>RESOLUCIONES</i>	
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/163, de 8 de Julio de 2002. Aprueba Directiva A-53/001 que establece medidas preventivas ante la aplicación de elementos dispersantes en siniestros u otras causas que produzcan contaminación del ecosistema acuático o daños al litoral de la República por efecto de derrames de hidrocarburos.....	9
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/649, de 22 de Julio de 2002. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en casos de contaminación por hidrocarburos de la BZA. "DON YUYO".....	24
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/650, de 22 de Julio de 2002. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en casos de contaminación por hidrocarburos de la M/N. "SERGIO ALBERTO".....	25
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/651, de 22 de Julio de 2002. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en casos de contaminación por hidrocarburos de la M/N. "SAN MARCO".....	26
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/652, de 22 de Julio de 2002. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en casos de contaminación por hidrocarburos de la M/N. "SALAR"	27

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/653, de 22 de Julio de 2002. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en casos de contaminación por hidrocarburos del TRB. “LLACOLEN”	28
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/663, de 24 de Julio de 2002. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en casos de contaminación por hidrocarburos de la M/N. “DON ANESTIS”	29
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/664, de 24 de Julio de 2002. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en casos de contaminación por hidrocarburos de la M/N. “ALEXIS”	30
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/665, de 24 de Julio de 2002. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en casos de contaminación por hidrocarburos de la M/N. “MARIANA”	31
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/666, de 24 de Julio de 2002. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en casos de contaminación por hidrocarburos de la BZA. “DOÑA MARIA”	32
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/676, de 25 de Julio de 2002. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, aceites básicos y químicos del Terminal Marítimo CHACABUCO – SHELL CHILE S.A.....	33
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/677, de 25 de Julio de 2002. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, aceites básicos y químicos del Terminal Marítimo LAS SALINAS – SHELL CHILE S.A.....	35
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/678, de 25 de Julio de 2002. Aprueba Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, aceites básicos y químicos del Terminal Marítimo ANTOFAGASTA – SHELL CHILE S.A.....	37

	Página
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/679, de 25 de Julio de 2002. Aprueba Plan de Emergencia a bordo en casos de contaminación por hidrocarburos de la M/N. “ANTONIO”.....	39
- Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 1.306, de 25 de Junio de 2002. Regula aparejos de pesca para la captura de especies Tiburón o Marrajo y Azulejo en área que indica.....	40
- Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 1.307, de 25 de Junio de 2002. Extiende área de operaciones para pesca artesanal de especies Tiburón o Marrajo y Azulejo.....	41
- Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 1.394, de 9 de Julio de 2002. Suspende transitoriamente inscripción en el registro artesanal en las pesquerías que señala	42
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Subsecretaría de Transportes N° 863 exenta, de 3 de Julio de 2002. Aprueba reglamento de uso de frentes de atraque de la Empresa Portuaria Antofagasta.....	44
- Ministerio de Salud. Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena N° 835, de 15 de Julio de 2002. Prohíbe la extracción, transporte, comercialización, elaboración, procesamiento, tenencia y consumo de mariscos bivalvos en la XI Región	53
- Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Economía, Fomento y Reconstrucción N° 42 exenta, de 25 de Julio de 2002 Establece empresas o establecimientos que se encuentran en alguna de las situaciones del artículo 384 del Código del Trabajo.....	56

DECRETOS SUPREMOS

Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 153, de 31 de Mayo de 2002. Modifica Decreto N° 408, de 1986.....	58
--	----

-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 476 exento, de 25 de Junio de 2002. Modifica Decreto N° 930 exento, de 2001.....	59
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 152, de 31 de Mayo de 2002. Establece porcentaje de desembarque de Pejerrey de mar como fauna acompañante de especies que indica.....	61
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 495 exento, de 5 de Julio de 2002. Modifica Decreto N° 305 exento, de 2002	62
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 496 exento, de 5 de Julio de 2002. Modifica Decreto N° 957 exento, de 2001.....	64
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 499 exento, de 8 de Julio de 2002. Suspende por periodo que indica la recepción de solicitudes y el otorgamiento de autorizaciones de pesca para las unidades de pesquería que señala.....	66
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 525 exento, de 12 de Julio de 2002. Establece áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos para la X Región	68
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 529 exento, de 17 de Julio de 2002. Modifica Decreto N° 729, de 1997.....	71
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 530 exento, de 17 de Julio de 2002. Deja sin efecto área de manejo y explotación de recursos bentónicos que indica. Modifica Decreto N° 652, de 1997	73
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 531 exento, de 17 de Julio de 2002. Establece áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos para la X Región...	74
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 568 exento, de 18 de Julio de 2002. Modifica Decreto N° 145 exento, de 2002.....	76

	Página
- Ministerio de Justicia. D.S. N° 555, de 6 de Junio de 2002. Aprueba texto oficial de la Constitución Política de la República.....	77
- Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 583 exento, de 26 de Julio de 2002. Modifica Decreto N° 305 exento, de 2002.....	78

LEYES

- Ley N° 19.815, de 4 de Julio de 2002. Modifica el artículo 281 del Código Procesal Penal, en materia de actuaciones previas al Juicio Oral.....	79
- Ley N° 19.814, de 4 de Julio de 2002. Introduce diversas modificaciones a la Ley de Alkoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres, en lo relativo al consumo en la vía pública.....	80

DOCUMENTOS E INFORMACIONES INTERNACIONALES

RESOLUCIONES DE LA OMI

- OMI, Resolución MSC.98(73), de 5 de Diciembre de 2000. Adopción del Código Internacional de Sistemas de Seguridad contra Incendios.....	87
--	----

CIRCULARES DE LA OMI

- OMI, MEPC/Circular 389 y MSC/Circular 1021, de 21 de Marzo de 2002. Sugerencias de proyecto para las opciones de gestión del agua de lastre y los sedimentos en los buques nuevos.....	130
---	-----

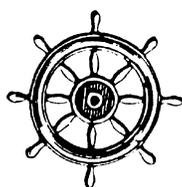
DOCUMENTOS DE LA OMI

-	OMI, MSC 75/17/8, de 8 de Abril de 2002. Prevención y Represión de los actos de terrorismo contra el Transporte Marítimo.....	137
-	OMI, MSC 75/17/41, de 12 de Abril de 2002. Prevención y Represión de los actos de terrorismo contra el Transporte Marítimo.....	167
-	OMI, MSC 76/1, de 19 de Junio de 2002. Orden del Día Provisional del 76º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, que se celebrará en la sede de la OMI.....	173

INFORMACIONES

-	Agenda.....	176
---	-------------	-----

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



ACTIVIDAD NACIONAL

RESOLUCIONES

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/163 VRS.

APRUEBA DIRECTIVA DE LA DIRECCIÓN
GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE
MARINA MERCANTE ORDINARIO A-53/001.

VALPARAÍSO, 8 de Julio de 2002.

VISTO: lo señalado en los artículos 3° y 4° del D.F.L. N° 292, de 1953, que aprueba la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante; las disposiciones de la Ley N° 19.300, de 1994; el Decreto Supremo (M) N° 1, de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; lo establecido en el Título IX del D.L. N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación; y la facultad que me confiere el artículo 345 del D.S. (M) N° 1.340 bis, de 1941,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE la siguiente Directiva que establece medidas preventivas ante la aplicación de elementos dispersantes en siniestros u otras causas que produzcan contaminación del ecosistema acuático o daños al litoral de la República por efecto de derrames de hidrocarburos y sus anexos:

DIRECTIVA DGTM. Y MM. ORDINARIO A-53/001

OBJ. Establece medidas preventivas ante la aplicación de elementos dispersantes en siniestros u otras causas que produzcan contaminación del ecosistema acuático o daños al litoral de la República por efecto de derrames de hidrocarburos.

I.- INFORMACIÓN

Ante el alerta de un derrame de hidrocarburos en el mar, las respuestas que de él se desprendan podrán poner en juego técnicas muy diversas, las que podrán utilizarse a veces por separado y más frecuentemente de manera conjunta. La zona afectada directamente por el derrame, las zonas circundantes hacia las que el hidrocarburo puede extenderse o derivar, así como los recursos naturales que peligran o se vean comprometidos (áreas sensibles), son elementos que dictarán las pautas de cuál debe ser el método o los métodos de respuesta más aconsejables emplear en cada caso. La utilización de elementos *dispersantes* en derrames de hidrocarburos constituye una de las posibles técnicas de respuesta. Durante los últimos años se han logrado progresos significativos, tanto en el campo de la composición de estos elementos como en el de sus técnicas de aplicación.

Si se presentan las condiciones apropiadas, el uso de dispersantes puede desempeñar un importante papel para combatir la contaminación del mar ante la presencia de hidrocarburos. La presente Directiva tiene por objetivo establecer Medidas Preventivas y recomendaciones ante la aplicación de elementos dispersantes en siniestros u otras causas que produzcan contaminación del ecosistema acuático o daños al litoral de la República por efectos de derrames de hidrocarburos, teniendo muy en cuenta consideraciones de orden ambiental, especialmente, ante la interrogante de saber cuándo SE DEBE o NO utilizar este tipo de productos químicos en aguas de jurisdicción nacional, que en algunos casos su aplicación podrá significar peores daños a la zona costera que lo que podría causar el hidrocarburo sin dispersar.

II.- ANTECEDENTES.

Los *dispersantes* de hidrocarburos son elementos químicos que resultan de la mezcla de agentes de superficie activos (surfactante) en uno o más solventes orgánicos. Ellos están especialmente formulados para aumentar la dispersión del petróleo en la columna de agua por reducción de la tensión interfacial entre el agua y el hidrocarburo. Asimismo, reducen la capacidad de unión y reaglomeración de la capa de petróleo.

A.- **Tipos Dispersantes:**

Actualmente, los dispersantes utilizados para hidrocarburos pueden ser:

Convencionales (Segunda Generación): Tienen una base de solvente de hidrocarburo no-aromáticos y contienen entre 15 y 25% de surfactante. Están fabricados para la aplicación directa sobre hidrocarburo y NO deben ser diluidos con agua de mar antes de su aplicación ya que los hace ineficaces.

Concentrados (Tercera Generación): Tienen solventes de alcohol o glicol e hidrocarburos no-aromáticos y por lo general contienen una mayor concentración de componente surfactante. Estos productos deben ser aplicados preferentemente puros, pero pueden ser diluidos con agua de mar antes de ser rociados.

B.- **Propiedades/Ventajas:**

- Aumentan la degradación natural del hidrocarburo, eliminándolo así de la superficie del agua.
- Disgregan el hidrocarburo de la superficie, ayudando con ello a atenuar el efecto del viento sobre la capa de petróleo la cual podría ser arrastrada hacia la costa.
- Aumentan la proporción de superficie por volumen de los hidrocarburos, contribuyendo a la biodegradación.
- Son un instrumento de respuesta rápido; su uso inmediato evita la formación de emulsión de agua en hidrocarburo (*espuma de chocolate o mousse*).
- Pueden ser utilizados bajo condiciones naturales extremas, fuertes corrientes marinas y condiciones de mar gruesa.

- Los de última generación, son relativamente no-tóxicos, por lo que su uso puede resultar en un menor impacto al medio ambiente que los mismos hidrocarburos sobre el cual actúan.
- Su efectividad también es dependiente de la forma de aplicación, lo que se logra aplicando un tamaño de gota óptimo sobre la porción más espesa del hidrocarburo.
- Pueden remover un cierto porcentaje o porción de petróleo de la superficie del mar si el dispersante utilizado es “compatible” o efectivo con el petróleo derramado (tipo, composición, características, etc.).
- En algunos casos su uso puede ser menos costoso que la limpieza de costa.
- Reducen los riesgos de incendio de fracciones volátiles (de acuerdo a cantidad derramada).
- Reducen la posibilidad que el hidrocarburo llegue a impregnarse en aves y mamíferos marinos u otro recurso vivo costero.

C.- Desventajas:

- Su uso en playas de arena, aumenta la penetración del hidrocarburo a capas inferiores del sustrato.
- Pueden afectar la vida marina (moluscos u otras especies de movimiento lento), acuicultura, áreas de desove, viveros y estuarios, entre otros.
- Su aplicación implica la introducción deliberada al mar de un contaminante adicional, por lo que sus efectos tóxicos podrán ser evidenciados en lugares con escasa capacidad de dilución (ej. Bahías poco profundas).
- Alteran el comportamiento de los hidrocarburos derramados en el mar al aumentar su incorporación en la columna de agua, afectando organismos que no serían impactados en el caso de mantenerse el hidrocarburo en superficie.
- Pueden disminuir la efectividad de otras técnicas ó métodos de respuesta en el caso que el proceso de dispersión del hidrocarburo no se alcance.
- No son eficaces sobre todos los tipos de petróleo y bajo toda condición climática.
- Su uso efectivo está reducido a rangos de tiempo limitados.

D.- Eficacia:

- El uso de dispersantes únicamente resultará eficaz en muy determinadas circunstancias. No todos los hidrocarburos podrán ser tratados con dispersantes.

- En hidrocarburos clasificados como viscosos (e.d. > 2.000 centistokes o cSt¹) o aquellos que, luego de sufrir procesos de curtido, alcancen viscosidades entre 5.000 y 10.000 cSt, el uso de dispersantes NO resultará efectivo ya que tienden a deslizarse entre el hidrocarburo hacia el agua antes que el solvente pueda penetrarlo, así como también aquellos cuya temperatura se sitúa por debajo de la de fluidez (Anexo “A”). ***“los dispersantes pueden dispersar la mayoría de los hidrocarburos líquidos y las emulsiones de agua en hidrocarburos con viscosidades menores de 2.000 cSt”:***
- Muchos hidrocarburos que son dispersables al entrar inicialmente en contacto con el mar pierden esa propiedad en unas cuantas horas.
- Los dispersantes, a veces, son más efectivos con hidrocarburos viscosos al momento de aumentar su tiempo de contacto permitiendo la penetración del químico en la capa de hidrocarburo.

III.- INSTRUCCIONES Y PROCEDIMIENTOS.

A. De las características del dispersante:

- Deberá estar aprobado su uso por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.
- NO debe contener componentes tóxicos para el medio marino y deberá cumplir con los estándares vigentes de toxicidad.
- Mantener propiedades tales que pueda utilizarse, con efectividad, a temperaturas ambientales bajas, de hasta -15°C.
- Ser de baja combustibilidad.
- Deberá ser capaz de ser almacenado por un periodo de al menos 5 años.
- Estar acompañado de información proporcionada por el proveedor relativa a los peligros para la salud de las personas y al medio ambiente, conforme a lo señalado por la Norma Chilena Oficial N° 2.245. Of.93. (Hoja de Datos de Seguridad de Productos Químicos).

La autorización emanada de la Dirección General para el uso de un elemento dispersante, no significa que éste podrá ser utilizado indiscriminadamente en cualquier situación de derrame; por lo que deberá previamente y en cada caso contar con la anuencia de la Autoridad Marítima local para su uso, la que ponderará la situación y resolverá en consecuencia.

¹

Unidad de viscosidad cinemática y es igual a la viscosidad en equilibrio dividido por la densidad del líquido.

B. De la planificación en su uso:

- 1.- La aplicación debe tener lugar antes de que los hidrocarburos formen emulsiones² estables de agua en hidrocarburos (espuma de chocolate o “mousse”) o que éste último haya presentado una prolongada exposición a la intemperie.
- 2.- Podrán aplicarse, preferentemente, en aquellos derrames de hidrocarburos que ocurran en zonas de gran capacidad de dilución y que se dirijan hacia ambientes sensibles (ej. Asentamiento de aves, particularmente de especies que se alimenten en la superficie; áreas de desove y viveros de peces; zonas de pesca, de presencia de mamíferos marinos y organismos de los cuales se alimentan), reduciendo los efectos nocivos de la mancha en el ambiente marino debido a que es poco probable que concentraciones elevadas persistan por más de unas pocas horas y por lo tanto son poco esperados efectos biológicos significativos. De igual manera se podrán usar en zonas con gran capacidad de lavado.

Es importante establecer un orden de prioridad para los recursos naturales a ser protegidos y que antes de que ocurra un derrame se fijen las áreas sensibles en las cuales podrán aplicarse dispersantes.
- 3.- Por su parte, se evitará su uso en aquellas zonas con escasa capacidad de dilución, es decir en bahías pequeñas, puertos cerrados y marismas, aguas poco profundas, en las que se pudiera presentar largos periodos de residencia de la mezcla de dispersante e hidrocarburos, debido a que altas concentraciones pueden persistir por periodos más largos y posiblemente alcancen valores cercanos a aquellos que se sabe causan efectos observables en los organismos marinos.
- 4.- Emplear únicamente cuando las ventajas de reducir la mancha en la superficie sean superiores al daño que ella pueda ocasionar, o en situaciones en que la contención o la recuperación de los hidrocarburos no resulten viables.
- 5.- NO deberán usarse si el hidrocarburo que pueda incorporarse en la columna de agua, por acción del dispersante, cause más daño o efectos (largo plazo como a corto plazo) en dicha columna, que los que causaría la mancha sin tratar sobre los recursos presentes en superficie.
- 6.- NO se aplicarán en derrames de aceites (lubricantes) y residuos de sentina, así también para hidrocarburos altamente emulsionados, debido a que son ineficaces en razón de los aditivos o compuestos que contienen.
- 7.- Evitar su empleo en derrames de combustibles líquidos ligeros (ej. Diesel), los cuales presentan una importante proporción de hidrocarburos volátiles y se dispersan y evaporan de manera natural y rápida.

²

Emulsión: Líquido de aspecto lácteo que tiene en suspensión pequeñas partículas de sustancias insolubles en agua (ej. hidrocarburo, aceite, resinas, etc.)

Sin perjuicio de lo anterior, se podrá recurrir al uso de dispersantes en derrames de combustibles livianos, en aquellas ocasiones en las que exista inminente riesgo de incendio y/o explosión, poniendo en peligro la vida y la seguridad de las personas.

- 8.- NO son efectivos en aguas costeras de baja salinidad o en agua dulce (estuarios, ríos y lagos).

C. Del uso en limpieza de costas (Dependerá de la política institucional que se adopte al respecto):

- 1.- Podrán ser utilizados en algunas costas durante las operaciones de limpieza, previa autorización de la Autoridad Marítima local. Sin embargo, cuando exista un alto grado de contaminación, será indispensable y prioritario recoger el grueso del hidrocarburo atrapado, mediante técnicas de limpieza apropiadas a la situación.
- 2.- Previo a su uso, se realizarán pruebas a pequeña escala antes de llevar a cabo su uso en forma masiva; debiéndose evaluar los riesgos que significará su uso directo sobre la biota presente en el lugar, lo que será particular de cada sitio del que se trate.
- 3.- En costas sometidas a la acción de las mareas, el rociado de dispersante sobre el hidrocarburo deberá efectuarse antes del avance de la marea alta. Es importante señalar que los dispersantes serán aplicados de manera que la playa se lave con agua de mar 30 minutos después de la aplicación, de manera de minimizar la penetración de éste en el material de playa.
- 4.- Se deberá evitar por todos los medios que el dispersante facilite la penetración de los hidrocarburos en el sustrato.
- 5.- En sectores de playas con grava y/o guijarro, se recomienda aplicar dispersantes por un periodo inferior a los 30 minutos. Ahora bien, en el caso que la marea y/o el oleaje no bastara para lavar del sustrato la mezcla dispersante/hidrocarburo, podrá emplearse rociadores de agua de mar de alta presión, cuidando que el hidrocarburo no penetre en el sustrato.
- 6.- En ningún caso se deberá rociar dispersante directamente sobre estructuras artificiales costeras, especialmente verticales. Para ello, se deberá utilizar otras técnicas de limpieza aconsejadas para este tipo de casos, como por ejemplo, el uso de cepillos de mano u otros elementos que faciliten el mezclado, y el lavado con chorros de agua a alta presión para limpiar el hidrocarburo de las superficies verticales y por debajo de las rocas.

D. Al momento de un derrame de hidrocarburo:

- 1.- El primer paso será recopilar toda la información que sea posible. Esto incluye:
 - Estimar el tamaño y situación del derrame;

- Características del hidrocarburo;
- Velocidad y dirección de las corrientes locales;
- Predicción de condiciones de tiempo (viento).

Una pregunta importante será si una línea costera, o un recurso sensible se encuentra amenazado. Si no hay ninguna amenaza, la vigilancia del hidrocarburo siempre deberá tenerse presente.

- 2.- Tener presente que la masa resultante de la dispersión de hidrocarburo puede ser más perjudicial para los organismos subsuperficiales que la propia mancha en la superficie.
- 3.- Quedará claramente establecido que los diversos incidentes que se pueden producir y los lugares en que ellos puedan presentarse, tienen sus propias características, por lo que sólo caso por caso cabrá decidir si procede o no emplear dispersantes y cómo hacerlo.
- 4.- Como regla general, se deberá poner especial atención en lugares donde, debido a sus particulares características, usos o fragilidad ambiental, se evitará el uso y aplicación de dispersantes³, por el impacto que ello podría significar sobre el ecosistema marino u otros usos, junto con recibir éstas áreas la más alta prioridad en cuanto a protección ante la deriva de una mancha de hidrocarburo.

Estos lugares o áreas son:

- Humedales marinos con carácter de área protegida.
- Parques o Reservas Marina.
- Estuarios.
- Zonas que se encuentren vulnerables a la acción de las olas (rompeolas, áreas rocosas, playas abiertas, etc.).
- Cuerpos de agua con circulación restringida (cerradas) o escasa capacidad de renovación de sus aguas.
- Cuerpos de agua someros o de baja profundidad.
- Cuerpos de agua dulce.
- Zonas próximas a tomas industriales de agua para desalinización y enfriamiento.

3

A menos que las circunstancias exijan o requieran la remoción inmediata de todo el hidrocarburo.

- Áreas destinadas al cultivo y/o extracción de recursos hidrobiológicos (zona intermareal y submareal).
- Áreas de desove de especies pelágicas de interés comercial.

Podrán existir otras zonas en donde por analogía con lo anterior, no se podrán utilizar dispersantes.

- 5.- Se deberá contrapesar las consecuencias de las opciones de respuesta (uso dispersante) y de elegir la solución que preserve mejor los recursos que se consideran más valiosos e importantes.

La aplicación cuidadosa de dispersantes puede, en ciertas ocasiones, tener un beneficio general, si como resultado de su aplicación se reduce el daño a costas adyacentes ecológicamente susceptibles o sensibles.

- 6.- Ante la ocurrencia de derrames de combustibles líquidos pesados y otros crudos pesados (alta viscosidad) o a bajas temperaturas, se deberá considerar la ejecución de pruebas prácticas en terreno, en el uso de dispersante sobre el hidrocarburo derramado, lo que junto a la información técnica del dispersante utilizado, orientarán su correcto uso y aplicación en el derrame, así como la de su efectividad de dispersión.
- 7.- La opción del método de aplicación y los procedimientos operacionales tendrán que ser considerados cuidadosamente.

IV.- APLICACIÓN DEL DISPERSANTE

A.- Dosificación:

- 1.- La cantidad de dispersante que necesita ser aplicado a una cierta cantidad de hidrocarburo para lograr un nivel de dispersión deseado dependerá, entre otras, de la dosis (dispersante:hidrocarburo) recomendada por el fabricante o determinada experimentalmente.
- 2.- Las recomendaciones entregadas por el fabricante, no consideran toda las variables que se presentan en terreno. Generalmente, las dosis recomendadas son aplicables por unidad de superficie; sin embargo, bajo condiciones reales ni la distribución de los derrames de hidrocarburos sobre la superficie del agua ni el espesor de la mancha son homogéneas.
- 3.- La elección de la dosis adecuada es en gran parte discrecional, sirviendo las recomendaciones señaladas en la presente Directiva como de orientación inicial, junto a las señaladas por el propio fabricante.
- 4.- Estudios de laboratorio, así como experimentos de campo, junto a la experiencia práctica obtenida en derrames reales, muestran que para dispersantes concentrados (ver punto II.A) la tasa de aplicación varía aproximadamente entre 1:10 a 1:20 (dispersante:hidrocarburo); mientras que, para dispersantes convencionales la tasa de aplicación se presenta en el rango de 1:1 a 1:3.

La tasa de aplicación también es dependiente de las condiciones de mar. Bajo condiciones de alta energía, será necesario el uso de menos dispersante.

- 5.- Aunque las dosis recomendadas varían de un dispersante a otro, y cada dosificación de dispersante varía del tipo de hidrocarburo y su viscosidad, en situaciones de derrames, a menudo es necesario aplicar cantidades aproximadas determinadas sobre la base de cálculos promedio.

Cálculos promedios para dispersantes concentrados están en el rango de:

- 5 a 10% para hidrocarburos < 1.000 cSt.
 - 10 a 15% para hidrocarburos entre 1.000 y 2.000 cSt.
 - Baja eficiencia para hidrocarburos > 2.000 cSt.
- 6.- En términos generales, dispersantes convencionales normalmente se aplican en dosis de aproximadamente 30 a 50% de las cantidades estimadas de hidrocarburos de baja viscosidad derramados (< 1.000 cSt) y 100% para los hidrocarburos con viscosidades entre 1.000 a 2.000 cSt.

B.- Aplicación:

- 1.- El método de aplicación dependerá, principalmente, del tipo de dispersante, el tamaño y ubicación del derrame, así como de la disponibilidad de embarcaciones o aeronaves para el rociado del elemento químico.
- 2.- Al momento de considerar un sistema de aplicación hay que atender a tres factores principales: **el tiempo, el costo y las condiciones operativas**. Estas últimas incluyen factores físicos que pueden limitar las operaciones de una embarcación, por ejemplo, el viento, el estado del mar o la topografía circundante.
- 3.- Aún cuando se considere una técnica de aplicación adecuada, es importante actuar inmediatamente sobre el derrame de hidrocarburos antes que se produzca la emulsión, caso contrario el uso de dispersante puede resultar inútil o ineficaz.
- 4.- Los dispersantes podrán aplicarse desde una aeronave o desde una embarcación, teniendo el uso de aeronaves ventajas de tiempo por sobre el uso de embarcación, sin embargo, esta última alternativa tiene las facilidades de transportar mayor cantidad de dispersante hacia el lugar del derrame, junto a la posibilidad de un mayor tiempo para su aplicación.
- 5.- El diseño del equipo de rociado desempeña un papel fundamental. Así, el dispersante resultará INÚTIL si no alcanza el hidrocarburo. Ello puede suceder si las gotas son tan pequeñas que el viento se las lleve apartándolas del hidrocarburo, o en caso contrario, sean tan grandes que pasen a través de la capa. Toda variación significativa en las tasas de rociado puede traducirse en una dosis ya sea excesiva o insuficiente.

- 6.- Es muy importante usar equipos de eficacia comprobada y seguir las instrucciones en el uso de equipos y dispersantes efectuadas anualmente por personal del *Servicio de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación*.
- 7.- Cualquiera sea la técnica de aplicación que se emplee, los dispositivos deberán dirigirse a las partes espesas de la mancha, las cuales suelen ser de color negro, pardo o naranja. La parte más espesa de los hidrocarburos suele encontrarse hacia el borde en dirección del viento. Las operaciones de rociamiento desde aeronaves o embarcaciones resultarán más eficaces dirigiéndolas a partir de una aeronave de exploración.
- 8.- Será requerida una fuerza 3 o superior del viento en escala Beaufort para generar de manera natural la energía suficiente (turbulencia) y con ello aumentar la eficacia del dispersante. En caso contrario y frente a condiciones de mar calma, la aplicación de dispersante desde una embarcación, especialmente, de aquéllos que han sido previamente diluidos, deberá procurarse en aportar la energía necesaria para hacer la mezcla, por lo que se recomendará el uso de dispositivos auxiliares ya sea a través del arrastre de paletas batidoras, tableros mezcladores, etc. o en su defecto con el uso de las hélices de la propia embarcación u otros.
- 9.- De no disponerse de equipos especializados, se podrán utilizar como alternativa bombas y mangueras contra incendios como último recurso; especialmente en el caso de derrames pequeños en espacios confinados. Sin embargo, este método no deberá ser aplicado al momento de considerar el uso de dispersantes convencionales.
- 10.- Cualquiera que sea el método empleado para la aplicación de dispersantes en el mar, se debe realizar una evaluación objetiva y continua de la efectividad para evitar la pérdida y uso inadecuado del químico. Conforme a la magnitud y circunstancias de un derrame, y para asegurar que la operación de rociado desde una embarcación o aeronave es llevada a cabo con efectividad, será recomendable el control desde una aeronave que sobrevuele el área, la que mantendrá una adecuada comunicación con el dispositivo que se utilice en el rociado.
- 11.- Algunos compuestos de dispersantes pueden ser perjudiciales a las personas, se recomienda que aquellas que trabajen en las operaciones de rociado usen en todo momento ropa de protección la cual debe incluir guantes, botas y anteojos protectores. Además, mientras se realiza el rociado debe restringirse el acceso del público.

V.- ANEXOS

- “A” Clasificación (por gravedad específica) y propiedades de los crudos y combustibles más corrientes.
- “B” Relación entre Temperatura y Viscosidad del Hidrocarburo.
- “C” Dispersante autorizados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

ANEXO "A"

**CLASIFICACIÓN (POR GRAVEDAD ESPECÍFICA) Y PROPIEDADES
DE LOS CRUDOS Y COMBUSTIBLES MÁS CORRIENTES**

Grupo I Gravedad Específica < 0,8 (°API > 45)				
	Punto de fluidez °C	Viscosidad cSt a 15°C	% ebullición < 200°C	% ebullición > 370°C
Gasolina	--	0,5	100	0
Nafta	--	0,5	100	0
Kerosén	--	2,0	50	0
Grupo II Gravedad Específica 0,8 – 0,85 (°API 35 – 45)				
Punto de Fluidez alto > 5°C⁽¹⁾	Punto de fluidez °C	Viscosidad cSt a 15°C	% ebullición < 200°C	% ebullición > 370°C
Arqyll	9	11	29	39
Amna	18	S	25	30
Arjuna	27	S	37	15
Auk	9	9	33	35
Estrecho Bass	15	S	40	20
Beatrice	12	32	25	35
Bunyu	18	S	29	12
Cormorant	12	13	32	38
Dunlin	6	11	29	36
Escravos	10	9	35	15
Es Sider	9	11	31	37
Mezcla Gippsland	15	S	40	20
Lucina	15	S	30	34
Liviano de Nigeria	9	S	35	27
Ninian	6	13	29	40
Qua Iboe	10	7	37	8
Rio Zulia	27	S	34	30
San Joaquín	24	S	43	20
Santa Rosa	10	4	34	27
Sarir	24	S	24	39
Seria	18	S	37	15
Thistie	9	9	35	38
Zuetina	9	9	35	30
Punto de Fluidez Bajo				
Abu Dhabí	--	7	36	31
Berri	--	9	36	35
Beryl	--	9	35	34
Río Brass	--	4	45	17
Brega	--	9	38	32
Brent Spar	--	9	37	32

(1) Estos hidrocarburos sólo se comportarían como del Grupo II a temperaturas ambiente por encima de su punto de fluidez. A temperatura menores deben tratarse como los del Grupo IV.

<i>Punto de Fluides Bajo</i>	Punto de fluides °C	Viscosidad cSt a 15°C	% ebullición < 200°C	% ebullición > 370°C
Ekofisk	--	4	46	25
Kirkuk	--	11	35	36
Kole Marine	--	11	34	35
Montrose	--	7	36	31
Murban	--	9	36	30
Murchison	--	7	36	20
Qatar Marine	--	9	36	33
Mezcla Sahara	--	4	48	23
Sirtica	--	7	44	27
Stratfjord	--	9	35	32
Zakurn	--	7	34	31
Gasoil	--	5	--	--
Grupo III Gravedad Específica 0-8 – 0,95 (°API 17,5 – 35)				
<i>Punto de Fluides alto > 5°C⁽²⁾</i>	Punto de fluides °C	Viscosidad cSt a 15°C	% ebullición < 200°C	% ebullición > 370°C
Bakr	7	1.500	14	60
Belayim (marino)	15	S	22	55
Cabinda	21	S	21	52
El Morgan	7	30	25	47
Mandij	9	70	21	53
Soyo	15	S	21	48
Mezcla Suez	10	30	24	49
Trinidad	14	S	23	28
Zaire	15	S	18	55
Punto de Fluides Bajo				
Árabe Liviano	--	14	30	40
Árabe mediano	--	25	29	45
Árabe pesado	--	55	25	49
Buchan	--	14	31	39
Champion Export	--	18	15	26
Flotta	--	11	34	26
Forcados	--	12	18	34
Forties	--	8	32	36
Iraní pesado	--	25	29	44
Khafji	--	80	25	49
Kuwait	--	30	29	46
Maya	--	500	25	49
Nigeria medio	--	40	14	40
Santa María	--	250	22	54
Tía Juana liviano	--	2.500	24	45
Combustible mediano	--	1.500-3.000	--	--

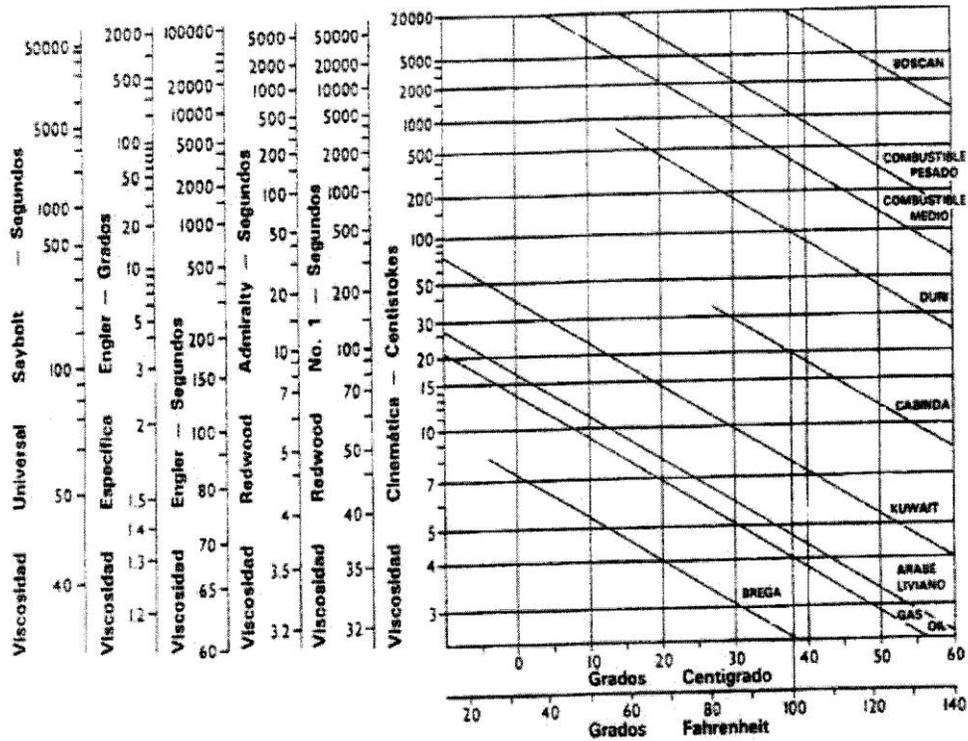
(2) Estos hidrocarburos sólo se comportarían como del Grupo III a temperaturas ambiente por encima de su punto de fluides. A temperatura menores deben tratarse como los del Grupo IV.

D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

Grupo IV				
Gravedad Específica > 0,95 (°API < 17,5)				
Punto Fluidez > 30°C				
	Punto de fluidez °C	Viscosidad cSt a 15°C	% ebullición < 200°C	% ebullición > 370°C
Bachaquero pesado	-20	5.000	10	60
Bahía	38	S	24	45
Boscan	15	S	4	80
Bu Attifil	39	S	19	47
Cinta	43	S	10	54
Cyrus	-12	10.000	12	66
Duri	14	S	5	74
Gamba	23	S	11	54
Handi	35	S	23	33
Mezcla Pesada Lago	-12	10.000	12	64
Jatibarang	43	S	14	65
Jobo/Morichal	-1	23.000	3	76
Lagunillas	-20	7.000	9	73
Merey	-23	7.000	10	66
Minas	36	S	17	53
Panuco	2	S	3	76
Pilón	-4	S	2	92
Quiriquire	-29	1.500	3	88
Shangli	21	S	9	70
Taching	35	S	12	49
Pesado Tía Juana	-1	S	3	78
Wafra Eocene	-19	3.000	11	63
Combustible Pesado (Bunker C)	--	5.000-30.000	--	--

ANEXO "B"

RELACIÓN ENTRE TEMPERATURA Y VISCOSIDAD DEL HIDROCARBURO



Notas:

1. Pueden graficarse otros hidrocarburos colocando el valor conocido de viscosidad en la temperatura considerada (Ver Tabla 1) y dibujando una línea paralela a las líneas existentes.
2. Es poco probable que los hidrocarburos con viscosidades mayores a los 2.000 centistokes a temperatura ambiente (por ejemplo el Combustible Mediano a menos de 20°C) sean tratables con dispersantes.
3. El gas oil es también conocido como Diesel Liviano o Combustible N° 2 (nomenclatura ASTM) y tiene un rango entre 30-36 segundos Redwood N° 1 a 100°F.
4. El Combustible Mediano es también conocido como Combustible N° 4 (nomenclatura ASTM) y tiene un rango entre 900-1.500 segundos Redwood N° 1 a 100°F.
5. El Combustible Pesado es también conocido como Combustible Marino C (Bunker C) o Combustible N° 5 (nomenclatura ASTM) y tiene un rango entre 3.000-10.000 segundos Redwood N° 1 a 100°F.

ANEXO "C"

**DISPERSANTES AUTORIZADOS POR LA DIRECCIÓN GENERAL
DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE**

(Al 20 de Mayo de 2002)

	NOMBRE PRODUCTO	DISTRIBUIDOR/FABRICANTE
1	COREXIT 9527	EXXON
2	BP 1100 WD	BRITISH PETROLEUM
3	OC - 5 OIL COLLECTOR	
4	COREXIT 7664	
5	SLICKGONE LTD	DASIC INTERNATIONAL
6	HEXAPROTE 6141	
7	SHELL HERDER	CIA. SHELL CHILE
	SHELL DISPERSANT CONCENTRATE	CIA. SHELL CHILE
	SHELL DISPERSANT LTX	CIA. SHELL CHILE
8	COREXIT 8667 OIL DISPERSANT	
9	COREXIT 9550 OIL DISPERSANT	
10	DISPETROL II	COTACO LTDA.
11	SINQUI OIL SPILL REMOVER L/T	SINQUIMAR
12	SUPERDISPERSANT - 25	GENERAL EQUIPMENT LTDA.
13	GANKO OIL SPILLS 600	KOGAN INDUSTRIAL S.A.
14	PROSUR OIL SPILL DISPERSANT G.V.	PROSUR SOUTH OCEAN SUPPLY LTDA.
15	SPILL DISPERSANT N° 10	GOMEZ BRETON HNOS. LTDA.
16	UNITOR SEACARE O.S.D.	CIA. MARÍTIMA UNITOR LTDA.
17	DREW AMEROID MARINE OSD/LT	AQUATEC DE CHILE S.A. ASHLAND CHEMICAL CHILE
18	GOLD CREW DISPERSANT	IIM INGENIERÍA INDUSTRIAL
19	DEPOSITROL SF 5100	BETZDEARBORN

2.- La Directiva indicada precedentemente, entrará en vigor el 20 de Agosto de 2002.

3.- Un ejemplar auténtico de la Directiva que se aprueba por esta Resolución, se encuentra depositado en custodia en la Oficina de Reglamentos y Publicaciones Marítimas de esta Dirección General.

Anótese, publíquese y cúmplase.

(Fdo.)

RODOLFO CODINA DÍAZ
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/649 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO
EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA BZA. "DON YUYO".

VALPARAÍSO, 22 de Julio de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por el Sr. Sergio Navarro Melian, lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confieren la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1 del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la BZA. "DON YUYO" (CB 7213) TRG 187.82 Ton., de Bandera Nacional, propiedad del Sr. Sergio Navarro Melian, el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, de la ficha de actualización y revisión, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/650 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO
EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA M/N "SERGIO
ALBERTO".

VALPARAÍSO, 22 de Julio de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por el Sr. Sergio Navarro Melian, lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confieren la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1 del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la M/N. "SERGIO ALBERTO" (CB 6681) TRG 91 Ton., de Bandera Nacional, propiedad del Sr. Sergio Navarro Melian, el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, de la ficha de actualización y revisión, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/651 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO
EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA M/N. "SAN MARCO".

VALPARAÍSO, 22 de Julio de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Pesquera Mares del Sur Ltda., lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confieren la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1 del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la M/N. "SAN MARCO" (CB 3723) TRG 90 Ton., de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesquera Mares del Sur Ltda., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, de la ficha de actualización y revisión, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/652 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO
EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA M/N. "SALAR".

VALPARAÍSO, 22 de Julio de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Salmex S.A., lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confieren la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1 del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la M/N. "SALAR" (CB 7165) TRG 145 Ton., de Bandera Nacional, propiedad de la Empresa Salmex S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, de la ficha de actualización y revisión, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/653 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO
EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DEL TRB. "LLACOLEN".

VALPARAÍSO, 22 de Julio de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Transportes Marítimos Chiloé Aysén S.A., lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confieren la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1 del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos del TRB. "LLACOLEN" (CB 6997) TRG 167.25 Ton., de Bandera Nacional, propiedad de Transportes Marítimos Chiloé Aysén S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, de la ficha de actualización y revisión, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/663 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO
EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA MN. "DON
ANESTIS".

VALPARAÍSO, 24 de Julio de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Naviera Constantino Kochifas Cárcamo, lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confieren la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1 del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la MN "DON ANESTIS" (CB 6655) TRG 300 Ton. De Bandera Nacional, propiedad de la empresa Naviera Constantino Kochifas Cárcamo, el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, de la ficha de actualización y revisión, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- DÉJESE SIN EFECTO, la Resolución D.S.O.M. Ordinario N° 12.600/2308 del 17 de diciembre de 1998*, que aprueba plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N "DON ANESTIS".
- 6.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

* Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/1999, página 25.

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/664 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO
EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA MN. "ALEXIS".

VALPARAÍSO, 24 de Julio de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Naviera Constantino Kochifas Cárcamo, lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confieren la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1 del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la MN. "ALEXIS" (CB 6685) TRG 250 Ton. de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Naviera Constantino Kochifas Cárcamo, el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, de la ficha de actualización y revisión, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. T MM. ORDINARIO N° 12.600/665 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO
EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA MN. "MARIANA".

VALPARAÍSO, 24 de Julio de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Naviera Constantino Kochifas Cárcamo, lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confieren la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1 del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la MN. "MARIANA" (CB 6643) TRG 97.4 Ton. de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Naviera Constantino Kochifas Cárcamo, el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, de la ficha de actualización y revisión, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/666 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO
EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA BZA. "DOÑA
MARÍA".

VALPARAÍSO, 24 de Julio de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Naviera Isla Grande Ltda., lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confieren la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1 del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la BZA. "DOÑA MARÍA" (CB 7167) TRG 103 Ton., de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Naviera Isla Grande Ltda., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, de la ficha de actualización y revisión, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General, los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/676 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS, ACEITES BÁSICOS Y QUÍMICOS DEL TERMINAL MARÍTIMO CHACABUCO – SHELL CHILE S.A.

VALPARAÍSO, 25 de Julio de 2002.

VISTO: la Solicitud presentada por la empresa SHELL CHILE S.A., lo informado por el Servicio de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación respecto al cumplimiento del Capítulo 2°, Título III del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S. (M) N° 1 de 06-ENE-92), y teniendo presente las facultades que me confiere la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, aceites básicos y químicos, para el Terminal Marítimo de Chacabuco presentada por la Empresa Shell-Chile S.A., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de seguridad y contaminación de este Terminal.

El citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

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

*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

- 6.- DERÓGASE, la Resolución D.G.T.M. Y M.M. Ordinario N° 12.600/1415 del 23 de diciembre de 1999*, que aprueba plan de contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, aceites básicos y productos químicos de la empresa Shell-Chile S.A. para los terminales de Antofagasta, Las Salinas y Puerto Chacabuco.
- 7.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

* Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/2000, página 16.

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/677 VRS

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL
CONTROL DE DERRAMES DE
HIDROCARBUROS, ACEITES BÁSICOS Y
QUÍMICOS DEL TERMINAL MARÍTIMO LAS
SALINAS – SHELL CHILE S.A.

VALPARAÍSO, 25 de Julio de 2002.

VISTO: la Solicitud presentada por la empresa SHELL CHILE S.A., lo informado por el Servicio de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación respecto al cumplimiento del Capítulo 2°, Título III del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S. (M) N° 1 de 06-ENE-92), y teniendo presente las facultades que me confiere la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, aceites básicos y químicos, para el Terminal Marítimo de Las Salinas, presentada por la Empresa Shell-Chile S.A., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de seguridad y contaminación de este Terminal.

El citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

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

*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

- 6.- DERÓGASE, la Resolución D.G.T.M. Y M.M. Ordinario N° 12.600/1415 del 23 de diciembre de 1999*, que aprueba plan de contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, aceites básicos y productos químicos de la empresa Shell-Chile S.A. para los terminales de Antofagasta, Las Salinas y Puerto Chacabuco.
- 7.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

*

Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/1999, página 16.

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/678 VRS

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL
CONTROL DE DERRAMES DE
HIDROCARBUROS, ACEITES BÁSICOS Y
QUÍMICOS DEL TERMINAL MARÍTIMO
ANTOFAGASTA – SHELL CHILE S.A.

VALPARAÍSO, 25 de Julio de 2002.

VISTO: la Solicitud presentada por la empresa SHELL CHILE S.A., lo informado por el Servicio de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación respecto al cumplimiento del Capítulo 2°, Título III del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S. (M) N° 1 de 06-ENE-02), y teniendo presente las facultades que me confiere la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, aceites básicos y químicos, para el Terminal Marítimo de Antofagasta, presentada por la Empresa Shell-Chile S.A., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de seguridad y contaminación de este Terminal.

El citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

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

*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

- 6.- DERÓGASE, la Resolución D.G.T.M. Y M.M. Ordinario N° 12.600/1415 del 23 de diciembre de 1999*, que aprueba plan de contingencia para el control de derrames de hidrocarburos, aceites básicos y productos químicos de la empresa Shell-Chile S.A., para los terminales de Antofagasta, Las Salinas y Puerto Chacabuco.
- 7.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

* Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/1999, página 16.

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/679 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA A BORDO
EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS DE LA MN "ANTONIO".

VALPARAÍSO, 25 de Julio de 2002.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Naviera Constantino Kochifas Cárcamo, lo informado por el SERVICIO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confieren la Ley N° 2.222 de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1 del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE el Plan de Emergencia a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la MN "ANTONIO" (CBNT) TRG 682 Ton. de Bandera Nacional, propiedad de la Empresa Naviera Constantino Kochifas Cárcamo, el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en las leyes o políticas locales, los nombres y los números de los puntos de contacto, las características del buque o las políticas de la compañía, proceso que se registrará en la Ficha de Revisión adjunta.
- 3.- Cada vez que se utilice el plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan podrá ser modificado, debiendo el Armador hacer llegar los antecedentes a esta Dirección General para su aprobación. Asimismo, las actualizaciones que merezca el referido Plan, deberán remitirse a esta Autoridad Marítima, para su registro en las Fichas de Actualización y Revisión.
- 5.- El Oficial de Cargo, mantendrá el Plan de Emergencia, a bordo ordenado y actualizado, junto a la resolución aprobatoria, con sus fichas de actualización y revisión.
- 6.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación del presente Plan.
- 7.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**REGULA APAREJOS DE PESCA PARA LA CAPTURA DE ESPECIES
TIBURON O MARRAJO Y AZULEJO EN AREA QUE INDICA**

(D.O. N° 37.297, de 2 de Julio de 2002)

Núm. 1.306.- Valparaíso, 25 de junio de 2002.- Vistos: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de esta Subsecretaría, mediante Memorándum Técnico (R.Pesq.) N° 45 de fecha 5 de junio de 2002; lo informado por el Consejo Zonal de Pesca de la III y IV Regiones, mediante Oficio Ord./Z2/N° 70, de 9 de octubre de 2001; lo dispuesto en el D.F.L. N° 5 de 1984; 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.

Considerando:

Que el artículo 4° de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para fijar las dimensiones y características de los artes y los aparejos de pesca.

Que se ha evacuado el informe técnico del Consejo Zonal de Pesca de la III y IV regiones.

Resuelvo:

Artículo 1°.- La extracción de los recursos hidrobiológicos Tiburón o marrajo *Isurus oxyrinchus* y *Prionace glauca* como especies objetivo, en el área marítima de la III Región, sólo podrá efectuarse con aparejos de pesca cuyas características de diseño y construcción califiquen como espinel.

En consecuencia, queda prohibida la realización de actividades pesqueras extractivas orientadas a la captura las especies antes señaladas, con artes o aparejos distintos del autorizado en la presente resolución.

Artículo 2°.- La infracción a lo dispuesto en la presente resolución será sancionado con las penas y conforme al procedimiento dispuesto en la ley N° 18.892 y sus modificaciones.

Artículo 3°.- Transcríbese copia de la presente resolución al Servicio Nacional de Pesca y a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**EXTIENDE AREA DE OPERACIONES PARA PESCA ARTESANAL DE ESPECIES
TIBURON O MARRAJO Y AZULEJO**

(D.O. N° 37.297, de 2 de Julio de 2002)

Núm. 1.307.- Valparaíso, 25 de junio de 2002.- Vistos: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de esta Subsecretaría, mediante Memorándum Técnico (R.Pesq.) N° 45 de fecha 5 de junio de 2002; lo informado por el Consejo Zonal de Pesca de la I y II Regiones, mediante Oficios N° Ord./Z1/N° 036, de fecha 9 de octubre de 2001, y Ord./Z1/N° 25, de fecha 14 de marzo de 2002; por el Consejo Zonal de Pesca de la III y IV Regiones, mediante Oficio Ord./Z2/N° 70, de 9 de octubre de 2001; lo dispuesto en el D.F.L. N° 5 de 1984; 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.

Considerando:

Que los recursos Marrajo y Azulejo poseen el carácter de especie altamente migratoria, con un área de pesca que comprende el área marítima que se extiende entre la I y la III Regiones, desde la línea de la costa y hasta el límite de las 200 millas marinas de la zona económica exclusiva de Chile.

Que el artículo 50 inciso 4° de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para extender el área de operaciones a más de una región, cuando se realiza pesca artesanal en forma habitual y con respecto a pesquerías altamente migratorias o demersales de gran profundidad.

Que los Consejos Zonales de Pesca de la I y II y III y IV Regiones han emitido su informe técnico en los términos establecidos en la norma legal citada precedentemente.

Resuelvo:

Artículo 1°.- Extiéndase el área de operaciones de los pescadores artesanales y sus embarcaciones, inscritas en el Registro de Pescadores Artesanales correspondientes a la I, II o III Regiones, Sección Pesquería de los recursos Tiburón o marrajo *Isurus oxyrinchus* y Azulejo *Prionace glauca*, en la forma que a continuación se establece.

Artículo 2°.- Los pescadores artesanales y sus embarcaciones, individualizados en el número anterior, podrán realizar actividades pesqueras extractivas sobre los recursos Tiburón o marrajo *Isurus oxyrinchus* y Azulejo *Prionace glauca*, en todo el área marítima comprendida entre el límite norte de la I Región y el límite sur de la III Región.

Artículo 3°.- Transcríbase copia de la presente resolución al Servicio Nacional de Pesca y a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**SUSPENDE TRANSITORIAMENTE INSCRIPCION EN EL REGISTRO ARTESANAL,
EN LAS PESQUERIAS QUE SEÑALA**

(D.O. N° 37.306, de 12 de Julio de 2002)

Núm. 1.394.- Valparaíso, 9 de julio de 2002.- Visto: Lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; en el D.F.L. N° 5 de 1983; los D.S. N° 354 de 1993, N° 493 de 1996, N° 377 y N° 611, ambos de 1995, N° 577 y N° 608, ambos de 1997, N° 545 de 1998, N° 409, N° 538, N° 683 y N° 686, todos de 2000, y el decreto exento N° 499 de 2002, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; las resoluciones N° 1.408, N° 1.607, y N° 2.216, todas de 2001, de esta Subsecretaría.

Considerando:

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33 del D.S. N° 430, de 1991, citado en Visto, cuando se declare una unidad de pesquería en estado de plena explotación y se encuentre transitoriamente cerrado su acceso, se deberá cerrar, por igual periodo, el Registro Artesanal en las Regiones y especies correspondientes, en conformidad con lo señalado en el título relativo a la pesca artesanal.

Que se encuentran vigentes los D.S. N° 354 de 1993, N° 493 de 1996, N° 377 y N° 611, ambos de 1995, N° 577 y N° 608, ambos de 1997, N° 545 de 1998, N° 409, N° 538, N° 683 y N° 686, todos de 2000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que declaran en estado y régimen de plena explotación a las unidades de pesquería que indica.

Que mediante decreto exento N° 499, de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se suspendió la recepción de solicitudes y el otorgamiento de autorizaciones de pesca extractiva industrial para las unidades de pesquería que se indican en dicho decreto por el lapso de un año a contar del 29 de julio de 2002.

Que mediante resoluciones N° 1.408, N° 1.607 y N° 2.216, todas de 2001, de esta Subsecretaría de Pesca, se suspendió la inscripción en el Registro Artesanal, en todas sus categorías, en las secciones de las pesquerías que se indican,

Resuelvo:

1.- Suspéndase transitoriamente por el periodo de un año a contar del 29 de julio de 2002, la inscripción en el Registro Artesanal, en todas sus categorías, en las secciones de las pesquerías que a continuación se indican:

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

Sardina española	<i>Sardinops sagax</i>	I a IV Regiones
Anchoveta	<i>Engraulis ringens</i>	I a X Regiones
Jurel	<i>Trachurus murphyi</i>	I a X Regiones
Sardina común	<i>Clupea bentincki,</i>	V a X Regiones
Merluza común	<i>Merluccius gayi</i>	IV a X Regiones
Merluza de tres aletas	<i>Micromesistius australis</i>	X a XII Regiones
Merluza de cola	<i>Macruronus magellanicus</i>	V a XII Regiones
Raya	<i>Raja flavirostris</i>	VIII a X Regiones
Camarón nailon	<i>Heterocarpus reedi</i>	II a VIII Regiones
Langostino amarillo	<i>Cervimunida johni</i>	III y IV Regiones

2.- Asimismo, suspéndase por el mismo periodo, en las Regiones precitadas, las inscripciones en el Registro Artesanal de todas las especies que constituyan fauna acompañante de los recursos señalados precedentemente, según corresponda al arte o aparejo de pesca.

Anótese, notifíquese y publíquese.- Felipe Sandoval Precht, Subsecretario de Pesca.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Subsecretaría de Transportes

**APRUEBA REGLAMENTO DE USO DE FRENTE DE ATRAQUE DE LA
EMPRESA PORTUARIA ANTOFAGASTA**

(D.O. N° 37.307, de 13 de Julio de 2002)

Núm. 863 exenta.- Santiago, 3 de julio de 2002.- Visto: La ley N° 19.542* de modernización del sector portuario estatal,

Considerando: La exigencia que impone la ley N° 19.542 para que cada empresa cuente con un reglamento interno de uso de frentes de atraque para cada puerto de su competencia, el que debe ser propuesto por ella al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para su aprobación, rechazo o modificación.

Resuelvo:

Apruébase el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque propuesto por la Empresa Portuaria Antofagasta, el que se adjunta a la presente resolución, para los efectos que se disponga su publicación en el Diario Oficial.

Anótese y publíquese.- Javier Etcheberry Celhay, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Empresa Portuaria Antofagasta

REGLAMENTO DE USO DE FRENTE DE ATRAQUE

CAPITULO I

Objetivos y Ambito de Aplicación

Artículo 1.- El presente Reglamento contiene las normas que regulan la relación entre la Empresa Portuaria Antofagasta, en adelante la EPA, los particulares y los concesionarios, entre sí, y con los usuarios de los servicios que se prestan en los frentes de atraque, que involucran actividades asociadas a las funciones que se indican en el Capítulo V, conforme lo establece la ley N° 19.542.

Artículo 2.- La EPA velará por el funcionamiento armónico del conjunto de los frentes de atraque del puerto, tomando en cuenta la infraestructura disponible y su eficiente operación.

Artículo 3.- Los particulares, concesionarios y usuarios de los frentes de atraque deberán someterse a las normas y procedimientos que se establecen en el presente Reglamento, cuyo cumplimiento será supervisado por la EPA.

*

Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/1998, página 122.

Artículo 4.- Las normas del presente Reglamento se aplicarán sin perjuicio de las atribuciones legales de la Subsecretaría de Marina, de la Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante*, del Ministerio de Defensa Nacional, del Servicio Nacional de Aduanas, y de los demás órganos de la Administración del Estado, así como de lo establecido en los Tratados, Convenciones y acuerdos bilaterales, suscritos por el Estado, y que son aplicables a la EPA, además del cumplimiento de otras obligaciones, producto de los acuerdos sostenidos en virtud de tales Tratados y Convenciones.

CAPITULO II

Del Rol Coordinador de la Empresa Portuaria Antofagasta para el Conjunto de Frentes de Atraque

TITULO I

Disposiciones Generales

Artículo 5.- La EPA establecerá las normas y/o procedimientos de coordinación en la utilización de los frentes de atraque, de manera de satisfacer las necesidades de atención requeridas por los usuarios en forma oportuna y expedita.

Artículo 6.- Los particulares y concesionarios deberán respetar las disposiciones de atención horaria, que establezca la EPA, para la prestación de los servicios.

Artículo 7.- Los particulares, concesionarios y usuarios, así como sus dependientes, vehículos, equipos, maquinarias y elementos de utilería, para ingresar al Puerto deberán cumplir con los requisitos de seguridad, tarifas de los servicios y contar con una autorización válida para la EPA.

Artículo 8.- Los usuarios, concesionarios y demás particulares deberán dar cabal cumplimiento a las prescripciones sobre medio ambiente, higiene ambiental, prevención de riesgos profesionales y tratamientos de las basuras provenientes de las naves, conforme a la legislación respectiva.

Artículo 9.- Los usuarios, concesionarios y particulares deberán someterse a las reglas establecidas por la Autoridad Marítima u otras entidades fiscalizadoras del Estado, destinadas a resguardar la integridad de las personas y de la carga en los frentes de atraque.

Asimismo, a las reglas para prevenir o afrontar sismos, tsunamis, incendios, accidentes con mercancías peligrosas y otras emergencias.

Artículo 10.- Los usuarios, concesionarios y particulares deberán tener en consideración las características técnicas de la infraestructura portuaria al ingresar y/o utilizar los frentes de atraque, con naves, embarcaciones, artefactos navales, vehículos, equipos y maquinaria.

Artículo 11.- Los particulares, concesionarios y usuarios, según corresponda, serán responsables de los daños que su culpa, o la de sus agentes o dependientes, se causen a personas, infraestructura, instalaciones o equipo que administre la EPA, o a los bienes o mercancías depositadas bajo su responsabilidad.

La EPA podrá exigir a los particulares, concesionarios y usuarios que entreguen y mantengan vigentes Pólizas de Seguro u otras garantías que estime pertinente, para caucionar la oportuna y cabal solución de las indemnizaciones correspondientes por los daños que se produzcan.

*

N. del E. Debe entenderse Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

TITULO II

Disposiciones Específicas de la Coordinación

Artículo 12.- La EPA establecerá las normas y/o procedimientos que regirán la coordinación de la entrada y salida al Puerto de naves, embarcaciones, artefactos navales, vehículos de transporte terrestre, equipos y maquinarias, lo cual deberá ser acatado por todos los usuarios, concesionarios y particulares. Las normas y procedimientos velarán por un uso eficiente y no discriminatorio de los bienes involucrados, para que se cumpla la programación acordada para el atraque y zarpe de naves, por cada frente de atraque, así como por su desarrollo armónico de las actividades que se realizan en ellos. Esta coordinación se llevará a efecto sin perjuicio de lo señalado en el artículo 49 de la ley 19.542.

Artículo 13.- Los usuarios, concesionarios y particulares deberán proporcionar oportunamente toda aquella información que les sea solicitada por la EPA, para el debido cumplimiento de su rol coordinador.

Artículo 14.- La EPA tendrá la facultad de citar a los particulares, concesionarios y usuarios, o a sus representantes, debidamente acreditados, así como a los organismos públicos que intervienen al interior del recinto portuario, para que participen en Reuniones de Coordinación. Esta reunión constituirá la instancia de acuerdos e intercambio de información.

Artículo 15.- Las Reuniones de Coordinación serán presididas por aquellas personas que designe la EPA y tendrán por objeto coordinar y programar el orden de entrada y salida al puerto de las naves, embarcaciones, artefactos navales, asimismo, cuando corresponda, los vehículos de transporte terrestre, equipos y maquinarias. Esta coordinación se hará de manera que las naves puedan ser atendidas de acuerdo a la programación de atraque y zarpe, establecida para cada frente de atraque.

Los usuarios, concesionarios y particulares deberán acatar los acuerdos que se adopten en la respectiva Reunión de Coordinación, los cuales se registrarán en las Actas que se levanten para el efecto; asimismo, podrán dejar registradas sus observaciones por situaciones acontecidas o por acontecer, relativas a lo señalado anteriormente.

CAPITULO III

De la Prestación de Servicios en cada Frente de Atraque

TITULO I

De los Reglamentos de los Servicios y los Manuales

Artículo 16.- Los servicios que presta la EPA en los frentes de atraque, así como las normas y procedimientos que rigen su prestación, se encuentran contenidos en el Reglamento de los Servicios, en adelante "Reglamento".

Artículo 17.- Cada uno de los servicios que presta un titular de una concesión portuaria, en adelante "Concesionario", que involucren actividades relacionadas con las funciones que se indican en el Capítulo V, así como las normas y procedimientos que rigen para su prestación, se encontrarán identificados en el Manual de los Servicios, en adelante el "Manual", que oportunamente dicte el titular. Lo anterior será sin perjuicio de los demás servicios que incorpore el Concesionario al Manual.

*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

Artículo 18.- Sin perjuicio de lo señalado en el artículo anterior, la EPA podrá también exigir a cualquier particular que preste servicios y/o desarrolle actividades relacionadas con las funciones que se indican en el Capítulo V, que cuente con su correspondiente Manual.

Artículo 19.- El Reglamento y los Manuales serán de conocimiento público y establecerán las normas y procedimientos según las cuales los particulares y/o usuarios podrán acceder a los servicios que se presten en los frentes de atraque.

Artículo 20.- Las normas y procedimientos que se establezcan en el Reglamento y en los Manuales, se orientarán a otorgar un trato no discriminatorio a los usuarios de los frentes, un uso eficiente de la infraestructura y un desarrollo armónico y sustentable en el largo plazo de la actividad portuaria.

Artículo 21.- El Reglamento y los Manuales deberán estar supeditados a las normas y obligaciones que se establecen en el presente Reglamento de Uso de Frentes de Atraque, con la ley 19.542 y con los Tratados Internacionales contraídos por el Estado, que afecten a la EPA; asimismo, con los acuerdos suscritos posteriormente en virtud de tales Tratados.

Artículo 22.- Los particulares y usuarios en general deberán respetar las normas y procedimientos que se establezcan en el Reglamento y en los Manuales respectivos; del mismo modo, tendrán el derecho de exigir que la prestación de los servicios requeridos se efectúe conforme a las normas y procedimientos establecidos en dichos documentos.

TITULO II

De la Aprobación de los Manuales de los Servicios

Artículo 23.- Los Concesionarios serán responsables de elaborar sus propios Manuales. Estos Manuales, así como sus modificaciones, deberán contar con un certificado extendido por un auditor técnico externo calificado, que acredite que las normas y procedimientos establecidos se atienen a la prescripción legal de no permitirse conductas discriminatorias por parte del Concesionario.

Artículo 24.- Los Concesionarios deberán entregar a la EPA, previamente a su entrada en vigencia, los Manuales y sus modificaciones debidamente certificadas. Los Manuales que sean requeridos por la EPA, a particulares, también deberán estar debidamente certificados y se someterán a este mismo procedimiento de entrega.

Artículo 25.- Los Manuales y sus modificaciones, debidamente certificados, entrarán en vigencia sólo después de la aprobación por la Empresa Portuaria Antofagasta, y de transcurridos 30 días desde la puesta en conocimiento de los usuarios. El texto del Manual vigente deberá estar a disposición de todo usuario, que lo requiera para su consulta.

Artículo 26.- La Empresa se reserva el derecho de solicitar, en cualquier momento, un informe de un auditor técnico externo calificado, para que verifique si las normas y procedimientos de todo, o parte del Manual o de sus modificaciones, se atienen a la prescripción legal de no permitir conductas discriminatorias por parte del Concesionario.

Artículo 27.- En el evento que el citado informe señale que las normas y procedimientos auditados no cumplen la prescripción señalada en el artículo anterior, el Concesionario deberá hacer las correspondientes adecuaciones al Manual y/o a sus modificaciones, en los términos que señale dicho informe.

TITULO III

Del Contenido del Reglamento de los Servicios y de los Manuales

Artículo 28.- El Reglamento y los Manuales incluirán a lo menos los siguientes elementos; la identificación de los servicios que presta la EPA o el Concesionario, la forma, contenido y oportunidad en que pueden ser solicitados, la descripción del procedimiento que se empleará para el procesamiento de las solicitudes de prestación del servicio, la forma y oportunidad en que el usuario puede desistirse de la solicitud de servicio, la descripción de la forma en que será prestado y liquidado el servicio, las actividades que éste incluye, los recursos involucrados y las tarifas aplicables.

Artículo 29.- El Reglamento y los Manuales establecerán que los usuarios tienen la libertad para contratar los servicios que se preste por la EPA, los particulares y concesionarios, en los frentes de atraque.

A) Disposiciones Básicas

Artículo 30.- El Reglamento y los Manuales, cuando corresponda, considerarán las siguientes disposiciones:

- a) Las naves, embarcaciones o artefactos navales, que requieran hacer uso de los servicios que se preste en los frentes de atraque, deberán estar debidamente representados de acuerdo a la ley.
- b) Los representantes de las naves deberán formalizar la petición de servicios de conformidad a las normas y procedimientos establecidos en el Reglamento o en los Manuales.
- c) Los representantes de las naves tendrán derecho a solicitar el atraque de sus naves, embarcaciones o artefactos navales, al sitio de su preferencia y de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Reglamento o en los Manuales, en lo pertinente.
- d) Los representantes de las naves, así como los embarcadores y consignatarios, tendrán libertad para contratar a los particulares que hayan de realizar las labores de movilización de carga en los frentes de atraque que operen bajo un esquema multioperador.
- e) Las labores de movilización de carga en los frentes de atraque, que operen bajo un esquema monopropietario, serán prestadas en los términos que defina el concesionario respectivo.
- f) La programación del atraque de naves en el puerto podrá ser alterada por razones de defensa nacional o seguridad, decretadas por la autoridad competente.

B) De la Atención a las Naves

Artículo 31.- El Reglamento y los Manuales de los Concesionarios, que exploten la infraestructura de un frente de atraque, establecerán normas y procedimientos destinados a una atención eficiente y no discriminatoria de las naves.

Artículo 32.- El Reglamento y los Manuales, cuando corresponda, establecerán las normas y procedimientos que se utilizarán para realizar la programación del atraque de las naves al frente respectivo.

Artículo 33.- La programación del atraque de las naves se hará basándose en reglas de prioridad técnicas objetivas, orientadas a un uso técnico económico eficiente de los sitios y a asegurar un trato no discriminatorio de los usuarios.

Artículo 34.- Para cada una de las reglas de prioridad se establecerán las normas y procedimientos aplicables. Estas normas y procedimientos fijarán, a lo menos, los siguientes aspectos respecto de cada regla de prioridad:

- a) Identificación y descripción de la regla de prioridad.
- b) Identificación de los sitios a los que es aplicable.
- c) Forma y contenido de la solicitud de atraque y la antelación con que debe presentarse.
- d) Procedimientos de programación.
- e) Oportunidad y condiciones en que podrá alterarse la programación.

Artículo 35.- Sin perjuicio de lo señalado en el artículo anterior, el Reglamento y el Manual del concesionario respectivo contemplarán, al menos, las normas y procedimientos para programar el atraque de naves, utilizando como regla de prioridad el estricto orden de arribo de las naves al Puerto.

Artículo 36.- En caso que la EPA o el Concesionario contemple más de una regla de prioridad para un mismo sitio, el Reglamento y el Manual señalarán el orden, forma y criterio con el que se aplicará cada regla de prioridad.

Artículo 37.- La programación del atraque de naves la efectuará la EPA o el Concesionario, según corresponda, de acuerdo a la regla de prioridad que escoja u opte el representante de la nave, conforme a las normas y procedimientos establecidos en el Reglamento o el Manual respectivo. El resultado de la programación de atraque de nave estará a disposición de los usuarios que lo soliciten.

Artículo 38.- El Reglamento y el Manual respectivo establecerán la forma, oportunidad, clase y contenido de la información, que los usuarios deberán entregar a la EPA o al Concesionario, según corresponda, para realizar la programación del atraque de las naves.

Artículo 39.- Cuando una nave se encuentre ejecutando operaciones de transferencia en el frente de atraque y deba abandonarlo por razones de defensa nacional o seguridad, mantendrá su prioridad de atraque una vez que desaparezcan las causales que motivaron su desatraque, salvo que el representante de la nave, de común acuerdo con la EPA o el Concesionario, según corresponda, decidan algo distinto.

Artículo 40.- Las naves deberán cumplir la programación establecida por la EPA o el Concesionario, según corresponda, de acuerdo a la coordinación señalada en el Capítulo II de este Reglamento de Uso de Frentes de Atraque.

Artículo 41.- La EPA podrá exigir el desatraque de una nave cuando su permanencia afecte la programación establecida.

Artículo 42.- El Concesionario que explota la infraestructura de un frente de atraque podrá solicitar a la EPA que disponga el desatraque de una nave, según lo disponga el respectivo Contrato de Concesión.

*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

Artículo 43.- La EPA o el Concesionario, según corresponda, mantendrán expedito el delantal del sitio y/o frente de atraque, cuando no haya operación de naves.

C) De la Atención a la Carga

Artículo 44.- El Reglamento y los Manuales de los concesionarios que exploten la infraestructura de un frente de atraque, contendrán las normas y procedimientos para la adecuada atención de la carga.

Artículo 45.- El Reglamento y los Manuales, cuando corresponda, establecerán las normas y procedimientos de coordinación de los particulares y concesionarios que presten servicios de movilización de carga en el frente de atraque respectivo.

Artículo 46.- La EPA o el Concesionario, según corresponda, establecerá en el Reglamento o en el respectivo Manual, las normas y procedimientos que utilizará para asignar, al menos, las vías de circulación y las áreas del frente de atraque que se destinen a la realización de funciones de embarque/desembarque, almacenamiento, acopio y depósito comercial.

Artículo 47.- La EPA o el Concesionario, según corresponda, definirán al menos las vías de circulación y áreas de almacenamiento, acopio, depósito comercial y porteo, en la oportunidad, con la superficie y por el periodo de tiempo que se requiera para cumplir la programación del atraque de naves.

Artículo 48.- La EPA o el Concesionario, cuando corresponda, establecerá en el Reglamento o en el respectivo Manual, las exigencias que deberán cumplir los particulares y concesionarios que presten servicios de estiba/desestiba, embarque/desembarque y porteo, con el fin de asegurar la atención expedita de las naves.

Artículo 49.- La EPA podrá definir velocidades mínimas de transferencia de carga, para cada frente de atraque.

Artículo 50.- Las normas y procedimientos que se dicten sobre la prestación de servicios de Almacenamiento y Acopio, se atenderán a lo que dispone el artículo 5 inciso 2° de la ley N° 19.542 y el artículo 1° del D.F.L. N° 1 de 1998, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y su reglamento.

D) De la Atención de Pasajeros

Artículo 51.- La EPA o el Concesionario, según corresponda, contemplarán en su respectivo Reglamento o Manual, normas y procedimientos que aseguren la calidad de los servicios, que hayan de prestarse a los pasajeros al interior del frente de atraque y que velen por su integridad.

E) De la Provisión de Suministros Básicos y Otros Servicios

Artículo 52.- Las normas y procedimientos que se apliquen a la provisión de suministros básicos y otros servicios se atenderán de conformidad a las normas de seguridad pertinentes y contarán con las autorizaciones legales y reglamentarias que procedan.

F) De las Reuniones de Programación de Atraque de Naves y/o Faenas de Movilización de Carga.

Artículo 53.- Sin perjuicio de lo señalado en las letras B y C, anteriores, la EPA o el Concesionario que explote la infraestructura del frente de atraque, tendrá la facultad de citar a los particulares, concesionarios y usuarios o representantes, así como a organismos y Servicios Públicos que operen en los frentes de atraque, para que participen en reuniones de programación del atraque de las naves y/o de las faenas de movilización de carga.

Artículo 54.- Las reuniones de programación serán presididas por el representante que designe la EPA o el Concesionario, según corresponda, y tendrán por objeto coordinar la operación de las naves, los vehículos de transporte terrestre, equipos y maquinarias en los frentes de atraque, de manera de lograr que las naves puedan ser atendidas de acuerdo a la programación de atraque y zarpes definidas en esa reunión. Los particulares y usuarios deberán acatar los acuerdos que se adopten en la respectiva reunión de programación.

Artículo 55.- Los particulares y usuarios deberán proporcionar, oportunamente, la información exigida en el Reglamento o Manual, que sea necesaria para llevar a cabo la programación a que se refieren los dos artículos anteriores.

CAPITULO IV

De los Reclamos de los Usuarios

Artículo 56.- Los usuarios de los frentes de atraque podrán someter al conocimiento y/o resolución del Gerente General de la EPA, las controversias que se susciten con los Concesionarios o particulares a quienes se les haya solicitado Manual, respecto de la prestación de los servicios contratados con éstos, sin perjuicio de las demás acciones que les confiere la ley.

Artículo 57.- La empresa podrá sancionar a los Concesionarios y particulares que infrinjan las normas y/o procedimientos establecidos en los respectivos Reglamentos y/o Manuales. En el caso de los Concesionarios las sanciones serán establecidas en las bases de licitación y contrato respectivos; y en el caso de los particulares, en el respectivo Manual que haya exigido y aprobado la EPA.

CAPITULO V

Identificación y Definición de Funciones

Artículo 58.- Para los efectos de este reglamento se identifican y definen las siguientes funciones:

- a) De Atraque de Naves
 Es poner a disposición de una nave, embarcación o artefacto naval, el delantal y los accesorios de un frente de atraque.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

- b) De Estiba y Desestiba de Carga
Es el arrumaje o desarrumaje de carga al interior de las bodegas de una nave o sobre su cubierta.
- c) De Embarque y Desembarque de Carga
Es la transferencia de la carga desde el costado en tierra de una nave, hacia el interior de sus bodegas o cubierta, o viceversa.
- d) De Porteo de Carga
En cualquier traslado de la carga realizado al interior del frente de atraque.
- e) De Atención de Pasajeros
En el embarque y/o desembarque y la atención de pasajeros.
- f) De Almacenamiento y Acopio
Es la permanencia, conservación y custodia al interior del frente de atraque de cargas de importación, exportación u otra destinación aduanera.
- g) De Depósito Comercial
Es la permanencia y custodia al interior del frente de atraque de cargas no sujetas a destinación aduanera.
- h) De Suministros Básicos
Es el aprovisionamiento de agua, energía eléctrica, comunicación, combustible, víveres y servicios, tales como el aseo y la extracción de basuras y desechos.

MINISTERIO DE SALUD

Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena

**PROHIBE LA EXTRACCION, TRANSPORTE, COMERCIALIZACION,
ELABORACION, PROCESAMIENTO, TENENCIA Y CONSUMO DE MARISCOS
BIVALVOS EN LA XI REGION**

(D.O. N° 37.319, de 27 de Julio de 2000)

Núm. 835.- Puerto Montt, 15 de julio de 2002.- Vistos estos antecedentes: La necesidad de modificar y refundir en una sola resolución las resoluciones sanitarias N° 271 del 11/03/2002, N° 339 del 25.03.2002, N° 426 del 05/04/2002, N° 636 de 06.06.2002, N° 792 del 03.07.2002 y N° 805 del 08.07.2002 del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, las que establecen las condiciones de desembarco, comercialización y transporte de estos mariscos bivalvos que puedan provenir de sectores contaminados con Marea Roja y las áreas geográficas de la X Región de Los Lagos donde se prohíbe la extracción, transporte, comercialización, elaboración, procesamiento, tenencia y consumo de mariscos bivalvos, haciéndose presente que se amplía dicho sector de prohibición; lo informado por el Servicio de Salud Aysén mediante resolución sanitaria N° 79 del 03.05.2002; Considerando lo informado por el Laboratorio de Marea Roja del Hospital de Castro y Laboratorio Bromatológico de Puerto Montt, sobre resultados de análisis toxicológicos de mariscos que dan valores toxicológicos sobre 80 μg x 100 gr. de Veneno Paralítico de los Mariscos (VPM), concentración que sobrepasa los límites máximos permitidos para el consumo humano, establecido por el Reglamento Sanitario de los Alimentos, decreto N° 977/96; Teniendo presente: el avance progresivo de la marea roja hacia el norte de la XI Región y sur de la provincia de Chiloé con excepción de determinados puntos específicos donde no se ha detectado la presencia de este problema; la necesidad de normar un procedimiento de control sanitario para la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, 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:

Resolución:

1. Ratifícase y manténgase para la jurisdicción territorial del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena la resolución N° 79 del 03/05/2002 del Servicio de Salud Aysén, que señala: "1.- Déjase sin efecto resolución N° 46 del 07/03/2002 del Director del Servicio de Salud Aysén. 2.- Prohíbese la extracción, elaboración, procesamiento, transporte, comercialización, tenencia y/o consumo de mariscos bivalvos, picorocos y locos en todo el litoral de la XI Región, jurisdicción del Servicio de Salud Aysén, a excepción del recurso culengue, para el cual mantiene lo establecido en resolución N° 41 del 20.02.2000 partir de esta fecha, 24 de enero de 2002".

2. Prohíbese a partir de esta fecha, 12 de julio de 2002, la extracción, transporte, comercialización, elaboración, procesamiento, tenencia y consumo de mariscos bivalvos tales como cholga, chorito, choro, almeja, ostra, huego o navaja de mar, navajuela, ostión, como así también picoroco, loco, lapas, etc., provenientes del área geográfica al sur de la línea quebrada que parte desde el puerto de Dalcahue (Paralelo 42°22' Latitud Sur – meridiano 73°40' Longitud Oeste) y toca el Paralelo 43°02' de Latitud Sur en el Meridiano 72°50' de Longitud Oeste punto de referencia Punta Auchemó en el litoral de la provincia de Palena, área que incluye el borde costero sur y suroeste de la isla de Quinchao, provincia de Chiloé, al sur hasta el límite con la XI Región (Carta SHOA N° 700).

3. Permítase, no obstante lo señalado en el punto anterior, previa solicitud del interesado y autorización expresa de esta autoridad sanitaria, la extracción en aquellos Centros de Cultivos de Mariscos ubicados en la zona prohibida, cuyos resultados toxicológicos de Veneno Paralítico de los Mariscos cumplen con el Reglamento Sanitario de los Alimentos, tengan sistema de vigilancia y control toxicológico y estén sometidos a los procedimientos establecidos por la autoridad sanitaria (Criterios Sanitarios Marea Roja. Minsal).

4. Dispónese el funcionamiento de barreras sanitarias ubicadas en la localidad de Chacao, provincia de Chiloé, Décima Región de Los Lagos y en la Tenencia de Carreteras de Llanquihue sector Casma de la provincia de Llanquihue, respectivamente, las cuales efectuarán control intensivo, por personal inspectivo de este servicio de salud, las 24 horas del día., de todo vehículo motorizado y de toda persona natural y/o jurídica que salga o ingrese a la isla de Chiloé, y que transporte mariscos bivalvos y picorocos, locos, lapas, etc.

5. Entiéndase, que la prohibición anterior no afecta de manera alguna a los recursos en veda o restricciones contempladas en otras normas de carácter general o especial.

6. Fíjase como puertos de desembarco los puertos o caletas de Ancud, Quemchi, Dalcahue y Castro, en la provincia de Chiloé, los puertos o caletas de Carelmapu, Maullín, Calbuco, Angelmó y Cohamó en la provincia de Llanquihue, y el puerto de Chaitén en la provincia de Palena, para todas las embarcaciones que transporten mariscos bivalvos, picorocos, locos, lapas, etc., que provengan sólo de áreas permitidas para la extracción de mariscos bivalvos, del territorio jurisdiccional del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, lo que deberá ser controlado por la autoridad marítima, sin perjuicio de las fiscalizaciones sanitarias respectivas por personal del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena.

7. Fíjase como horario de desembarco de mariscos en los puertos o caletas antes señalados, exclusivamente desde las 8:00 horas AM hasta las 18:00 horas PM inclusive domingos y festivos.

8. Dispónese, la exigencia de envasado en origen (mallas, sacos o cajones, etc.) y la identificación de todos los mariscos bivalvos, picorocos, locos, lapas que procedan de áreas permitidas para su extracción del territorio jurisdiccional 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.

9. Dispónese que en cada desembarco, muestreos y/o controles realizados por la autoridad sanitaria y autoridad marítima:

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

- a) Se decomisarán todos los mariscos bivalvos, picorocos, locos y lapas que no exhiban tarjeta de identificación o que provengan de áreas con prohibición de extracción.
- b) Asimismo, caerán en decomiso las naves, lanchas o vehículos que transporten mariscos infringiendo esta resolución.
- c) Se muestrearán mariscos sólo de envases que exhiban la tarjeta de identificación de origen señalada en el punto 8 de la presente resolución y que se destinen a consumo directo de la población.

10. 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 y/o de su materia prima, en el Laboratorio Bromatológico de Puerto Montt, Laboratorio de Marea Roja de Castro y de Quellón, el que entrará en funcionamiento dentro de breve plazo dependientes todos de este servicio de salud, según corresponda.

11. Prohíbese, estrictamente el apozamiento de mariscos moluscos bivalvos, picorocos, locos, lapas, etc., provenientes de áreas prohibidas para su extracción, 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, sea en el Hospital de Quellón, Castro y/o Puerto Montt, y cuyos productos caen en comiso.

12. Dispónese que el cumplimiento de esta resolución será fiscalizada, 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.

13. Cualquier persona sea natural o jurídica debidamente individualizada, deberá notificar a la autoridad sanitaria la existencia de mariscos bivalvos, picorocos, locos y lapas con presencia de toxina diarreaica y/o parálitica y/o amnésica (VDM y/o VPM y/o (VAM), lo que deberá hacerse de inmediato de conocido el resultado del examen, para que se proceda al decomiso, desnaturalizado 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.

14. 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.

15. Déjase sin efecto, por haberse refundido en esta resolución, las resoluciones sanitarias N° 271 del 11.03.2002; N° 339 del 25.03.2002, N° 426 del 05.04.2002, N° 636 del 06.06.2002, N° 792 del 03.07.2002 y N° 805 del 08.07.2002, todas del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Economía, Fomento y Reconstrucción

**ESTABLECE EMPRESAS O ESTABLECIMIENTOS QUE SE ENCUENTRAN
EN ALGUNA DE LAS SITUACIONES DEL ARTICULO 384
DEL CODIGO DEL TRABAJO**

(D.O. N° 37.321, de 30 de Julio de 2002)

Núm. 42 exenta.- Santiago, 25 de julio de 2002.- Visto: El artículo 384 del Código del Trabajo; lo previsto en la ley N°19.279 y en la resolución Triministerial N°8, publicada el 29 de enero de 1994.

R e s u e l v o:

Artículo 1°.- Las siguientes empresas o establecimientos se encuentran en alguna de las situaciones a que se refiere el artículo 384 del Código del Trabajo:

- Ferrocarril Arica-La Paz
- Compañía de Consumidores de Gas de Santiago S.A.
- Metrogas S.A.
- Energas S.A.
- Empresa de Gas de la Quinta Región S.A.
- Gasco Sur S.A.
- Sociedad Nacional de Oleoductos S.A.
- Empresa Eléctrica de Arica S.A.
- Empresa Eléctrica de Iquique S.A.
- Empresa Eléctrica de Antofagasta S.A.
- Empresa Eléctrica de Atacama S.A.
- Empresa Eléctrica Emec S.A.
- Empresa Eléctrica del Norte Grande S.A.
- Chilectra S.A.
- Empresa Eléctrica de Melipilla, Colchagua y Maule S.A.
- Compañía General de Electricidad S.A.
- Compañía Eléctrica del Río Maipo S.A.
- Chilquinta Energía S.A.
- Compañía Eléctrica del Litoral S.A.
- Compañía Nacional de Fuerza Eléctrica S.A.
- Sociedad Austral de Electricidad S.A.
- Empresa Eléctrica de la Frontera S.A.
- Empresa Eléctrica de Aysén S.A.
- Empresa Eléctrica de Magallanes S.A.
- Aguas Cordillera S.A.
- Servicomunal S.A.
- Empresa Metropolitana de Obras Sanitarias S.A.
- Empresa de Obras Sanitarias de Valparaíso S.A.
- Empresa de Servicios Sanitarios de Tarapacá S.A.
- Empresa de Servicios Sanitarios de Antofagasta S.A.
- Empresa de Servicios Sanitarios de Atacama S.A.
- Empresa de Servicios Sanitarios de Coquimbo S.A.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

- Empresa de Servicios Sanitarios del Libertador S.A.
- Empresa de Servicios Sanitarios del Maule S.A.
- Empresa de Servicios Sanitarios del Bío-Bío S.A.
- Empresa de Servicios Sanitarios de la Araucanía S.A.
- Empresa de Servicios Sanitarios de Los Lagos S.A.
- Empresa de Servicios Sanitarios de Aysén S.A.
- Empresa de Servicios Sanitarios de Magallanes S.A.
- Banco Central de Chile
- Empresa Portuaria de Arica
- Empresa Portuaria de Iquique
- Empresa Iquique Terminal Internacional S.A.
- Empresa Portuaria de Antofagasta
- Empresa Portuaria de Coquimbo
- Empresa Portuaria Valparaíso
- Empresa Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A.
- Empresa Portuaria San Antonio
- Empresa San Antonio-Terminal Internacional S.A.
- Empresa Puerto Panul S.A.
- Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente
- Empresa San Vicente-Terminal Internacional S.A.
- Empresa Portuaria Puerto Montt
- Empresa Portuaria Chacabuco
- Empresa Portuaria Austral

Artículo 2º.- En la misma situación señalada en el artículo 1º estará el personal de las empresas concesionarias de los frentes de atraque de las entidades portuarias señaladas precedentemente, que durante el período comprendido entre el primero de agosto de 2002 y el 31 de julio del año 2003, se adjudiquen las referidas concesiones.

Regístrese y publíquese.- Jorge Rodríguez Grossi, Ministro de Economía y Energía.- Michelle Bachelet Jeria, Ministra de Defensa.- Ricardo Solari Saavedra, Ministro del Trabajo y Previsión Social.



DECRETOS

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 408, DE 1986

(D.O. N° 37.297, de 2 de Julio de 2002)

Núm. 153.- Santiago, 31 de mayo de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca, en Memorándum (R.Pesq.) N° 86 de fecha 03 de octubre de 2001; por el Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones mediante Oficio Ord/Z4/052/00 de fecha 16 de agosto de 2000; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; 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, N° 319 de 1998 y N° 145 de 2001, todos 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 el D.S. N° 408 de 1986, antes individualizado, a fin de incluir a la Bahía de Corral, X Región, entre las áreas de pesca en las cuales se prohíbe la pesca de arrastre y el uso de artes de pesca de cerco con redes de una altura superior a 20 brazas.

Decreto:

Artículo 1°.- Modifícase el D.S. N° 408, de 1986, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de incorporar el siguiente artículo 6° bis:

“La prohibición establecida en el artículo 5° regirá, asimismo, en la Bahía de Corral, en el área comprendida entre la costa y la línea recta imaginaria que une los puntos notables Punta Loncoy en (39°49'05,32" L.S.- 73°24'21,40" L.W.) a Punta Palo Muerto (39°50'58,25" L.S.- 73°26'54,55" L.W.) conforme a la carta del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada SHOA N° 6241; ESC. 1:20.000; 6ª Edición 1989, en el Dátum PSAD-56.”

Artículo 2°.- El presente decreto tendrá trámite extraordinario de urgencia de conformidad con lo dispuesto en el inciso 7° del artículo 10 de la ley N° 10.336, de manera que la medida pueda ser aplicada oportunamente.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Jorge Rodríguez Grossi, Ministro de Economía y Energía.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 930 EXENTO, DE 2001*

(D.O. N° 37.297, de 2 de Julio de 2002)

Núm. 476 exento.- Santiago, 25 de junio de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en Informe Técnico (R.Pesq.) N° 44/2002; por los Consejos Zonales de Pesca de la III y IV Regiones, de la V, VI, VII, VIII y IX Regiones e Islas Oceánicas y de la X y XI Regiones; por el Consejo Nacional de Pesca; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política del Estado; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430 de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la ley N° 19.713; los decretos exentos N° 930 de 2001; N° 262 y N° 427, ambos de 2002, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

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

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

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

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

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

Decreto:

Artículo 1°.- Modifícase el decreto exento N° 930 de 2001, modificado mediante decretos exentos N° 262 y N° 427, ambos de 2002, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de señalar que las fracciones de cuota de captura de Merluza común (*Merluccius gayi*), a ser extraídas por la flota artesanal se redistribuirán de la siguiente manera:

*

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

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

- a) En el artículo 1° N° 2 letra b), disminuir en 200 toneladas, la cuota de captura asignada a la Zona Norte de la V Región, para el periodo enero – febrero, quedando una cuota autorizada ascendente a 96,68 toneladas, para dicho periodo.
- b) En el artículo 1° N° 2 letra b), disminuir en 300 toneladas, la cuota de captura asignada para la Zona Centro de la V Región, para el periodo enero – febrero, quedando una cuota autorizada ascendente a 500,64 toneladas, para dicho periodo.

Artículo 2°.- Los descuentos autorizados en las letras a) y b) del artículo anterior, ascendentes a 500 toneladas, incrementarán las fracciones autorizadas para ser extraídas a partir del 28 de junio de 2002, en las siguientes zonas:

- a) VII Región, Zona Norte : 122,5 toneladas
- b) VII Región, Zona Sur : 52,5 toneladas
- c) VIII Región, Zona Norte : 180,0 toneladas
- d) VIII Región, Zona Centro : 95,0 toneladas
- e) VIII Región, Zona Sur : 50,0 toneladas

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE PORCENTAJE DE DESEMBARQUE DE PEJERREY DE MAR COMO
FAUNA ACOMPAÑANTE DE ESPECIES QUE INDICA**

(D.O. N° 37.299, de 4 de Julio de 2002)

Núm. 152.- Santiago, 31 de mayo de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 31, de fecha 13 de mayo de 2002; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; la ley 10.336, el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el DS N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la I y II Regiones.

Considerando:

Que se ha determinado que en la pesca dirigida a las especies pelágicas pequeñas, con red de cerco, en el área marítima de la I y II Regiones, se captura como fauna acompañante el recurso Pejerrey de mar *Odontesthes regia*.

Que el artículo 3° letra e) de la Ley General de Pesca y Acuicultura, establece la facultad y el procedimiento para decretar el establecimiento de porcentajes de desembarque de especies como fauna acompañante.

Que se ha comunicado previamente esta medida de administración al Consejo Zonal de Pesca de la I y II Regiones.

D e c r e t o:

Artículo 1°.- Fíjase un porcentaje máximo de desembarque de Pejerrey de mar *Odontesthes regia*, ascendente a un 2%, medido en peso, por viaje de pesca, como fauna acompañante en la pesca dirigida a especies pelágicas pequeñas con red de cerco, en el área marítima de la I y II Regiones.

Artículo 2°.- El presente decreto tendrá trámite extraordinario de urgencia, de conformidad con lo prescrito en el inciso 7° del artículo 10 de la ley N°10.336, con el objeto de que las medidas adoptadas en base a la legislación pesquera no pierdan su oportunidad.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Jorge Rodríguez Grossi, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 305 EXENTO*, DE 2002

(D.O. N° 37.305, de 11 de Julio de 2002)

Núm. 495 exento.- Santiago, 5 de julio de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en informe técnico (R.Pesq.) N° 49/2002; por los Consejos Zonales de Pesca de la V a IX Regiones e Islas Oceánicas mediante oficio Ord. N° 28 de fecha 14 de junio de 2002 y de la X y XI Regiones mediante oficio Ord. N°/Z4/ N° 150 de fecha 28 de junio de 2002; por el Consejo Nacional de Pesca mediante carta (CNP) N° 38 de fecha 05 de julio de 2002; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política del Estado; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430 de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la ley N° 19.713; los decretos exentos N° 921 de 2001, N° 243 y N° 305, ambos de 2002, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que mediante decreto exento N° 921 de 2001, modificado mediante decretos exentos N° 243 y N° 305, ambos de 2002, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se fijaron las cuotas globales anuales de captura para las unidades de pesquería de los recursos Anchoqueta y Sardina común, en el área marítima comprendida entre la V y X Regiones, correspondientes al año 2002.

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

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

Que el informe técnico de la Subsecretaría de Pesca ha recomendado redistribuir la fracción asignada al sector artesanal en el área marítima de la X Región, con exclusión de las aguas interiores, de las cuotas globales anuales de captura de las mencionadas unidades de pesquería.

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

Decreto:

Artículo 1°.- Modificase el decreto exento N° 305 de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de señalar que las fracciones artesanales de las cuotas de captura de Anchoqueta y Sardina común, a ser extraídas en el área marítima de la X Región, con exclusión de las aguas interiores, en el periodo abril-diciembre, se distribuirán de la siguiente manera:

*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 4/2002, página 26.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

- a) 6.190 toneladas de anchoveta a ser extraídas entre el 1° de abril y el 30 de junio, ambas fechas inclusive, con exclusión de las aguas interiores.
- b) 3.635 toneladas de anchoveta a ser extraídas entre el 1° de julio y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive, con exclusión de las aguas interiores, fraccionadas de la siguiente manera:
 - 400 toneladas para julio, 740 toneladas para septiembre, 740 toneladas para el mes de octubre, 740 toneladas para noviembre y 1.015 toneladas para diciembre.
- c) 11.236 toneladas de sardina común a ser extraídas entre el 1° de abril y el 30 de junio, ambas fechas inclusive, con exclusión de las aguas interiores.
- d) 9.571 toneladas a ser extraídas entre el 1° de julio y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive, con exclusión de las aguas interiores, fraccionadas de la siguiente manera:
 - 1.600 toneladas para julio, 2.260 toneladas para septiembre, 2.260 toneladas para el mes de octubre, 2.260 toneladas para noviembre y 1.191 toneladas para diciembre.

Artículo 2°.- Las capturas artesanales de anchoveta y sardina común, efectuadas en exceso en el periodo enero-junio en el área antes señalada, se descontarán de las fracciones de cuota autorizadas para el mes de diciembre, según corresponda.

Los excesos en las capturas autorizadas para el periodo julio-diciembre, se registrarán por lo dispuesto en el artículo 2° del decreto exento N° 921 de 2001, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 957 EXENTO*, DE 2001

(D.O. N° 37.305, de 11 de Julio de 2002)

Núm. 496 exento.- Santiago, 5 de julio de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en informe técnico (R.Pesq.) N° 49/2002; por los Consejos Zonales de Pesca de la V a la IX Regiones e Islas Oceánicas mediante oficio Ord. N° 28 de fecha 14 de junio de 2002 y de la X y XI Regiones mediante oficio Ord. N°/Z4/N° 150 de fecha 28 de junio de 2002; por el Consejo Nacional de Pesca mediante carta (CNP) N° 39 de fecha 05 de julio de 2002; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política del Estado; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430 de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la ley N° 19.713; los decretos exentos N° 957 de 2001 y N° 332 de 2002, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que mediante decreto exento N° 957 de 2001, modificado mediante decreto exento N° 332 de 2002**, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción se fijaron las cuotas globales anuales de captura para las unidades de pesquería del recurso Jurel, correspondientes al año 2002.

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

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

Que el informe técnico de la Subsecretaría de Pesca ha recomendado redistribuir las fracciones asignadas al sector artesanal en el área marítima correspondiente a la X Región.

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

* Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 12/2001, página 147.

** Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 4/2002, página 117.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

Decreto:

Artículo 1°.- Modifícase el artículo 1° letra b) del decreto exento N° 957 de 2001, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de señalar que la fracción artesanal de la cuota de captura de Jurel, a ser extraídas en el área marítima de la X Región, en el periodo julio-diciembre, se distribuirá de la siguiente manera:

- a) 1.000 toneladas a ser extraídas entre el 1° de julio y el 30 de septiembre, ambas fechas inclusive, con exclusión de las aguas interiores.
- b) 1.000 toneladas a ser extraídas entre el 1° de julio y el 30 de septiembre, ambas fechas inclusive, en aguas interiores.
- c) 3.580 toneladas a ser extraídas entre el 1° de octubre y el 31 de diciembre, ambas fechas inclusive.

Artículo 2°.- Las capturas artesanales de jurel efectuadas en exceso en el periodo enero-junio, se descontarán de la fracción de cuota autorizada para el periodo octubre-diciembre.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**SUSPENDE POR PERIODO QUE INDICA LA RECEPCION DE SOLICITUDES
Y EL OTORGAMIENTO DE AUTORIZACIONES DE PESCA PARA LAS
UNIDADES DE PESQUERIA QUE SEÑALA**

(D.O. N° 37.306, de 12 de Julio de 2002)

Núm. 499 exento.- Santiago, 8 de julio de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca mediante Memoranda Técnicos (R.Pesq.) N° 32, N° 33, N° 34, N° 35, N° 36, N° 37, N° 38, N° 40, todos de 16 de mayo de 2002, y N° 41, N° 42 y N° 43, todos de 22 de mayo de 2002; por el Consejo Zonal de Pesca de la I y II Regiones mediante Oficio Ord/Z1/N° 63, de 13 de junio de 2002; por el Consejo Zonal de Pesca de la III y IV Regiones mediante Oficio Ord/Z2/N° 77, de 18 de junio de 2002; por el Consejo Zonal de Pesca de la V a IX Regiones e Islas Oceánicas mediante Oficio Ord. N° 28, de 14 de junio de 2002; por el Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones mediante Oficio Ord/Z4/N° 131, de 7 de junio de 2002; por el Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena mediante Oficio Ord/Z5/N° 38, de 17 de junio de 2002; por el Consejo Nacional de Pesca mediante cartas (C.N.P.) N° 20, N° 21, N° 22, N° 23, N° 24, N° 25, N° 26, N° 27, N° 28, N° 29, N° 30 y N° 31, todas de 19 de junio de 2002; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; 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; los D.S. N° 354 de 1993, N° 493 de 1996, N° 377 y N° 611, ambos de 1995, N° 577 y N° 608, ambos de 1997, N° 545 de 1998, N° 409, N° 538, N° 683 y N° 686, todos de 2000, y decretos exentos N° 371, N° 483 y N° 705, todos de 2001, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

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

Que habiéndose declarado en plena explotación y sujetos a dicho régimen de administración los recursos señalados en los D.S. N° 354 de 1993, N° 493 de 1996, N° 377 y N° 611, ambos de 1995, N° 577 y N° 608, ambos de 1997, N° 545 de 1998, N° 409, N° 538, N° 683 y N° 686, todos de 2000, se suspendieron mediante decretos exentos N° 371, N° 483 y N° 705, todos de 2001, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, la recepción de solicitudes y el otorgamiento de autorizaciones de pesca referidas a dichas unidades de pesquería.

Que los informes técnicos de la Subsecretaría de Pesca, relativos a dichas unidades de pesquería, recomiendan renovar por un año las medidas contempladas en los decretos exentos N° 371, N° 483 y N° 705, todos de 2001, precedentemente señalados, en virtud de lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

Que el Consejo Nacional Zonal de Pesca y los Consejos Zonales de Pesca han aprobado la medida de administración antes señalado.

Decreto:

Artículo único.- Suspéndese la recepción de solicitudes y el otorgamiento de nuevas autorizaciones de pesca, referidas a las unidades de pesquería individualizadas en los D.S. N° 354 de 1993, N° 493 de 1996, N° 377 y N° 611, ambos de 1995, N° 577 y N° 608, ambos de 1997, N° 545 de 1998, N° 409, N° 538, N° 683 y N° 686, todos de 2000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, por el término de un año contado desde el 29 de julio de 2002.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Jorge Rodríguez Grossi, Ministro de Economía y Energía.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE AREAS DE MANEJO Y EXPLOTACION DE
RECURSOS BENTONICOS PARA LA X REGION**

(D.O. N° 37.312, de 19 de Julio de 2002)

Núm. 525 exento.- Santiago, 12 de julio de 2002.- Visto: Lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la ley N° 19.492; los D.S. N° 355 de 1995, N° 506 y N° 744, ambos de 1999, N° 714 del 2000 y N° 38 del 2001, los D.E. N° 223, N° 443, N° 601, N° 632, N° 700, N° 721, N° 886 y N° 934, del 2001, N° 158, N° 173, N° 210, N° 330, N° 338 y N° 342 del 2002, todos del Ministerio de Economía, fomento y Reconstrucción; los oficios (D.D.P.) N° 41, de 12 de enero del 2001; Ord. N° 176, de 14 de febrero del 2001; Ord. N° 1.144, de 19 de julio del 2001; Ord. N° 1.248, de 1 de agosto del 2001; Ord. N° 1.316, de 7 de agosto del 2001; y Ord. N° 1.317, de 7 de agosto del 2001; todos de esta Subsecretaría de Pesca; lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría de Pesca en memorándum (DCP) N° 333 de 6 de junio de 2002; por el Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones mediante oficios Ord. Z4/N° 163 de 5 de Diciembre del 2001; Ord. N° Z4/N° 164 de 5 de Diciembre del 2001; Ord. Z4/N° 171 de 6 de Diciembre del 2001; Ord. Z4/N° 172 de 5 de Diciembre del 2001; Ord. Z4/N° 175 de 5 de Diciembre del 2001; Ord. Z4/N° 006 de 14 de enero del 2002; por la Subsecretaría de Marina mediante oficio N° 12.210/1942 S.S.P. de 30 de mayo del 2002; por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada mediante oficio SHOA Ordinario N° 13.000/82 S.S.P., de 24 de mayo de 2002; el D.S. N° 19 del 2001 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que el artículo 48 letra d) de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para decretar áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos.

Que el informe técnico de la Subsecretaría de Pesca aprueba el establecimiento de áreas de manejo en los sectores denominados *Cailín Sector A, Isla Cochinos, Mehuín Sector C, Pihuio, Piñihuil y Roca Covadonga*, todos de la X Región.

Que mediante Oficios (D.D.P.) Ord. N° 41, de 12 de enero del 2001; Ord. N° 176, de 14 de febrero del 2001; Ord. N° 1.144, de 19 de julio del 2001; Ord. N° 1.248, de 1 de agosto del 2001; Ord. N° 1.316, de 7 de agosto del 2001 y Ord. N° 1.317, de 7 de agosto del 2001; todos de esta Subsecretaría de Pesca, se requirieron al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones, informes técnicos para el establecimiento de las áreas anteriormente mencionadas, los cuales fueron evacuados mediante los oficios indicados en Visto, aprobando la medida propuesta.

Que no obstante lo anterior, el pronunciamiento del Consejo fue adoptado sin el número mínimo de miembros exigido en el artículo 152 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, por lo que este Ministerio prescindirá de dicho Informe, de acuerdo a la facultad contenida en el artículo 151, inciso 3° de la misma ley.

D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

Que se ha consultado esta medida de administración a la Subsecretaría de Marina de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° del D.S. N° 355, de 1995, citado en Visto.

Decreto:

Artículo 1°.- Establécense las siguientes áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos en la X Región.

1) En el sector denominado Cailín, un área inscrita en la figura irregular y sus vértices, cuyas coordenadas geográficas son las siguientes:

SECTOR A

(CARTA SHOA N° 7431; ESC 1:60.000; 1° ED. 1949)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	43°10'28,52"	73°32'08,80"
B	43°10'51,14"	73°32'03,73"
C	43°10'48,19"	73°31'37,33"
D	43°10'30,88"	73°31'44,00"
E	43°10'28,52"	73°31'21,33"
F	43°10'19,08"	73°31'33,33"

2) En el sector denominado Isla Cochinos, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de la costa y sus vértices, cuyas coordenadas geográficas son las siguientes:

(CARTA SHOA N° 7210; ESC 1:50.000; 5° ED. 1993)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	41°50'43,78"	73°48'14,73"
B	41°51'00,81"	73°48'14,73"
C	41°51'00,81"	73°49'00,64"
D	41°50'03,24"	73°49'00,64"
E	41°50'08,92"	73°48'14,73"
F	41°50'27,08"	73°48'14,73"

3) En el sector denominado Mehuín, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de la costa y sus vértices, cuyas coordenadas geográficas son las siguientes:

SECTOR C

(CARTA IGM N° 3915-7300; ESC 1:50.000; 1° ED. 1970)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	39°23'10,05"	73°14'25,17"
B	39°23'23,52"	73°14'47,36"
C	39°24'58,37"	73°13'05,26"

4) En el sector denominado Pihuio, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de la costa y sus vértices, cuyas coordenadas geográficas son las siguientes:

(CARTA SHOA N° 7210; ESC 1:50.000; 5° ED. 1993)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	41°48'42,00"	73°41'07,00"
B	41°48'19,00"	73°41'29,00"
C	41°48'52,00"	73°42'27,50"
D	41°49'07,50"	73°41'57,00"

5) En el sector denominado Piñihuil, un área inscrita en la figura irregular y sus vértices, cuyas coordenadas geográficas son las siguientes:

(CARTA IGM N° 4145-7400; ESC 1:50.000; 1° ED. 1974)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	41°51'36,48"	74°01'42,98"
B	41°51'36,48"	74°02'35,34"
C	41°52'31,62"	74°02'35,34"
D	41°52'31,62"	74°02'09,82"
E	41°52'16,21"	74°02'09,82"
F	41°52'16,21"	74°01'42,98"

6) En el sector denominado Roca Covadonga, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de la costa y sus vértices, cuyas coordenadas geográficas son las siguientes:

(CARTA IGM N° 4015-7330 e IGM N° 4030-7330; ESC 1:50.000; 1° ED. 1972)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	40°28'38,59"	73°45'02,10"
B	40°28'52,70"	73°45'40,00"
C	40°29'24,81"	73°45'40,00"
D	40°30'09,73"	73°44'13,68"
E	40°31'33,24"	73°43'30,52"
F	40°31'17,02"	73°43'05,26"

Artículo 2°.- Podrán optar a esta área de manejo y explotación de recursos bentónicos las organizaciones de pescadores artesanales legalmente constituidas, de conformidad con lo establecido en los Títulos III y IV del D.S. N° 355, de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Artículo 3°.- El Servicio Nacional de Pesca solicitará al Ministerio de Defensa Nacional la destinación de dichas áreas, una vez publicado el presente decreto en el Diario Oficial, de conformidad con el artículo 6° del D.S. N° 355, de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 729, DE 1997*

(D.O. N° 37.317, de 25 de Julio de 2002)

Núm. 529 exento.- Santiago, 17 de julio de 2002.- Visto: Lo dispuesto en el artículo 32 N° 8, de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los D.S. N° 355 de 1995 y N° 729 de 1997, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría de Pesca en Memorándum N° 369 de 20 de junio del 2002; por el Consejo Zonal de Pesca de la V a la IX Regiones e Islas Oceánicas mediante Oficio Ord. N° 28 de 14 de junio del 2002; por la Subsecretaría de Marina mediante Oficio S.S.M. Ord. N° 12.210/1713 SSP. de 13 mayo del 2002; y por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, mediante Oficio Ordinario N° 13.000/84 S.S.P. de fecha 28 de mayo del 2002.

Considerando:

1° Que, mediante D.S. N° 729 de 1997, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se aprobó el establecimiento de un área de manejo y explotación de recursos bentónicos denominada **Puerto Yana, VIII Región**, en conformidad a la facultad y el procedimiento establecido en el artículo 48, letra d) de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

2° Que, los informes técnicos de esta Subsecretaría de Pesca y del Consejo Zonal de Pesca de la V a la IX Regiones aprueban la modificación del área antes señalada, en el sentido de reducir su extensión geográfica.

3° Que, se ha consultado esta medida de administración a la Subsecretaría de Marina de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° del D.S. N° 355 de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción,

Decreto:

Artículo 1°.- Modifícase el decreto supremo N° 729 de 1997, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción que establece áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos para la VIII Región, en el sentido de reemplazar el numeral 26) del artículo 1° por el siguiente:

*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/1998, página 96.

D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

26) En el sector denominado Puerto Yana, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de costa y los vértices cuyas coordenadas son las siguientes:

(Carta IGM N° 3715-7330; Esc. 1:50.000, 1ª Ed. 1969)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	37°21'18,98"	73°40'17,69"
B	37°21'36,08"	73°39'59,05"
C	37°22'00,23"	73°39'46,66"
D	37°22'08,46"	73°39'45,46"
E	37°22'36,07"	73°39'54,38"
F	37°22'41,11"	73°40'13,54"
G	37°22'39,00"	73°40'17,53"
H	37°22'23,18"	73°40'03,82"
I	37°21'56,60"	73°40'10,98"
J	37°21'40,98"	73°40'02,02"
K	37°21'28,37"	73°40'16,27"
L	37°21'54,61"	73°40'51,88"
M	37°21'54,02"	73°41'00,65"
N	37°21'45,53"	73°41'07,42"
O	37°21'43,93"	73°40'57,03"

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**DEJA SIN EFECTO AREA DE MANEJO Y EXPLOTACION DE RECURSOS
BENTONICOS QUE INDICA. MODIFICA DECRETO N° 652, DE 1997***

(D.O. N° 37.317, de 25 de Julio de 2002)

Núm. 530 exento.- Santiago, 17 de julio de 2002.- Visto: Lo informado por el Ministerio de Defensa Nacional mediante oficio S.S.M. Ord. N° 12.210/1972 D.N.S.N.P. de fecha 8 de mayo del 2002; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones posteriores, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los D.S. N° 355 de 1995 y N° 652, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.F.L. N° 340 de 1960; los D.S. N° 660 de 1988 y N° 106 de 1998, ambos del Ministerio de Defensa Nacional; y el Memorándum N° 278 de 23 de mayo del 2002 del Departamento de Coordinación Pesquera de esta Subsecretaría de Pesca.

Considerando:

1° Que, mediante el artículo 1°, N° 6) del D.S. N° 652 de 1997, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se estableció como área de manejo y explotación de recursos bentónicos en el sector denominado Loncura, V Región, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de la costa y los vértices cuyas coordenadas se indican en el citado artículo.

2° Que, por D.S. N° 106 de 1998, del Ministerio de Defensa Nacional, la bahía de Quintero, donde se encuentra comprendida el área de manejo en cuestión, fue declarada área costera reservada para uso preferentemente portuario.

3° Que, la destinación del área de manejo y explotación de recursos bentónicos indicada anteriormente ha sido rechazada por la Subsecretaría de Marina, por cuanto la Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante Nacional ha informado desfavorablemente dicha destinación en atención a que el uso preferentemente portuario resulta incompatible con el de manejo y explotación de recursos bentónicos.

4° Que, atendidas las consideraciones anteriores, no es posible continuar con el procedimiento establecido para la entrega del área de manejo indicada, en los términos previstos en el artículo 48, letra d) de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Decreto:

Artículo 1°.- Déjase sin efecto el N° 6 del artículo 1° del D.S. N° 652 de 1997, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que estableció como área de manejo y explotación de recursos bentónicos en el sector denominado Loncura, V Región, el área inscrita en la figura irregular, entre la línea de la costa y los vértices cuyas coordenadas se indican en la señalada disposición.

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

*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/1998, página 69.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE AREAS DE MANEJO Y EXPLOTACION DE RECURSOS BENTONICOS
PARA LA X REGION**

(D.O. N° 37.317, de 25 de Julio de 2002)

Núm. 531 exento.- Santiago, 17 de julio de 2002.- Visto: Lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la ley N° 19.492; los D.S. N° 355 de 1995, N° 506 y N° 744, ambos de 1999, N° 714 del 2000 y N° 38 del 2001, los D.E. N° 223, N° 443, N° 601, N° 632, N° 700, N° 721, N° 886, y N° 934, del 2001, N° 158, N° 173, N° 210, N° 330, N° 338 y N° 342 del 2002, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el Oficio (D.D.P.) Ord. N° 1.297, de 06 de agosto del 2001, de esta Subsecretaría de Pesca; lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaria de Pesca en Memorándum (DCP) N° 0325 de 04 de junio del 2002; el Oficio (D.D.P.) Ord. N° 1.297, de 06 de agosto del 2001, de esta Subsecretaría de Pesca; por el Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones mediante Oficio Ord. N° Z4/N° 177 de 05 de Diciembre del 2001, por la Subsecretaría de Marina mediante Oficio S.S.M. Ord. N° 12.210/1942 S.S.P. de 30 de mayo del 2002; por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada mediante Oficio SHOA Ordinario N° 13000/82 S.S.P., de 24 de mayo del 2002; el D.S. N° 19 del 2001 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que el artículo 48 letra d) de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para decretar áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos.

Que el informe técnico de la Subsecretaría de Pesca aprueba el establecimiento de áreas de manejo en los sectores denominados Huape, Sector A y B, ambos de la X Región.

Que mediante Oficio (D.D.P.) Ord. N° 1297, de 06 de agosto del 2001, de esta Subsecretaría de Pesca, se requirió al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones informe técnico para el establecimiento de las áreas anteriormente mencionadas, el cual fue evacuado mediante el oficio indicado en Visto, aprobando la medida propuesta.

Que no obstante lo anterior, el pronunciamiento del Consejo fue adoptado sin el número mínimo de miembros exigido en el artículo 152 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, por lo que este Ministerio prescindirá de dicho Informe, de acuerdo a la facultad contenida en el artículo 151, inciso 3° de la misma ley.

Que se ha consultado esta medida de administración a la Subsecretaría de Marina de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° del D.S. N° 355, de 1995, citado en Visto.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

Decreto:

Artículo 1°.- Establécense las siguientes áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos en la X Región:

1) En el sector denominado **Huape**, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de costa y sus vértices, cuyas coordenadas geográficas son las siguientes:

Sector A

(Carta IGM N° 3945-7330; Esc. 1:50.000, 1ª Ed. 1970)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	39°54'00,98"	73°30'29,68"
B	39°53'57,86"	73°30'39,43"
C	39°54'07,29"	73°30'35,36"
D	39°54'18,64"	73°30'46,94"
E	39°54'25,94"	73°30'40,00"

2) En el sector denominado **Huape**, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de costa y sus vértices, cuyas coordenadas geográficas son las siguientes:

Sector B

(Carta IGM N° 3945-7330; Esc. 1:50.000, 1ª Ed. 1970)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	39°55'10,54"	73°32'00,00"
B	39°54'53,19"	73°32'08,00"
C	39°55'04,86"	73°33'19,09"
D	39°55'19,88"	73°33'19,09"

Artículo 2°.- Podrán optar a esta área de manejo y explotación de recursos bentónicos las organizaciones de pescadores artesanales legalmente constituidas, de conformidad con lo establecido en los Títulos III y IV del D.S. N° 355, de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Artículo 3°.- El Servicio Nacional de Pesca solicitará al Ministerio de Defensa Nacional la destinación de dichas áreas, una vez publicado el presente decreto en el Diario Oficial, de conformidad con el artículo 6° del D.S. N° 355, de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 145 EXENTO, DE 2002*

(D.O. N° 37.317, de 25 de Julio de 2002)

Núm. 568 exento.- Santiago, 18 de julio de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los decretos exentos N° 140 de 1996, N° 01, N° 145, N° 232, N° 322, N° 325 N° 333, N° 381, N° 438 y N° 446, todos de 2002 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de la Contraloría General de la República; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones.

D e c r e t o:

Artículo único.- Modifícase el artículo 1° letra e) del decreto exento N° 145 de 2002, modificado mediante decreto exento N° 333 de 2002, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción en el sentido de señalar que las fracciones de cuotas de captura del recurso Merluza del sur *Merluccius australis*, asignadas a la **Zona Chiloé – Palena** para los meses de julio y diciembre ascenderán a 217 y 30 toneladas, respectivamente.

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

*

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

MINISTERIO DE JUSTICIA

**APRUEBA TEXTO OFICIAL DE LA
CONSTITUCION POLITICA DE LA REPUBLICA**

(D.O. N° 37.320, de 29 de Julio de 2002)

Santiago, 6 de junio de 2002.- Hoy se decretó lo que sigue:

Núm. 555.- Vistos: Estos antecedentes, lo dispuesto en el artículo 32 N°8 de la Constitución Política de la República; en el artículo 2° de la ley N°8.828, de 1947 y en el decreto supremo N°4.862, de 1959, del Ministerio de Justicia; y la facultad conferida en el decreto supremo N°19, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de fecha 22 de enero de 2001,

D e c r e t o:

Artículo 1°.- Apruébase como edición oficial de la Constitución Política de la República el texto actualizado a esta fecha por la Editorial Jurídica de Chile.

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

Este texto se tendrá por el auténtico de la Constitución Política de la República y a él deberán conformarse las demás ediciones y publicaciones que de la expresada Constitución se hagan.

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

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

MODIFICA DECRETO N° 305* EXENTO, DE 2002

(D.O. N° 37.321, de 30 de Julio de 2002)

Núm. 583 exento.- Santiago, 26 de julio de 2002.- Visto: Lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5 de 1983; la ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 del 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; los decretos exentos N° 115 de 1998, N° 921 de 2001, N° 243, N° 305 y N° 495, todos del 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la V a la IX Regiones e Islas Oceánicas.

Decreto:

Artículo 1°.- Modifícase el decreto exento N° 305 del 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de señalar que las capturas de Anchoqueta (**Engraulis ringens**) y Sardina común (**Clupea bentincki**), efectuadas por la flota artesanal durante el mes de agosto en el área marítima comprendida entre la VI a la IX Regiones, destinadas a elaborar carnada y productos de consumo humano directo de conformidad con la excepción contemplada en el decreto de veda biológica citado en Visto, se imputarán a las fracciones artesanales autorizadas para el periodo siguiente, en el área marítima antes señalada.

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



*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 4/2002, página 26.

LEYES

MINISTERIO DE JUSTICIA

LEY NUM. 19.815

**MODIFICA EL ARTICULO 281 DEL CODIGO PROCESAL PENAL,
EN MATERIA DE ACTUACIONES PREVIAS AL JUICIO ORAL**

(D.O. N° 37.305, de 11 de Julio de 2002)

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

Proyecto de ley:

“**Artículo único.**- Elimínase, en el inciso primero del artículo 281 del Código Procesal Penal, la frase “junto con los registros que debieren acompañarse,”.”

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

Santiago, 04 de julio de 2002.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.-
José Antonio Gómez Urrutia, Ministro de Justicia.

MINISTERIO DE JUSTICIA

LEY NUM. 19.814

**INTRODUCE DIVERSAS MODIFICACIONES A LA LEY DE ALCOHOLES,
BEBIDAS ALCOHOLICAS Y VINAGRES, EN LO RELATIVO
AL CONSUMO EN LA VIA PUBLICA**

(D.O. N° 37.308, de 15 de Julio de 2002)

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

Proyecto de ley:

“Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N° 17.705, de Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres:

1) Sustitúyese el artículo 113 por el que se expresa a continuación:

“Artículo 113. Se prohíbe el consumo de bebidas alcohólicas en calles, caminos, plazas, paseos y demás lugares de uso público.

La contravención a esta prohibición será sancionada con alguna de las siguientes medidas:

1° Multa de hasta una unidad tributaria mensual.

2° Amonestación, cuando aparecieren antecedentes favorables para el infractor.

El infractor podrá allanarse a la infracción y consignar de inmediato el 25% del monto máximo de la multa ante el oficial de guardia de la unidad policial, o el suboficial en su caso, quien deberá integrar las sumas pagadas dentro de tercero día en la Tesorería municipal o en la entidad recaudadora con la que haya celebrado convenio la Municipalidad.

En caso de que el infractor no consigne, será citado para que comparezca ante el juez de policía local competente.

Se entenderá también que la persona acepta la infracción y la imposición de la multa, poniéndose término a la causa, por el solo hecho de que pague el 50% del monto máximo de ésta, dentro de quinto día de citado al tribunal, para lo cual presentará la copia de la citación, en la que se consignará la infracción cursada. La Tesorería municipal o la entidad recaudadora harán llegar al tribunal el comprobante de pago a la brevedad.

*D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

El oficial de guardia, o el suboficial en su caso, dará cuenta en el más breve plazo al juzgado de policía local de las multas pagadas, del dinero recaudado y las citaciones efectuadas, dejando constancia del hecho de ser la primera, segunda o tercera oportunidad en que las personas fueron sorprendidas incurriendo en esta contravención.

En todo caso, cumpliéndose los requisitos previstos en el artículo 20 bis de la ley N° 18.287, el juez podrá conmutar la multa impuesta por la realización de trabajos en beneficio de la comunidad ofrecidos por la Municipalidad respectiva u otro organismo público. Sin perjuicio de lo anterior, dichos trabajos podrán realizarse también en una persona jurídica, de beneficencia, de derecho privado, que los contemplare.

Las disposiciones precedentes se entenderán sin perjuicio de la responsabilidad que procediere por los delitos o faltas cometidas por el infractor.”.

2) Agrégase el siguiente artículo 114:

“Artículo 114. Lo dispuesto en el artículo precedente también tendrá lugar respecto de quienes fueren sorprendidos en la vía pública o en lugares de libre acceso al público en manifiesto estado de ebriedad.

En este caso, si una persona hubiere incurrido en dicha conducta más de tres veces en un mismo año, Carabineros denunciará el hecho al juez de policía local correspondiente. Este podrá imponer, en una audiencia que se citará al efecto, alguna de las siguientes medidas:

1° Seguir un tratamiento médico, psicológico o de alguna otra naturaleza, destinado a la rehabilitación, y

2° Internarse en un establecimiento hospitalario o comunidad terapéutica abierta que cuente con programas para el tratamiento del alcoholismo.

Para resolver, el juez de policía local podrá requerir los informes y diligencias que estime conveniente, a efectos de determinar el diagnóstico de habitualidad de ingesta alcohólica.

En su resolución, el juez precisará la duración de la medida, que no podrá exceder de noventa días, renovable, por una vez, por un periodo similar.

Las resoluciones que apliquen estas medidas serán apelables de conformidad con lo dispuesto en el artículo 32 de la ley N° 18.287.”.

3) Agrégase el siguiente artículo 115:

“Artículo 115. En los casos a que se refieren los dos artículos precedentes, el infractor será conducido por Carabineros a un cuartel policial para dar cumplimiento a los trámites que se indican en dichos artículos, y para proteger su salud e integridad en conformidad a los incisos que siguen.

Si no tuviere control sobre sus actos, podrá ser mantenido en esas dependencias hasta que lo recupere, con un plazo máximo de seis horas, o, si estuviere en riesgo su salud, será conducido a un Servicio de Salud.

*D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

La policía adoptará las medidas necesarias para informar a la familia del infractor o a las personas que él indique acerca del lugar en el que se encuentra, o bien le otorgará las facilidades para que se comunique telefónicamente con alguna de ellas.

En cualquier caso, la policía podrá hacer entrega del afectado a aquella persona que lo solicitare para conducirlo a su domicilio, bajo su responsabilidad, antes de que venza el plazo señalado, y sin perjuicio del ulterior proceso infraccional.”.

4) Agrégase el siguiente artículo 116:

“Artículo 116. Si un menor de dieciocho años de edad fuere sorprendido realizando alguna de las conductas prohibidas en los artículos 113, inciso primero, y 114, inciso primero, como medida de protección será conducido por Carabineros al cuartel policial o a su domicilio, con la finalidad de devolverlo a sus padres o a la persona encargada de su cuidado, siempre que ésta fuere mayor de edad.

Si el menor fuere conducido al cuartel policial, Carabineros adoptará las medidas necesarias para informar a su familia o a las personas que él indique acerca del lugar en el que se encuentra, o bien le otorgará las facilidades para que se comunique telefónicamente con alguna de ellas.

Al devolver al menor a sus padres o a la persona encargada de su cuidado, Carabineros los apercibirá por escrito que, si el menor incurriere en las contravenciones a que se refiere este artículo más de tres veces en un mismo año, se harán llegar sus antecedentes al Servicio Nacional de Menores. Asimismo, consignará en ese documento las ocasiones precedentes en que aquél hubiere realizado tales conductas. La persona que reciba al menor, previa individualización, firmará la constancia respectiva.

Carabineros, en la oportunidad que corresponda, dará cumplimiento al apercibimiento señalado en el inciso precedente.”.

5) Deróganse los artículos 117 y 154.

Artículo 2°.- La derogación del número 8° del artículo 13 de la ley N° 15.231, dispuesta por el artículo 12 bis de la ley N° 19.665, regirá a contar de la publicación de la presente ley para todas las regiones del país en las cuales todavía no hubiere entrado en vigor por aplicación del artículo 7° transitorio de la misma ley N° 19.665.

Artículo 3°.- Agrégase el siguiente número 8° al artículo 13 de la ley N° 15.231:

“8° A que se refieren los artículos 113 y 114 de la ley N° 17.105, sobre Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres.”

Artículo 4°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.287, sobre procedimiento ante los Juzgados de Policía Local:

a) Suprímese el inciso primero del artículo 2°.

b) Agrégase al inciso primero del artículo 3° la siguiente oración final: “Asimismo, las contravenciones a los artículos 113, inciso primero, y 114, inciso primero, de la ley de Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres serán denunciadas exclusivamente por Carabineros, en la forma que señala dicha ley.”.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

c) Agrégase el siguiente inciso al artículo 33:

“Asimismo, son inapelables las sentencias definitivas que sólo impongan la sanción de amonestación o multa, dictadas en procesos por contravención a los artículos 113, inciso primero,, y 114, inciso primero, de la Ley de Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres.”.

Artículo 5°.- La derogación de la letra f) del artículo 45 del Código Orgánico de Tribunales, dispuesta por el número 6 del artículo 1° de la ley N° 19.708, regirá a contar de la publicación de la presente ley para todas las regiones del país en las cuales todavía no hubiere entrado en vigor por aplicación del artículo transitorio de la misma ley N° 19.708.”.

Habiéndose cumplido con lo establecido en el N° 1 del Artículo 82 de la Constitución Política de la República y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévase a efecto como Ley de la República.

Santiago, 4 de julio de 2002.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.-
José Antonio Gómez Urrutía, Ministro de Justicia.

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

**Proyecto de Ley que modifica la Ley de Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres,
en lo relativo al consumo en la vía pública**

El Secretario del Tribunal Constitucional, quien suscribe, certifica que el H. Senado envió el proyecto enunciado en el rubro, aprobado por el Congreso Nacional, a fin de que este Tribunal ejerciera el control de constitucionalidad respecto de los artículos 1º, N°s. 1), 2) y 5), 2º, 3º y 5º, y por sentencia de 27 de junio de 2002, declaró:

1.- Que los preceptos contenidos en los artículos 1º, N°s. 1), 2) y 5) –en cuanto se refiere al artículo 117 de la ley N° 17.105-, 2º, 3º y 5º del proyecto remitido son constitucionales.

2.- Que este Tribunal no se pronuncia sobre el artículo 1º, N° 5) –en cuanto se refiere al artículo 154 de la ley N° 17.105- del proyecto remitido, por versar sobre una materia que no es propia de ley orgánica constitucional.

Santiago, 28 de junio de 2002.- Rafael Larraín Cruz, Secretario.



DOCUMENTOS E INFORMACIONES

INTERNACIONALES

DOCUMENTOS E INFORMACIONES INTERNACIONALES

RESOLUCIONES DE LA OMI

- OMI, Resolución MSC 98/73, de 5 de Diciembre de 2000.
Adopción del Código Internacional de Sistemas de Seguridad contra incendios.

CIRCULARES DE LA OMI

- OMI, MEPC/Circular N° 389 y MSC/Circular N° 1021, de 21 de Marzo de 2002.
Sugerencias de proyecto para las opciones de gestión del agua de lastre y los sedimentos en los buques nuevos.

DOCUMENTOS DE LA OMI

- OMI MSC 75/17/8, de 8 de Abril de 2002.
Prevención y Represión de los actos de terrorismo contra el Transporte Marítimo
- OMI, MSC 75/17/41, de 12 de Abril de 2002.
Prevención y Represión de los actos de terrorismo contra el Transporte Marítimo.
- OMI, MSC 76/1, de 19 de Junio de 2002.
Orden del Día Provisional del 76° periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, que se celebrará en la sede la OMI.

INFORMACIONES

- Agenda.

RESOLUCIONES DE LA OMI

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

RESOLUCION MSC.98(73) (aprobada el 5 de diciembre de 2000)

ADOPCION DEL CODIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS

EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA,

RECORDANDO el artículo 28 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

TOMANDO NOTA de la revisión del capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, (en adelante llamado “el Convenio”),

RECONOCIENDO la necesidad de que la utilización de los sistemas de seguridad contra incendios prescritos en el capítulo II-2 revisado del Convenio siga siendo obligatoria,

TOMANDO NOTA de la resolución MSC.99(73), mediante la cual aprobó, entre otras cosas, enmiendas al capítulo II-2 del Convenio con el fin de que las disposiciones del Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI) sean de obligado cumplimiento en virtud de dicho Convenio,

HABIENDO EXAMINADO en su 73° periodo de sesiones el texto del Código SSCI propuesto,

1. ADOPTA el Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que el Código SSCI tendrá efecto, a partir del 1 de julio de 2002, cuando entren en vigor las enmiendas al capítulo II-2 del Convenio;
3. PIDE al Secretario General que envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto del Código SSCI, que figura en el anexo, a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no sean Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

**CODIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD
CONTRA INCENDIOS****Indice****Preámbulo**

Capítulo 1	-	Generalidades
Capítulo 2	-	Conexiones internacionales a tierra
Capítulo 3	-	Protección del personal
Capítulo 4	-	Extintores de incendios
Capítulo 5	-	Sistemas fijos de extinción de incendios por gas
Capítulo 6	-	Sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma
Capítulo 7	-	Sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión y por nebulización
Capítulo 8	-	Sistemas automáticos de rociadores, de detección de incendios y de alarma contraincendios
Capítulo 9	-	Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios
Capítulo 10	-	Sistemas de detección de humo por extracción de muestras
Capítulo 11	-	Sistemas de alumbrado a baja altura
Capítulo 12	-	Bombas fijas de emergencia contraincendios
Capítulo 13	-	Disposición de los medios de evacuación en los buques de pasaje
Capítulo 14	-	Sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta
Capítulo 15	-	Sistemas de gas inerte

**CODIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD
CONTRA INCENDIOS**

(Código de Sistemas de Seguridad contra Incendios)

PREAMBULO

1 El presente Código tiene por objeto proporcionar unas normas internacionales sobre determinadas especificaciones técnicas para los sistemas de seguridad contra incendios prescritos en el capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

2 A partir del 1 de julio de 2002, el presente Código será obligatorio respecto de los sistemas de seguridad contra incendios prescritos en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado. Toda enmienda futura al Código se adoptará y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos establecidos en el artículo VIII del Convenio.

CAPITULO 1 – GENERALIDADES

1 Ambito de aplicación

1.1 El presente Código es aplicable a los sistemas de seguridad contra incendios mencionados en el capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, enmendado.

1.2 Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente Código es aplicable a los sistemas de seguridad contra incendios de los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 1 de julio de 2002 o posteriormente.

2 Definiciones

2.1 *Administración:* Gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

2.2 *Convenio:* Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, enmendado.

2.3 *Código de sistemas de seguridad contra incendios:* Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios, según se define en el capítulo II-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.

2.4 A los efectos del presente Código, también son aplicables las definiciones del capítulo II-2 del Convenio.

3 Uso de equivalentes y de tecnología modernas

A fin de facilitar la introducción de tecnologías modernas y el desarrollo de sistemas de seguridad contra incendios, las Administraciones podrán aprobar sistemas de seguridad contra incendios no especificados en el presente Código si los mismos satisfacen las prescripciones que figuran en la parte F del capítulo II-2 del Convenio.

4 Uso de agentes extintores tóxicos

No se permitirá el uso de un agente extintor tóxico que, a juicio de la Administración, por sí mismo o en las condiciones previstas de utilización, desprenda gases, líquidos u otras sustancias de naturaleza tóxica en cantidades tales que puedan poner en peligro a las personas.

CAPITULO 2 – CONEXIONES INTERNACIONALES A TIERRA

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de las conexiones internacionales a tierra prescritas en el capítulo II-2 del Convenio.

2 Especificaciones técnicas

2.1 Dimensiones normalizadas

Las dimensiones normalizadas de las bridas de las conexiones internacionales a tierra serán las indicadas en el cuadro siguiente:

Cuadro 2.1 – Dimensiones normalizadas de las conexiones internacionales a tierra

Descripción	Dimensiones
Diámetro exterior	178 mm
Diámetro interior	64 mm
Diámetro del círculo de pernos	132 mm
Ranuras en las bridas	4 agujeros de 19 mm de diámetro espaciados de forma equidistante en el círculo de pernos del diámetro citado y prolongados por una ranura hasta la periferia de la brida
Espesor de las bridas	14,5 mm como mínimo
Pernos y tuercas	4 juegos de 16 mm de diámetro y 50 mm de longitud

2.2 Materiales y accesorios

La conexión internacional a tierra será de acero u otro material equivalente y estará proyectada para una presión de 1 N/mm². La brida será plana por un lado y en el otro llevará permanentemente unido un acoplamiento que se adapte a las bocas contra incendios y las mangueras del buque. La conexión se guardará a bordo con una junta de cualquier material adecuado para una presión de 1 N/mm², y con cuatro pernos de 16 mm de diámetro y 50 mm de longitud, cuatro tuercas de 16 mm y ocho arandelas.

CAPITULO 3 – PROTECCION DEL PERSONAL

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones relativas a la protección del personal prescrita en el capítulo II-2 del Convenio.

2 ESPECIFICACIONES TECNICAS

2.1 Equipo de bombero

El equipo de bombero comprenderá un equipo individual y un aparato respiratorio.

2.1.1 Equipo individual

El equipo individual constará de:

- .1 indumentaria protectora, de un material que proteja la piel del calor irradiado por el fuego y contra las quemaduras y escaldaduras que pueda causar el vapor. Su superficie exterior será impermeable;
- .2 botas de goma o de otro material que no sea electroconductor;
- .3 un casco rígido que proteja eficazmente contra los golpes;

- .4 una lámpara eléctrica de seguridad (linterna de mano) de un tipo aprobado, que tenga un periodo mínimo de funcionamiento de tres horas. Las lámparas eléctricas de seguridad para los buques tanque y las previstas para ser utilizadas en zonas peligrosas serán de tipo antideflagrante; y
- .5 un hacha con el mango provisto de aislamiento contra la alta tensión.

2.1.2 Aparato respiratorio

El aparato respiratorio será de tipo autónomo accionado por aire comprimido, con cilindros de una capacidad de 1.200 l de aire por lo menos, u otro aparato respiratorio autónomo que pueda funcionar durante 30 minutos como mínimo. Todos los cilindros de aire de los aparatos respiratorios serán intercambiables.

2.1.3 Cable de seguridad

Cada aparato respiratorio estará provisto de un cable de seguridad ignífugo de 30 metros de longitud por lo menos. El cable de seguridad se someterá a una prueba de carga estática de 3,5 kN durante cinco minutos sin que falle, y se podrá sujetar mediante un gancho con muelle al arnés del aparato o a un cinturón separado, con objeto de impedir que el aparato se suelte cuando se manipula el cable de seguridad.

2.2 Aparato respiratorio de evacuación de emergencia (AREE)

2.2.1 Generalidades

2.2.1.1 Un AREE es un aparato de suministro de aire u oxígeno que se utiliza únicamente durante la evacuación de un compartimiento que contenga una atmósfera peligrosa y que debe ser de un tipo aprobado.

2.2.1.2 Los AREE no serán utilizados para extinguir incendios, entrar en espacios perdidos o tanques que no contengan suficiente oxígeno, ni por los bomberos. En estos casos se utilizará un aparato respiratorio autónomo especialmente concebido para tales situaciones.

2.2.2 Definiciones

2.2.2.1 Máscara: protección facial proyectada de modo que se ajuste herméticamente alrededor de los ojos, la nariz y la boca, y que se sujeta en la posición correcta con medios apropiados.

2.2.2.2 Capucha: protección que cubre por completo la cabeza y el cuello y que también puede cubrir parte de los hombros.

2.2.2.3 Atmósfera peligrosa: cualquier tipo de atmósfera que presente un peligro inmediato para la vida o la salud humanas.

2.2.3 Especificaciones

2.2.3.1 Los AREE se podrán utilizar durante 10 minutos como mínimo.

*D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

2.2.3.2 Los AREE tendrán una capucha o una máscara completa, según proceda, que proteja los ojos, la nariz y la boca durante la evacuación. Las capuchas y las máscaras estarán fabricadas con materiales pirorresistentes y tendrán una abertura despejada para que el usuario pueda ver.

2.2.3.3 Un AREE desactivado se podrá transportar sin utilizar las manos.

2.2.3.4 Cuando estén almacenados, los AREE estarán debidamente protegidos del medio ambiente.

2.2.3.5 Los AREE tendrán impresas unas breves instrucciones o diagramas que expliquen claramente su utilización. El procedimiento para ponerse un AREE será rápido y sencillo, en previsión de situaciones en las que se disponga de poco tiempo para escapar de una atmósfera peligrosa.

2.2.4 Marcado

Todo AREE tendrá impresos los requisitos de mantenimiento, la marca del fabricante y el número de serie, su vida útil y la fecha de fabricación, así como el nombre de la autoridad que lo haya aprobado. Todas las unidades de AREE destinadas a la formación estarán claramente marcadas.

CAPITULO 4 – EXTINTORES DE INCENDIOS

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de los extintores de incendios prescritos en el capítulo II-2 del Convenio.

1.2 Homologación

Todos los extintores de incendios serán de un tipo y un proyecto aprobados con arreglo a las directrices elaboradas por la Organización.*

2 Especificaciones técnicas

2.1 Extintores de incendios

2.1.1 Cantidad de agente extintor

2.1.1.1 Todo extintor de polvo seco o de anhídrido carbónico tendrá una capacidad mínima de 5 kg y todo extintor de espuma, una capacidad mínima de 9 l. La masa de los extintores portátiles de incendios no será superior a 23 kg y su capacidad de extinción será al menos equivalente a la de un extintor de carga líquida de 9 l.

2.1.1.2 La Administración determinará las equivalencias entre los extintores.

2.1.2 Recarga

Sólo podrán utilizarse cargas aprobadas al efecto para recargar un extintor de incendios.

* Véanse las Directrices revisadas aplicables a los extintores portátiles de incendios para usos marinos, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.602(15).

2.2 Dispositivos lanzaespuma portátiles

Un dispositivo lanzaespuma portátil constará de una lanza para espuma de tipo eductor que se pueda conectar al colector contraincendios mediante una manguera contraincendios, de un recipiente portátil que contenga como mínimo 20 l de líquido espumógeno y de un recipiente de respeto de líquido espumógeno. La lanza producirá espuma suficiente para combatir un incendio de hidrocarburos, a razón de 1,5 m³/min por lo menos.

CAPITULO 5 – SISTEMAS FIJOS DE EXTINCION DE INCENDIOS POR GAS

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de los sistemas fijos de extinción de incendios por gas, prescritos en el capítulo II-2 del Convenio.

2 Especificaciones técnicas

2.1 Generalidades

2.1.1 Agente extintor de incendios

2.1.1.1 Cuando se necesite que el agente extintor proteja más de un espacio, no hará falta que la cantidad del agente extintor disponible sea mayor que la máxima prescrita para cualquiera de los espacios así protegidos.

2.1.1.2 El volumen inicial de aire de los recipientes, convertido en volumen de aire libre, se agregará al volumen total del espacio de máquinas al calcular la cantidad necesaria de agente extintor de incendios. También se podrá instalar una tubería de descarga desde las válvulas de seguridad que conduzca directamente al aire libre.

2.1.1.3 Se proveerán medios para que la tripulación pueda comprobar sin riesgos la cantidad de agente extintor de incendios que hay en los recipientes.

2.1.1.4 Los recipientes de almacenamiento del agente extintor de incendios y los correspondientes accesorios sometidos a presión se proyectarán de conformidad con códigos de prácticas que la Administración juzgue aceptables, habida cuenta de su ubicación y de la temperatura ambiente máxima que quepa esperar en servicio.

2.1.2 Prescripciones relativas a la instalación

2.1.2.1 La disposición del sistema de tuberías de distribución del agente extintor de incendios y el emplazamiento de las boquillas de descarga serán tales que se logre una distribución uniforme del agente extintor.

2.1.2.2 Salvo cuando la Administración autorice otra cosa, los recipientes a presión prescritos para el almacenamiento de un agente extintor de incendios que no sea vapor estarán situados fuera de los espacios protegidos, de conformidad con lo dispuesto en la regla II-2/10.4.3 del Convenio.

2.1.2.3 Las piezas de respeto para el sistema estarán almacenadas a bordo y serán satisfactorias a juicio de la Administración.

2.1.3 Prescripciones relativas al control del sistema

2.1.3.1 Las tuberías que hayan de conducir el agente extintor de incendios a los espacios protegidos llevarán válvulas de control marcadas de modo que indiquen claramente los espacios a que llegan las tuberías. Se tomarán las medidas necesarias para impedir que el agente extintor se descargue involuntariamente en estos espacios. Cuando un espacio de carga provisto de un sistema de extinción de incendios por gas se utilice como espacio para pasajeros, la conexión de gas quedará bloqueada mientras se haga tal uso del espacio. Las tuberías podrán atravesar espacios de alojamiento a condición de que tengan un espesor considerable y se haya verificado su estanquidad mediante una prueba con una carga estática no inferior a 5 N/mm después de haber sido instaladas. Además, las tuberías que atraviesen zonas de alojamiento estarán unidas únicamente por soldadura y no tendrán desagües u otras aberturas dentro de tales espacios. Las tuberías no atravesarán espacios refrigerados.

2.1.3.2 Se proveerán los medios necesarios para que una señal acústica automática indique la descarga del agente extintor de incendios en cualquier espacio en el que habitualmente haya personal trabajando o al que éste tenga acceso. La alarma previa a la descarga se activará automáticamente, por ejemplo, al abrir la puerta del dispositivo de descarga. La alarma sonará durante un tiempo suficiente para evacuar el espacio, y en cualquier caso, 20 segundos por lo menos antes de que se produzca la descarga del agente extintor. No obstante, en los espacios de carga habituales y en los espacios pequeños (tales como cámaras del compresor, paños de pinturas, etc.) en que sólo se vaya a producir una descarga local, no es necesario contar con tal alarma automática.

2.1.3.3 Los medios de control de todo sistema fijo de extinción de incendios por gas serán fácilmente accesibles, de accionamiento sencillo, y estarán agrupados en el menor número posible de puntos y en emplazamientos no expuestos a quedar aislados por un incendio que se declare en el espacio protegido. En cada uno de estos puntos habrá instrucciones claras relativas al funcionamiento del sistema, en las que se tenga presente la seguridad del personal.

2.1.3.4 No se permitirá la descarga automática del agente extintor de incendios, salvo que la autorice la Administración.

2.2 Sistemas de anhídrido carbónico

2.2.1 Cantidad de agente extintor de incendios

2.2.1.1 En los espacios de carga, la cantidad disponible de anhídrido carbónico será suficiente, salvo que se disponga otra cosa, para liberar un volumen mínimo de gas igual al 30% del volumen bruto del mayor de los espacios de carga que se deba proteger en el buque.

2.2.1.2 En los espacios de máquinas, la cantidad disponible de anhídrido carbónico será suficiente para liberar un volumen mínimo de gas igual al mayor de los volúmenes siguientes:

- .1** el 40% del volumen bruto del mayor espacio de máquinas así protegido, excluido el volumen de la parte del guardacalor situada encima del nivel en que el área horizontal del guardacalor es igual o inferior al 40% de la zona horizontal del espacio considerado, medida a la mitad de la distancia entre la parte superior del tanque y la parte más baja del guardacalor; o

- .2 el 35% del volumen bruto del mayor espacio de máquinas así protegido, comprendido el guardacalor.

2.2.1.3 Los porcentajes especificados en el párrafo 2.2.1.2 *supra* se podrán reducir al 35% y 30% respectivamente en los buques de carga de menos de 2.000 toneladas de arqueo bruto cuando se considere que dos o más espacios de máquinas que no estén completamente separados entre sí constituyen un solo espacio.

2.2.1.4 A los efectos del presente párrafo, el volumen de anhídrido carbónico libre se calculará a razón de 0,56 m³/kg.

2.2.1.5 En los espacios de máquinas, el sistema fijo de tuberías será tal que en un plazo de 2 min pueda descargar el 85% del gas dentro del espacio considerado.

2.2.2 Mandos

Los sistemas de anhídrido carbónico cumplirán las prescripciones siguientes:

- .1 se instalarán dos mandos separados para la descarga de anhídrido carbónico en un espacio protegido y para garantizar la activación de la alarma. Un mando se utilizará para abrir la válvula de las tuberías que conducen el gas hacia el espacio protegido y el otro se utilizará para descargar el gas de las botellas;
- .2 los dos mandos estarán situados dentro de una caja de descarga que indique claramente el espacio de que se trate. Si la caja que contiene los mandos debe estar cerrada con llave, ésta se dejará en un receptáculo con tapa de vidrio que pueda romperse, colocado de manera bien visible junto a la caja.

2.3 Prescripciones relativas a los sistemas de vapor

La caldera o las calderas disponibles para suministrar vapor producirán una evaporación de 1 kg de vapor por hora como mínimo por cada 0,75 m³ del volumen total del mayor de los espacios así protegidos. Además de cumplir las prescripciones anteriores, los sistemas se ajustarán en todos los aspectos a lo que determine la Administración y del modo que ésta juzgue satisfactorio.

2.4 Sistemas a base de productos gaseosos procedentes del combustible utilizado

2.4.1 Generalidades

Si en el buque se produce un gas distinto del anhídrido carbónico o del vapor, según se establece en el párrafo 2.3, y si dicho gas se utiliza como agente extintor, el sistema cumplirá lo prescrito en el párrafo 2.4.2.

2.4.2 Prescripciones relativas a los sistemas

2.4.2.1 Productos gaseosos

El gas será un producto gaseoso procedente del combustible utilizado, cuyo contenido de oxígeno, monóxido de carbono, elementos corrosivos y elementos combustibles sólidos no exceda del límite admisible.

2.4.2.2 Capacidad de los sistemas de extinción de incendios

2.4.2.2.1 Cuando se utilice este gas como agente extintor en un sistema fijo de extinción de incendios para proteger espacios de máquinas, la protección que proporcione será equivalente a la de un sistema fijo que utilice anhídrido carbónico como agente.

2.4.2.2.2 Cuando se utilice este gas como agente extintor en un sistema fijo de extinción de incendios para proteger espacios de carga, la cantidad disponible de dicho gas será suficiente para liberar, cada hora, y durante un periodo de 72 h, un volumen igual al 25% como mínimo del volumen bruto del mayor de los espacios así protegidos.

2.5 Sistemas fijos de extinción de incendios por gas equivalentes, para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga

Los sistemas fijos de extinción de incendios por gas equivalentes a los especificados en los párrafos 2.2 a 2.4 serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.*

CAPITULO 6 – SISTEMAS FIJOS DE EXTINCION DE INCENDIOS A BASE DE ESPUMA

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de los sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma, prescritos en el capítulo II-2 del Convenio.

2 Especificaciones técnicas

2.1 Generalidades

Los sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma deberán poder producir una espuma apropiada para extinguir incendios de hidrocarburos.

2.2 Sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma de alta expansión

2.2.1 Cantidad y eficacia de los concentrados de espuma

2.2.1.1 Los concentrados de espuma de los sistemas de extinción de incendios a base de espuma de alta expansión serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices adoptadas por la Organización.**

2.2.1.2 Todo sistema fijo de extinción de incendios por espuma de alta expansión prescrito para los espacios de máquinas podrá descargar rápidamente, a través de orificios de descarga, una cantidad de espuma suficiente para llenar el mayor de los espacios protegidos a razón de 1 metro de espesor por minuto como mínimo. La cantidad de líquido espumógeno disponible será suficiente para producir un volumen de espuma cinco veces mayor que el volumen del mayor de los espacios protegidos. La relación de expansión de la espuma no excederá de 1.000 a 1.

* Véanse las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas fijos de extinción de incendios por gas equivalentes a los indicados en el Convenio SOLAS 1974 para los espacios de máquinas y las cámaras de bombas de carga. (MSC/Circ.848)

** Véanse las Directrices para la aplicación de criterios de eficacia y ensayo y para la verificación de los concentrados de espuma de alta expansión empleados en los sistemas fijos de extinción de incendios (MSC/Circ.670).

2.2.1.3 La Administración podrá autorizar instalaciones y regímenes de descarga distintos si estima que proporcionan un grado de protección equivalente.

2.2.2 Prescripciones relativas a la instalación

2.2.2.1 Los conductos de entrega de espuma, las tomas de aire del generador de espuma y el número de unidades productoras de espuma serán tales que, a juicio de la Administración, aseguren una producción y distribución eficaces de la espuma.

2.2.2.2 La disposición de los conductos de entrega de espuma del generador será tal que si se declara un incendio en el espacio protegido, no afectará al equipo productor de espuma. Si los generadores de espuma están adyacentes al espacio protegido, los conductos de entrega de espuma irán instalados de modo que haya una distancia de 450 mm por lo menos entre los generadores y el espacio protegido. Los conductos estarán contruidos de acero y tendrán un espesor no inferior a 5 mm. Además, en las aberturas de los mamparos límite o de las cubiertas que se encuentren entre los generadores de espuma y el espacio protegido, se instalarán válvulas de mariposa de acero inoxidable (de una o varias secciones) de un espesor no inferior a 3 mm. Dichas válvulas de mariposa se activarán automáticamente (por medios eléctricos, neumáticos o hidráulicos) mediante el telemando del generador de espuma conexo.

2.2.2.3 El generador de espuma, sus fuentes de energía, el líquido espumógeno y los medios de control del sistema serán fácilmente accesibles y de accionamiento sencillo y estarán agrupados en el menor número posible de emplazamientos, en lugares que no corran el riesgo de quedar aislados por un incendio que se declare en el espacio protegido.

2.3 Sistemas fijos de extinción de incendios a base de espuma de baja expansión

2.3.1 Cantidad y eficacia de los concentrados de espuma

2.3.1.1 Los concentrados de espuma de los sistemas de extinción de incendios por espuma de baja expansión serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.*

2.3.1.2 El sistema podrá descargar a través de orificios fijos de descarga, en no más de 5 min, una cantidad de espuma suficiente para cubrir con una capa de 150 mm de espesor la mayor de las superficies en que haya riesgo de que se derrame combustible líquido. La relación de expansión de la espuma no excederá de 12 a 1.

2.3.2 Prescripciones relativas a la instalación

2.3.2.1 Se proveerán los medios necesarios para distribuir eficazmente la espuma a través de un sistema permanente de tuberías y válvulas o grifos de control a los orificios de descarga apropiados, y para dirigir eficazmente la espuma mediante rociadores fijos hacia los puntos en que haya grave riesgo de incendio dentro del espacio protegido. Los medios de distribución de la espuma serán aceptables para la Administración si se ha demostrado que son eficaces mediante cálculos o ensayos.

2.3.2.2 Los medios de control de todo sistema de este tipo serán fácilmente accesibles y de accionamiento sencillo y estarán agrupados en el menor número posible de emplazamientos, en lugares que no corran el riesgo de quedar aislados por un incendio que se declare en el espacio protegido.

*

Véanse las Directrices para la aplicación de criterios de eficacia y ensayo y para la verificación de los concentrados de espuma de baja expansión empleados en los sistemas fijos de extinción de incendios (MSC/Circ.582 y Corr.1).

CAPITULO 7 – SISTEMAS FIJOS DE EXTINCION DE INCENDIOS POR ASPERSION DE AGUA A PRESION Y POR NEBULIZACION

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de los sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión y por nebulización, prescritos en el capítulo II-2 del Convenio.

2 Especificaciones técnicas

2.1 Sistemas fijos de extinción de incendios por aspersión de agua a presión

2.1.1 Boquillas y bombas

2.1.1.1 Todo sistema fijo de extinción de incendios por aspersión de agua a presión prescrito para los espacios de máquinas estará provisto de boquillas aspersoras de un tipo aprobado.

2.1.1.2 El número y la disposición de las boquillas habrán de ser satisfactorios a juicio de la Administración y asegurarán que el promedio de la distribución eficaz de agua es de $5 \text{ l/m}^2/\text{min}$ como mínimo en los espacios protegidos. Si se considera necesario utilizar regímenes de aplicación mayores, éstos habrán de ser satisfactorios a juicio de la Administración.

2.1.1.3 Se tomarán precauciones para evitar que las boquillas se obturen con las impurezas del agua o por corrosión de las tuberías, toberas, válvulas y bombas,

2.1.1.4 La bomba alimentará simultáneamente, a la presión necesaria, todas las secciones del sistema en cualquier compartimiento protegido.

2.1.1.5 La bomba podrá estar accionada por un motor independiente de combustión interna, pero si su funcionamiento depende de la energía suministrada por el generador de emergencia instalado en cumplimiento de lo dispuesto en la regla II-1/44 o en la regla II-1/45, según proceda, dicho generador podrá arrancar automáticamente en caso de que falle la energía principal, de modo que se disponga en el acto de la energía necesaria para la bomba prescrita en el párrafo 2.1.1.4. El motor de combustión interna independiente para hacer funcionar la bomba estará situado de modo que si se declara un incendio en el espacio o los espacios que se desea proteger, el suministro de aire para el motor no se vea afectado.

2.1.2 Prescripciones relativas a la instalación

2.1.2.1 Se instalarán boquillas que dominen las sentinas, los techos de los tanques y otras zonas en que haya riesgo de que se derrame combustible líquido, así como otros puntos de los espacios de máquinas en que existan peligros concretos de incendio.

2.1.2.2 El sistema podrá dividirse en secciones cuyas válvulas de distribución se puedan manejar desde puntos de fácil acceso situados fuera de los espacios protegidos, de modo que no esté expuesto a quedar aislado por un incendio declarado en el espacio protegido.

2.1.2.3 La bomba y sus mandos estarán instalados fuera del espacio o los espacios protegidos. No debe existir la posibilidad de que en el espacio o los espacios protegidos por el sistema de aspersión de agua, dicho sistema quede inutilizado por un incendio.

2.1.3 Prescripciones relativas al control del sistema

El sistema se mantendrá cargado a la presión correcta y la bomba de suministro de agua comenzará a funcionar automáticamente cuando se produzca un descenso de presión en el sistema.

2.2 Sistemas equivalentes de extinción de incendios por nebulización

Los sistemas de extinción de incendios por nebulización para espacios de máquinas y cámaras de bombas de carga serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.*

CAPITULO 8 – SISTEMAS AUTOMATICOS DE ROCIADORES, DE DETECCION DE INCENDIOS Y DE ALARMA CONTRAINCENDIOS

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de los sistemas automáticos de rociadores, detección de incendios y alarma contraincendios, prescritos en el capítulo II-2 del Convenio.

2 Especificaciones técnicas

2.1 Generalidades

2.1.1 Tipos de sistemas de rociadores

Los sistemas automáticos de rociadores serán del tipo de tuberías llenas, aunque pequeñas secciones no protegidas podrán ser del tipo de tuberías vacías si la Administración estima necesaria esta precaución. Las saunas se instalarán con un sistema de rociadores de tuberías vacías y la temperatura de funcionamiento de los cabezales rociadores podrá llegar a ser de hasta 140°C.

2.1.2 Sistemas de rociadores equivalentes a los especificados en los párrafos 2.2 a 2.4

Los sistemas automáticos de rociadores equivalentes a los especificados en los párrafos 2.2 a 2.4 serán aprobados por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.**

* Véanse las Alternativas para los sistemas de extinción de incendios a base de halones en los espacios de máquinas y en las cámaras de bombas (MSC/Circ.668) y la Revisión de los métodos de prueba de los sistemas equivalentes de extinción de incendios a base de agua para los espacios de máquinas de categoría A y las cámaras de bombas de carga (MSC/Circ.728).

** Véanse las Directrices revisadas para la aprobación de sistemas de rociadores equivalentes a los especificados en la regla II-2/12 del Convenio SOLAS, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.800(19).

2.2 Fuentes de suministro de energía

2.2.1 Buques de pasaje

Habrá por lo menos dos fuentes de suministro de energía para la bomba de agua de mar y el sistema automático de alarma y detección. Cuando las fuentes de energía para la bomba sean eléctricas, consistirán en un generador principal y una fuente de energía de emergencia. Para abastecer la bomba habrá una conexión con el cuadro de distribución principal y otra con el cuadro de distribución de emergencia, establecidas mediante alimentadores independientes reservados exclusivamente para este fin. Los alimentadores no atravesarán cocinas, espacios de máquinas ni otros espacios cerrados que presenten un elevado riesgo de incendio, salvo en la medida en que sea necesario para llegar a los cuadros de distribución correspondientes, y terminarán en un conmutador inversor automático situado cerca de la bomba de los rociadores. Este conmutador permitirá el suministro de energía desde el cuadro principal mientras se disponga de dicha energía, y estará proyectado de modo que, si falla ese suministro, cambie automáticamente al procedente del cuadro de emergencia. Los conmutadores de los cuadros principal y de emergencia serán claramente designados por placas indicadoras y estarán normalmente cerrados. No se permitirá ningún otro conmutador en estos alimentadores. Una de las fuentes de suministro de energía para el sistema de alarma y detección será una fuente de emergencia. Si una de las fuentes de energía para accionar la bomba es un motor de combustión interna éste, además de cumplir lo dispuesto en el párrafo 2.4.3, estará situado de modo que un incendio en un espacio protegido no dificulte el suministro de aire.

2.2.2 Buques de carga

Habrá por lo menos dos fuentes de suministro de energía para la bomba de agua de mar y el sistema fijo de detección de incendios y de alarma. Si la bomba es de accionamiento eléctrico, estará conectada a la fuente de energía eléctrica principal, que podrá estar alimentada, como mínimo, por dos generadores. Los alimentadores no atravesarán cocinas, espacios de máquinas ni otros espacios cerrados que presenten un elevado riesgo de incendio, salvo en la medida en que sea necesario para llegar a los cuadros de distribución correspondientes. Una de las fuentes de suministro de energía para el sistema de alarma y detección será una fuente de emergencia. Si una de las fuentes de energía para accionar la bomba es un motor de combustión interna éste, además de cumplir lo dispuesto en el párrafo 2.4.3, estará situado de modo que un incendio en un espacio protegido no dificulte el suministro de aire.

2.3 Prescripciones relativas a los componentes

2.3.1 Rociadores

2.3.1.1 Los rociadores serán resistentes a la corrosión del aire marino. En los espacios de alojamiento y de servicio empezarán a funcionar cuando se alcance una temperatura comprendida entre 68 C y 79 C, pero en los lugares tales como cuartos de secado, en los que cabe esperar una alta temperatura ambiente, la temperatura a la cual empezarán a funcionar los rociadores se podrá aumentar hasta 30 C por encima de la máxima prevista para la parte superior del local de que se trate.

*D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

2.3.1.2 Se proveerán cabezales rociadores de respeto para todos los tipos y regímenes que haya instalados en el buque, según se indica a continuación:

Cantidad total de cabezales	Número de cabezales de respeto
<300	6
de 300 a 1.000	12
> 1.000	24

El número de cabezales rociadores de respeto de cualquier tipo no excederá del número instalado correspondiente a ese tipo.

2.3.2 Tanques de presión

2.3.2.1 Se instalará un tanque de presión que tenga como mínimo un volumen igual al doble de la carga de agua especificada en el presente párrafo. Dicho tanque contendrá permanentemente una carga de agua dulce equivalente a la que descargaría en un minuto la bomba indicada en el párrafo 2.3.3.2, y la instalación será tal que en el tanque se mantenga una presión de aire suficiente para asegurar que, cuando se haya utilizado el agua dulce almacenada en él, la presión no sea menor en el sistema que la presión de trabajo del rociador más la presión ejercida por una columna de agua medida desde el fondo del tanque hasta el rociador más alto del sistema. Existirán medios adecuados para reponer el aire a presión y la carga de agua dulce del tanque. Se instalará un indicador de nivel, de vidrio, que muestre el nivel correcto del agua en el tanque.

2.3.2.2 Se proveerán medios que impidan la entrada de agua de mar en el tanque.

2.3.3 Bombas de los rociadores

2.3.3.1 Se instalará una bomba motorizada independiente, destinada exclusivamente a mantener automáticamente la descarga continua de agua de los rociadores. La bomba comenzará a funcionar automáticamente al producirse un descenso de presión en el sistema, antes de que la carga permanente de agua dulce del tanque a presión se haya agotado completamente.

2.3.3.2 La bomba y el sistema de tuberías tendrán la capacidad adecuada para mantener la presión necesaria al nivel del rociador más alto, de modo que se asegure un suministro continuo de agua en cantidad suficiente para cubrir un área mínima de 280 m² al régimen de aplicación especificado en el párrafo 2.5.2.3. Habrá que confirmar la capacidad hidráulica del sistema mediante un examen de los cálculos hidráulicos y, acto seguido, una prueba del sistema, si la Administración lo juzga necesario.

2.3.3.3 La bomba tendrá en el lado de descarga una válvula de prueba con un tubo corto de extremo abierto. El área efectiva de la sección de la válvula y del tubo permitirá la descarga del caudal prescrito de la bomba, sin que cese la presión del sistema especificada en el párrafo 2.3.2.1.

2.4 Prescripciones relativas a la instalación

2.4.1 Generalidades

Toda parte del sistema que durante el servicio pueda ser sometida a temperaturas de congelación estará adecuadamente protegida.

2.4.2 Disposición de las tuberías

2.4.2.1 Los rociadores estarán agrupados en secciones separadas, con un máximo de 200 rociadores por sección. En los buques de pasaje ninguna sección de rociadores servirá a más de dos cubiertas ni estará situada en más de una zona vertical principal. No obstante, la Administración podrá permitir que la misma sección de rociadores sirva a más de dos cubiertas o esté situada en más de una zona vertical principal si estima que con ello no se reduce la protección contra incendios del buque.

2.4.2.2 Cada sección de rociadores será susceptible de quedar aislada mediante una sola válvula de cierre. La válvula de cierre de cada sección será fácilmente accesible, y estará situada fuera de la sección conexas o en taquillas ubicadas en los troncos de escalera, y su ubicación estará indicada de modo claro y permanente. Se dispondrá de los medios necesarios para impedir el accionamiento de las válvulas de cierre por personas no autorizadas.

2.4.2.3 Se dispondrá de una válvula de prueba para comprobar la alarma automática de cada sección de rociadores descargando una cantidad de agua equivalente a la de un rociador en funcionamiento. La válvula de prueba de cada sección estará situada cerca de la de cierre de esa sección.

2.4.2.4 El sistema de rociadores estará conectado al colector contraincendios del buque por medio de una válvula de retención con cierre de rosca, colocada en la conexión, que impida el retorno del agua desde el sistema hacia el colector.

2.4.2.5 En la válvula de cierre de cada sección y en un puesto central se instalará un manómetro que indique la presión del sistema.

2.4.2.6 La toma de agua de mar de la bomba estará situada, siempre que sea posible, en el mismo espacio que la bomba y dispuesta de modo que cuando el buque esté a flote no sea necesario cortar el abastecimiento de agua de mar para la bomba, como no sea a fines de inspección o reparación de ésta.

2.4.3 Emplazamiento de los sistemas

La bomba de los rociadores y el tanque correspondiente estarán situados en un lugar suficientemente alejado de cualquier espacio de máquinas de categoría A y fuera de todo espacio que haya de estar protegido por el sistema de rociadores.

2.5 Prescripciones relativas al control del sistema

2.5.1 Disponibilidad

2.5.1.1 Todo sistema automático de rociadores, detección de incendios y alarma contraincendios prescrito podrá entrar en acción en cualquier momento sin necesidad de que la tripulación lo ponga en funcionamiento.

2.5.1.2 Se mantendrá el sistema automático de rociadores a la presión necesaria y se tomarán las medidas que aseguren un suministro continuo de agua, tal como se prescribe en el presente capítulo.

2.5.2 Alarma e indicadores

2.5.2.1 Cada sección de rociadores contará con los medios necesarios para dar automáticamente señales de alarma visuales y acústicas en uno o más indicadores cuando un rociador entre en acción. Los sistemas de alarma serán tales que indiquen cualquier fallo producido en el sistema. Dichos indicadores señalarán en qué sección servida por el sistema se ha declarado el incendio, y estarán centralizados en el puente de navegación o en el puesto central de control con dotación permanente, y además, se instalará también un indicador que dé alarmas visuales y acústicas en un punto que no se encuentre en los espacios antedichos, a fin de asegurar que la señal de incendio es recibida inmediatamente por la tripulación.

2.5.2.2 En el emplazamiento correspondiente a uno de los indicadores mencionados en el párrafo 2.5.2.1 habrá interruptores para comprobar la alarma y los indicadores de cada sección de rociadores.

2.5.2.3 Los rociadores irán colocados en la parte superior y espaciados según una disposición apropiada para mantener un régimen medio de aplicación de 5 l/m²/min, como mínimo, sobre el área nominal de la zona protegida. Sin embargo, la Administración podrá permitir el uso de rociadores cuyo caudal de agua, siendo distinto, esté distribuido de modo que a su juicio no sea menos eficaz.

2.5.2.4 Junto a cada indicador habrá una lista o un plano que muestre los espacios protegidos y la posición de la zona con respecto a cada sección. Se dispondrá de instrucciones adecuadas para las pruebas y operaciones de mantenimiento.

2.5.3 Pruebas

Se proveerán medios para comprobar el funcionamiento automático de la bomba si se produce un descenso en la presión del sistema.

CAPITULO 9 – SISTEMAS DE DETECCION DE INCENDIOS Y DE ALARMA CONTRA INCENDIOS

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios prescritos en el capítulo II-2 del Convenio.

2 Especificaciones técnicas

2.1 Prescripciones generales

2.1.1 Cuando se haya prescrito un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios provisto de avisadores de accionamiento manual, dicho sistema estará en condiciones de funcionar inmediatamente en cualquier momento.

2.1.2 El sistema fijo de detección de incendios y de alarma contraincendios no se utilizará para ningún otro fin, pero podrá permitirse el cierre de puertas contraincendios o funciones análogas desde el cuadro de control.

2.1.3 El sistema y el equipo estarán proyectados de modo que resistan las variaciones de tensión y corrientes transitorias, los cambios de temperatura ambiente, las vibraciones, la humedad, los choques, los golpes y la corrosión que normalmente se dan a bordo de los buques.

2.1.4 Dispositivo de localización de zona

Los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios dotados de dispositivos de localización de zona estarán dispuestos de modo que:

- .1** se provean medios que garanticen que cualquier avería (por ejemplo, un fallo de energía, un corto circuito, una puesta a tierra) que ocurra en un bucle no deje a todo el bucle fuera de servicio;
- .2** dispongan de todos los medios necesarios que permitan restablecer la configuración inicial del sistema en caso de fallo (por ej. eléctrico, electrónico, informático, etc.);
- .3** la primera alarma contraincendios que se produzca no impida que otro detector inicie nuevas alarmas contraincendios;
- .4** un bucle no atraviese dos veces un mismo espacio. Cuando ello no sea posible (por ejemplo, en espacios públicos de grandes dimensiones), la parte del bucle que tenga que atravesar por segunda vez un espacio estará instalada a la mayor distancia posible de las demás partes del mismo bucle.

2.2 Fuentes de suministro de energía

El equipo eléctrico que se utilice para hacer funcionar el sistema de detección de incendios y de alarma contraincendios tendrá al menos dos fuentes de suministro de energía, una de las cuales será de emergencia. Para el suministro de energía habrá alimentadores distintos, destinados exclusivamente a este fin. Estos alimentadores llegarán hasta un conmutador inversor automático situado en el cuadro de control correspondiente al sistema de detección o junto al mismo.

2.3 Prescripciones relativas a los componentes

2.3.1 Detectores

2.3.1.1 Los detectores entrarán en acción por efecto del calor, el humo u otros productos de la combustión, o cualquier combinación de estos factores. Los detectores accionados por otros factores que indiquen un comienzo de incendio podrán ser tomados en consideración por la Administración, a condición de que no sean menos sensibles que aquéllos. Los detectores de llamas sólo se utilizarán como complemento de los detectores de humo o de calor.

2.3.1.2 Se certificará que los detectores de humo prescritos para todas las escaleras, corredores y vías de evacuación de los espacios de alojamiento comienzan a funcionar antes de que la densidad del humo exceda del 12,5% de oscurecimiento por metro, pero no hasta que haya excedido del 2%. Los detectores de humo que se instalen en otros espacios funcionarán dentro de unos límites de sensibilidad que sean satisfactorios a juicio de la Administración, teniendo en cuenta la necesidad de evitar tanto la insensibilidad como la sensibilidad excesiva de los detectores.

2.3.1.3 Se certificará que los detectores de calor comienzan a funcionar antes de que la temperatura exceda de 78°C, pero no hasta que haya excedido de 54°C, cuando la temperatura se eleve a esos límites a razón de menos de 1°C por minuto. A regímenes superiores de elevación de la temperatura, el detector de calor entrará en acción dentro de los límites de temperatura que sean satisfactorios a juicio de la Administración, teniendo en cuenta la necesidad de evitar tanto la insensibilidad como la sensibilidad excesiva de los detectores.

*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

2.3.1.4 En los espacios de secado y análogos cuya temperatura ambiente sea normalmente alta, la temperatura de funcionamiento de los detectores de calor podrá ser de hasta 130°C, y de hasta 140°C en las saunas.

2.3.1.5 Todos los detectores serán de un tipo tal que se pueda comprobar su correcto funcionamiento y dejarlos de nuevo en su posición normal de detección sin cambiar ningún componente.

2.4 Prescripciones relativas a la instalación

2.4.1 Secciones

2.4.1.1 Los detectores y avisadores de accionamiento manual estarán agrupados por secciones.

2.4.1.2 Una sección de detectores de incendios que dé servicio a un puesto de control, un espacio de servicio o un espacio de alojamiento, no comprenderá un espacio de categoría A para máquinas. En los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contra incendios provistos de detectores que puedan ser identificados individualmente por telemando, un bucle que abarque secciones de detectores de incendios en espacios de alojamiento, de servicio y puestos de control, no contendrá secciones de detectores de incendios de los espacios de máquinas de categoría A.

2.4.1.3 Cuando el sistema de detección de incendios no cuente con medios de identificación individual por telemando de cada detector, no se autorizará normalmente que ninguna sección que dé servicio a más de una cubierta esté instalada en espacios de alojamiento o de servicio ni en puestos de control, salvo cuando dicha sección comprenda una escalera cerrada. A fin de evitar retrasos en la identificación del foco del incendio, el número de espacios cerrados que comprenda cada sección estará limitado según determine la Administración. En ningún caso se autorizará que en una sección cualquiera haya más de 50 espacios cerrados. Si el sistema está provisto de detectores de incendio que puedan identificarse individualmente por telemando, las secciones pueden abarcar varias cubiertas y dar servicio a cualquier número de espacios cerrados.

2.4.1.4 En los buques de pasaje, cuando no haya un sistema fijo de detección de incendios y de alarma contra incendios por telemando que permita identificar individualmente cada detector, ninguna sección de detectores dará servicio a espacios situados en ambas bandas ni en más de una cubierta, ni tampoco estará instalada en más de una zona vertical principal. No obstante, la misma sección de detectores podrá dar servicio a espacios en más de una cubierta si tales espacios están situados en el extremo proel o popel del buque o están dispuestos de manera que protejan espacios comunes en distintas cubiertas (por ejemplo, cámaras de ventiladores, cocinas, espacios públicos, etc.). En buques de manga inferior a 20 m, la misma sección de detectores podrá dar servicio a espacios situados en ambas bandas del buque. En los buques de pasaje provistos de detectores de incendios identificables individualmente, una misma sección puede dar servicio a espacios situados en ambas bandas y en varias cubiertas, pero no abarcará más de una zona vertical principal.

2.4.2 Disposición de los detectores

2.4.2.1 Los detectores estarán situados de modo que funcionen con una eficacia óptima. Se evitará colocarlos próximos a baos o conductos de ventilación o en otros puntos en que la circulación del aire pueda influir desfavorablemente en su eficacia o donde estén expuestos a recibir golpes o a sufrir daños. Los detectores colocados en posiciones elevadas quedarán a una distancia mínima de 0,5 m de los mamparos, salvo en pasillos, taquillas y escaleras.

2.4.2.2 La separación máxima entre los detectores será la indicada en el siguiente cuadro:

Cuadro 9.1 – Separación entre detectores

Tipo de detector	Superficie máxima de piso por detector	Distancia máxima entre centros	Distancia máxima respecto de los mamparos
Calor	37 m ²	9 m	4,5 m
Humo	74 m ²	11 m	5,5 m

La Administración podrá prescribir o autorizar separaciones distintas de las especificadas en el cuadro anterior si están basadas en datos de pruebas que determinen las características de los detectores.

2.4.3 Disposición de la instalación eléctrica

2.4.3.1 Los cables eléctricos que formen parte del sistema estarán tendidos de modo que no atraviesen cocinas, espacios de máquinas de categoría A ni otros espacios cerrados que presenten un elevado riesgo de incendio, salvo cuando sea necesario disponer en ellos de medios de detección de incendios o de alarma contra incendios o efectuar conexiones con la fuente de energía apropiada.

2.4.3.2 Un bucle de los sistemas de detección de incendios con dispositivo de localización de zona no deberá ser dañado por un incendio en más de un punto.

2.5 Prescripciones relativas al control del sistema

2.5.1 Señales de incendio visuales y acústicas*

2.5.1.1 La activación de uno cualquiera de los detectores o avisadores de accionamiento manual iniciará una señal de incendio visual y acústica en el cuadro de control y en los indicadores. Si las señales no han sido atendidas al cabo de dos minutos, sonará automáticamente una señal de alarma en todos los espacios de alojamiento y de servicio de la tripulación, puestos de control y espacios de máquinas de categoría A. No es necesario que este sistema de alarma sonora sea parte integrante del sistema de detección.

2.5.1.2 El cuadro de control estará situado en el puente de navegación o en el puesto principal de control con dotación permanente.

2.5.1.3 Los indicadores señalarán, como mínimo, la sección en la que haya entrado en acción un detector o un puesto de llamada de accionamiento manual. Al menos un indicador estará situado de modo que sea fácilmente accesible, en todo momento para los tripulantes responsables. Si el cuadro de control se encuentra en el puesto principal de control contra incendios, habrá un indicador situado en el puente de navegación.

2.5.1.4 En cada indicador o a proximidad del mismo habrá información clara que indique los espacios protegidos y el emplazamiento de las secciones.

* Véase el Código de alarmas e indicadores aprobado por la Organización mediante la resolución A.830(19).

*D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

2.5.1.5 Las fuentes de energía y los circuitos eléctricos necesarios para que funcione el sistema estarán sometidos a vigilancia a fin de detectar pérdidas de energía o fallos, según proceda. Si se produce un fallo, en el cuadro de control se iniciará una señal visual y acústica de fallo, distinta de la señal de incendio.

2.5.2 Pruebas

Se dispondrá de instrucciones adecuadas y de componentes de respeto para las pruebas y operaciones de mantenimiento.

CAPITULO 10 – SISTEMAS DE DETECCION DE HUMO POR EXTRACCION DE MUESTRAS

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de los sistemas de detección de humo por extracción de muestras prescritos en el capítulo II-2 del Convenio.

2 Especificaciones técnicas

2.1 Prescripciones generales

2.1.1 Por “sistema”, siempre que aparezca este término en el texto del presente capítulo, se entenderá “sistema de detección de humo por extracción de muestras”.

2.1.2 Todo sistema prescrito podrá funcionar continuamente en todo momento, si bien se podrán aceptar sistemas que funcionen conforme al principio de exploración secuencial, a condición de que el intervalo entre dos exploraciones de un mismo emplazamiento garantice un tiempo de respuesta total que sea satisfactorio a juicio de la Administración.

2.1.3 El sistema estará proyectado, construido e instalado de modo que impida la filtración de cualquier sustancia tóxica o inflamable o de agentes extintores al interior de cualquier espacio de alojamiento o de servicio, puesto de control o espacio de máquinas.

2.1.4 El sistema y el equipo estarán proyectados de modo que resistan las variaciones de tensión y las corrientes transitorias, los cambios de temperatura ambiente, las vibraciones, la humedad, los choques, los golpes y la corrosión que se dan normalmente a bordo de los buques, y se evite la posibilidad de ignición de una mezcla inflamable de gas y aire.

2.1.5 El sistema será de un tipo que permita comprobar su correcto funcionamiento y dejarlo de nuevo en su estado normal de vigilancia sin cambiar ningún componente.

2.1.6 Se proveerá una fuente sustitutiva de energía para el equipo eléctrico destinado a hacer funcionar el sistema.

2.2 Prescripciones relativas a los componentes

2.2.1 El sensor estará homologado para garantizar que entre en acción antes de que la densidad del humo dentro de la cámara de detección exceda del 6,65% de oscurecimiento por metro.

*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

2.2.2 Los ventiladores extractores de muestras se instalarán por duplicado. Su capacidad será suficiente para funcionar en condiciones normales de ventilación en la zona protegida y su tiempo total de respuesta será satisfactorio a juicio de la Administración.

2.2.3 En el cuadro de control se podrá observar el humo en la tubería de muestreo de que se trate.

2.2.4 Se proveerán medios para supervisar el flujo de aire a través de las tuberías de muestreo y para garantizar que, en la medida de lo posible, se extraigan cantidades idénticas de cada acumulador interconectado.

2.2.5 Las tuberías de muestreo tendrán como mínimo 12 mm de diámetro interior, salvo cuando se utilicen en combinación con sistemas fijos de extinción de incendios por gas, en cuyo caso, el diámetro mínimo de la tubería habrá de ser suficiente para permitir la descarga del gas extintor al régimen apropiado.

2.2.6 Las tuberías de muestreo irán provistas de un dispositivo para purgarlas periódicamente con aire comprimido.

2.3 Prescripciones relativas a la instalación

2.3.1 Acumuladores de humo

2.3.1.1 En todo espacio cerrado para el que se prescriba la detección de humo habrá por lo menos un acumulador de humo. No obstante, cuando se trate de espacios proyectados para el transporte de hidrocarburos o de carga refrigerada, alternando con cargas para las cuales se requiera un sistema de extracción de muestras de humo, se podrán instalar medios para que en tales compartimientos los acumuladores de humo queden aislados del sistema. Dichos medios habrán de ser satisfactorios a juicio de la Administración.

2.3.1.2 Los acumuladores de humo estarán situados de modo que su eficacia sea óptima y espaciados de modo que ningún punto de la superficie del techo diste más de 12 m en sentido horizontal de un acumulador. Cuando los sistemas se utilicen en espacios que puedan ser ventilados mecánicamente, se estudiará la ubicación de los acumuladores de humo teniendo en cuenta los efectos de la ventilación.

2.3.1.3 Los acumuladores de humo se instalarán en lugares en que sea improbable que reciban golpes o sufran daños materiales.

2.3.1.4 No se conectarán más de cuatro acumuladores a cada punto de muestreo.

2.3.1.5 No se conectarán al mismo punto de muestreo acumuladores de humo de distintos espacios cerrados.

2.3.2 Tuberías de muestreo

2.3.2.1 Las tuberías de muestreo estarán dispuestas de modo que se pueda identificar rápidamente el lugar del incendio.

2.3.2.2 Las tuberías de muestreo serán de drenaje automático y estarán adecuadamente protegidas contra los golpes y los daños que puedan ocasionar las operaciones de carga.

2.4 Prescripciones relativas al control del sistema

2.4.1 Señales de incendio visuales y acústicas

2.4.1.1 El cuadro de control estará situado en el puente de navegación o en el puesto central de control con dotación permanente.

2.4.1.2 En el cuadro de control o junto a él habrá información clara que indique los espacios protegidos.

2.4.1.3 La detección de humo o de otros productos de la combustión producirá una señal visual y acústica en el cuadro de control y en el puente de navegación o en el puesto central de control con dotación permanente.

2.4.1.4 Las fuentes de energía necesarias para que funcione el sistema tendrán dispositivos que indiquen la posible pérdida de energía. Toda pérdida de energía producirá en el cuadro de control y en el puente de navegación una señal visual y acústica, distinta de la señal que indica la presencia de humo.

2.4.2 Pruebas

Se facilitarán instrucciones adecuadas y componentes de respeto para las pruebas y operaciones de mantenimiento del sistema.

CAPITULO 11 – SISTEMAS DE ALUMBRADO A BAJA ALTURA

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de los sistemas de alumbrado a baja altura, prescritos en el capítulo II-2 del Convenio.

2 Especificaciones técnicas

2.1 Prescripciones generales

Todo sistema de alumbrado a baja altura prescrito estará aprobado por la Administración teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización* o una norma internacional aceptable para la Organización.**

CAPITULO 12 – BOMBAS FIJAS CONTRA INCENDIOS DE EMERGENCIA

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de las bombas contra incendios prescritas en el capítulo II-2 del Convenio. El presente capítulo no es aplicable a los buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 1.000. Véanse las prescripciones de la regla II-2/10.2.2.3.1.1 del Convenio aplicables a dichos buques.

* Véanse las Directrices para la evaluación, el ensayo y la aplicación del alumbrado a baja altura de los buques de pasaje, aprobadas por la Organización mediante la resolución A.752(18).

** Véanse las recomendaciones de la Organización Internacional de Normalización, en particular la publicación ISO 15370:2001 sobre Alumbrado a baja altura de los buques de pasaje.

2 Prescripciones técnicas

2.1 Generalidades

Las bombas contraincendios de emergencia tendrán un suministro eléctrico independiente.

2.2 Prescripciones relativas a los componentes

2.2.1 Bombas contraincendios de emergencia

2.2.1.1 Capacidad de las bombas

La capacidad de las bombas no será inferior al 40% de la capacidad total de las bombas contraincendios prescritas en la regla II-2/10.2.2.4.1 del Convenio ni, en ningún caso, inferior a:

- .1** 25 m³/h, para los buques de pasaje de arqueo bruto inferior a 1.000 y para los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 2.000; y
- .2** 15 m³/h, para los buques de carga de arqueo bruto inferior a 2.000.

2.2.1.2 Presión de las bocas contraincendios

Cuando la bomba esté descargando la cantidad de agua prescrita en el párrafo 2.2.1.1, la presión en cualquiera de las bocas contraincendios no será inferior a la presión mínima prescrita en el capítulo II-2 del Convenio.

2.2.1.3 Altura de aspiración

La altura de aspiración total y la altura de aspiración neta positiva de la bomba se determinarán teniendo debidamente en cuenta las prescripciones del Convenio y del presente capítulo respecto de la capacidad de la bomba y la presión de las bocas contraincendios, cualesquiera que sean las condiciones de escora, asiento, balance y cabeceo que se puedan dar en servicio. No es necesario considerar que la condición en lastre, de un buque que entre o salga de un dique seco, es una condición de servicio.

2.2.2 Motores diesel y tanques de combustible

2.2.2.1 Arranque del motor diesel

Toda fuente de energía accionada por un motor diesel para el funcionamiento de la bomba podrá arrancar fácilmente en frío, a una temperatura de 0°C, por medio de una manivela (manualmente). Si esto no es factible, o si es probable que se den temperaturas más bajas, se considerará la conveniencia de instalar y mantener dispositivos calefactores que sean aceptables a juicio de la Administración y aseguren un pronto arranque. Cuando no resulte factible utilizar el arranque manual, la Administración podrá autorizar el empleo de otros medios de arranque que permitan poner en funcionamiento la fuente de energía accionada por un motor diesel seis veces como mínimo durante un periodo de 30 minutos, y al menos dos veces en los primeros 10 minutos.

2.2.2.2 Capacidad del tanque de combustible

Todo tanque de combustible de servicio contendrá una cantidad suficiente de combustible para que la bomba pueda funcionar a plena carga durante tres horas como mínimo, y fuera del espacio de máquinas de categoría A se dispondrá de una reserva suficiente de combustible para que la bomba pueda funcionar a plena carga durante otras 15 horas.

CAPITULO 13 – DISPOSICION DE LOS MEDIOS DE EVACUACION

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de los medios de evacuación, prescritos en el capítulo II-2 del Convenio.

2 Buques de pasaje

2.1 Anchura de las escaleras

2.1.1 Prescripciones básicas relativas a la anchura de las escaleras

La anchura libre de las escaleras no será inferior a 900 mm. La anchura libre mínima de las escaleras se aumentará en 10 mm por cada persona que sobrepase las 90. Se supondrá que el número total de personas que serán evacuadas por dichas escaleras será igual a dos tercios de la tripulación más el número total de pasajeros que haya en las zonas en que se encuentren las escaleras. La anchura de las escaleras no será inferior a la establecida en el párrafo 2.1.2.

2.1.2 Método para calcular la anchura de las escaleras

2.1.2.1 Principios básicos para el cálculo

2.1.2.1.1 Este método de cálculo permite establecer la anchura mínima de las escaleras de cada nivel de cubierta, teniendo en cuenta las escaleras sucesivas que conducen a la escalera considerada.

2.1.2.1.2 En el método de cálculo se considerará la evacuación de los espacios cerrados que haya dentro de cada zona vertical principal y se tendrán en cuenta todas las personas que utilicen los troncos de escalera de cada zona, aun cuando utilicen la escalera a partir de otra zona vertical.

2.1.2.1.3 Para cada zona vertical principal, se efectuarán los cálculos correspondientes a las horas nocturnas (caso 1) y a las diurnas (caso 2), y para determinar la anchura de las escaleras de cada cubierta considerada se utilizará la mayor de las dimensiones obtenidas.

2.1.2.1.4 El cálculo de la anchura de las escaleras se basará en el número de tripulantes y pasajeros de cada cubierta. El número de ocupantes será el indicado por el proyectista para los espacios de alojamiento de los pasajeros y de la tripulación, los espacios de servicio, de gobierno y de máquinas. A efectos del cálculo, la capacidad máxima de un espacio público estará dada por uno de los dos valores siguientes: el número de asientos o de plazas análogas, o el número obtenido asignando 2 m² de superficie bruta de cubierta a cada persona.

2.1.2.2 Método para calcular el valor mínimo

2.1.2.2.1 Fórmula básica

Para determinar en cada caso particular la anchura de la escalera, de modo que permita la evacuación en tiempo oportuno de las personas que se dirijan hacia los puestos de reunión desde cubiertas adyacentes situadas por encima y por debajo, se utilizarán los métodos de cálculo siguientes (véanse las figuras 1 y 2):

- si una cubierta: $W=(N_1 + N_2) \times 10 \text{ mm};$
 si una cubierta: $W=(N_1 + N_2 + 0,5N_3) \times 10 \text{ mm};$
 si una cubierta: $W=(N_1 + N_2 + 0,5 N_3 + 0,25 N_4) \times 10 \text{ mm};$

si una cubierta o más cubiertas, la anchura de la escalera se determinará aplicando a la cubierta considerada y a la cubierta consecutiva la fórmula anterior correspondiente a cuatro cubiertas.

siendo:

W = anchura requerida del escalón entre los pasamanos de la escalera.

El valor calculado de W se podrá reducir cuando se disponga de una zona de rellano S en la escalera, a nivel de la cubierta, sustrayendo P de Z , siendo:

$$P = S \times 3,0 \text{ personas/m}^2; \text{ y } P_{\max} = 0,25Z$$

donde:

Z = número total de personas que está previsto evacuar de la cubierta en cuestión;

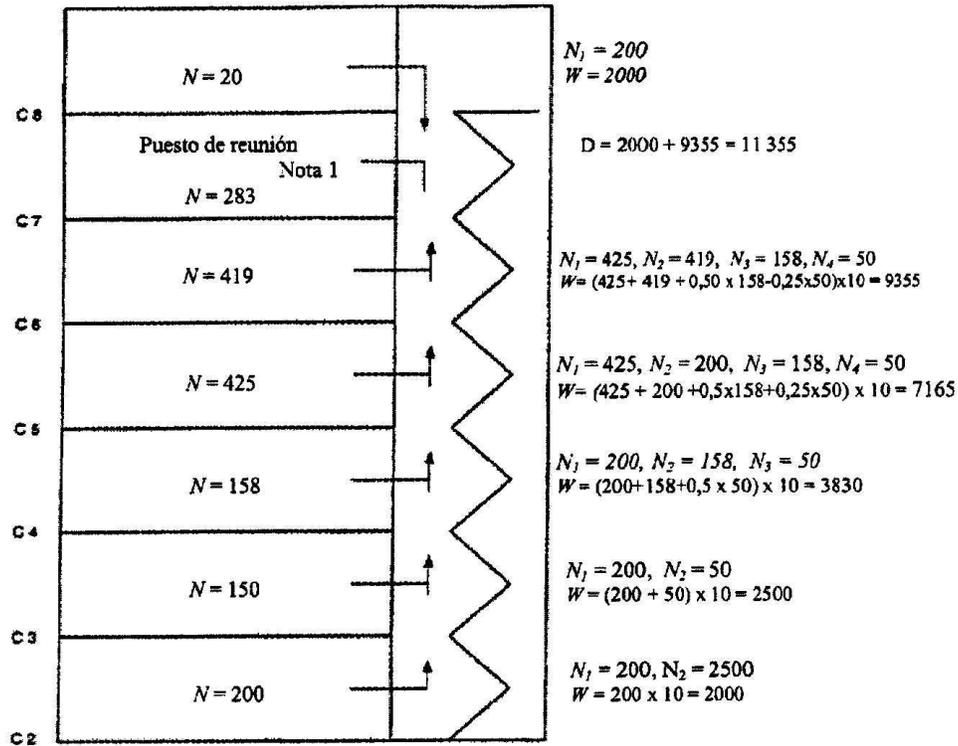
P = número de personas que se refugian temporalmente en el rellano de la escalera, el cual se puede sustraer de Z hasta un valor máximo de $P = 0,25Z$ (se redondeará al número entero inferior más próximo);

S = área (m^2) de la superficie del rellano, menos el área de la superficie necesaria para abrir las puertas, menos el área de la superficie necesaria para unirse al flujo de la escalera (véase la figura 1);

N = número total de personas que está previsto que utilicen la escalera procedentes de cada cubierta sucesiva considerada; N_1 es el valor que corresponde a la cubierta con el mayor número de personas que vayan a utilizar dicha escalera; N_2 es el valor que corresponde a la cubierta con el segundo mayor número de personas que se unen directamente al flujo de la escalera, de modo que cuando se calcule la anchura de la escalera para cada nivel de cubierta, $N_1 > N_2 > N_3 > N_4$ (véase la figura 2). Se supone que tales cubiertas se encuentran al nivel o por encima (es decir, alejadas de las cubiertas de embarco) de la cubierta considerada.

FIGURA 2

EJEMPLO DE CALCULO DE LA ANCHURA MINIMA DE LA ESCALERA (W)



Z = número de personas que se prevé evacuar por la escalera

N = número de personas que entran directamente en la escalera desde una cubierta

W (mm) = $(N_1 + N_2 + 0,5 \times N_3 + 0,25 \times N_4) \times 10$ = anchura calculada de la escalera

D (mm) = anchura de las puertas de salida

$N_1 > N_2 > N_3 > N_4$ siendo:

N_1 = la cubierta con el mayor número N de personas que entran directamente en la escalera

N_2 = la cubierta con el segundo mayor número N de personas que entran directamente en la escalera, etc.

Nota 1: Las puertas que den al puesto de reunión tendrán una anchura total de 10.255 mm.

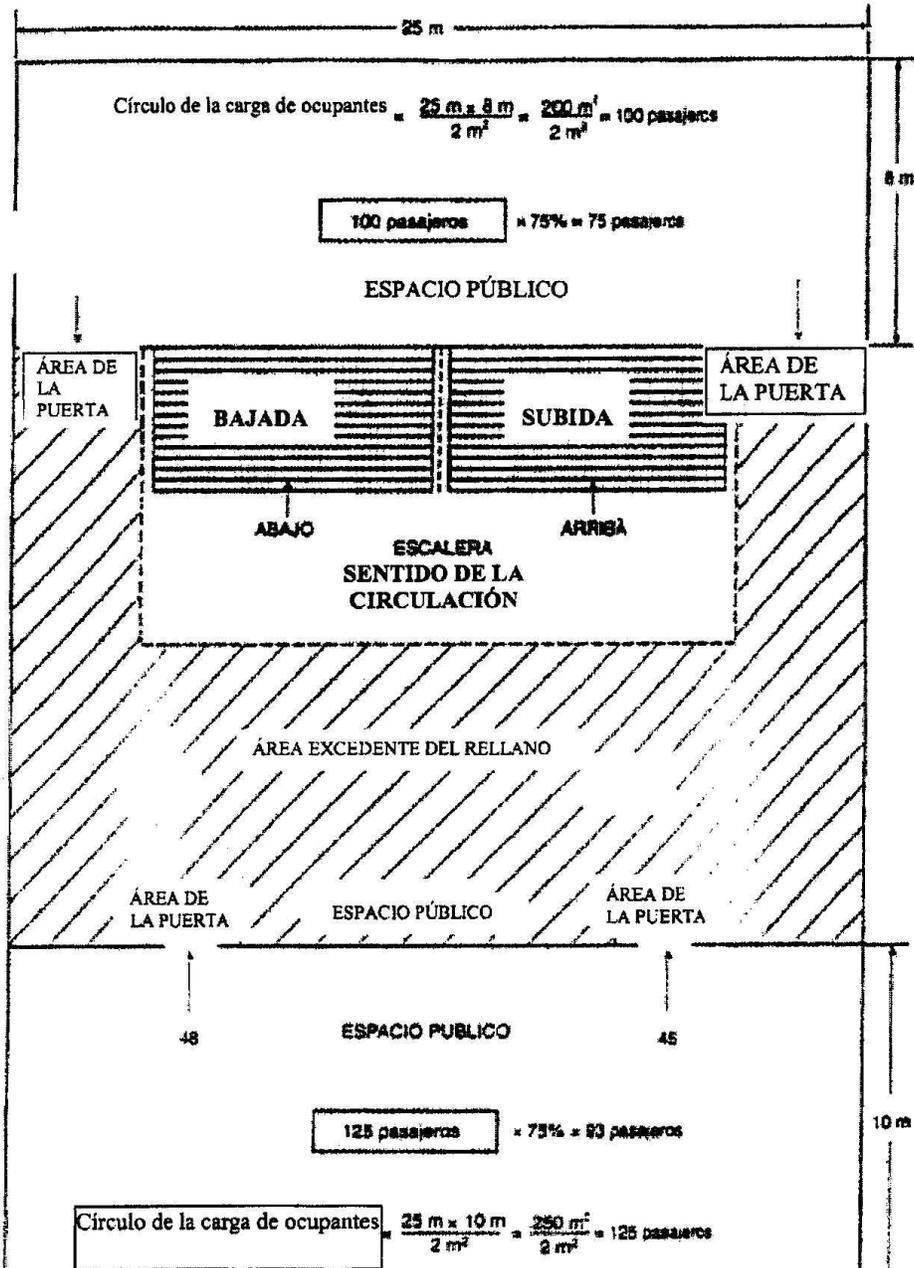
2.1.2.2.2 Distribución de las personas

2.1.2.2.2.1 Las dimensiones de las vías de evacuación se calcularán basándose en el número total de personas que esté previsto evacuar por la escalera y a través de puertas, pasillos y rellanos (véase la figura 3). Se harán cálculos por separado para los dos casos de ocupación de los espacios indicados a continuación. La dimensión escogida para cada elemento de la vía de evacuación no será inferior a la mayor de las dimensiones calculadas para cada caso:

Caso 1: Pasajeros en camarotes con todas las literas ocupadas; tripulantes en camarotes ocupando $\frac{2}{3}$ del número total de literas; y espacios de servicio ocupados por un $\frac{1}{3}$ de la tripulación.

Caso 2: Pasajeros en espacios públicos ocupando $\frac{3}{4}$ de su capacidad máxima; tripulantes en espacios públicos ocupando $\frac{1}{3}$ de su capacidad máxima; espacios de servicio ocupados por $\frac{1}{3}$ de los tripulantes; y alojamientos de la tripulación ocupados por $\frac{1}{3}$ de ésta.

FIGURA 3
 EJEMPLO DEL CALCULO DE LA CARGA DE OCUPANTES



2.1.2.2.2.2 Por lo que respecta solamente al cálculo de la anchura de las escaleras, no se debe suponer que el número máximo de personas que hay en una zona vertical, incluidas las personas que lleguen a la escalera procedentes de otra zona vertical principal, es superior al número máximo de personas que el buque esté autorizado a llevar a bordo.

2.1.3 Prohibición de reducir la anchura en la dirección que conduce al puesto de reunión *

La anchura de la escalera no se reducirá en la dirección de evacuación hacia el puesto de reunión, a menos que haya varios puestos de reunión en una zona vertical principal en cuyo caso sólo no podrá reducirse la anchura de la escalera en la dirección de evacuación hacia el puesto de reunión más alejado.

2.2 Pormenores de las escaleras

2.2.1 Pasamanos

Las escaleras irán provistas de pasamanos a cada lado. La anchura libre máxima entre pasamanos será de 1.800 mm.

2.2.2 Alineación de las escaleras

Todas las escaleras previstas para más de 90 personas irán alineadas en sentido longitudinal.

2.2.3 Elevación vertical e inclinación

Las escaleras no tendrán una elevación vertical superior a 3,5 m sin disponer de un rellano, y su ángulo de inclinación no será superior a 45°.

2.2.4 Rellanos

Los rellanos a nivel de cada cubierta no tendrán una superficie inferior a 2 m², la cual se aumentará en 1 m² por cada 10 personas previstas que sobrepasen las 20, aunque no es necesario que excedan de 16 m², salvo cuando se trate de rellanos utilizados en los espacios públicos que tengan acceso directo al tronco de escalera.

2.3 Puertas y pasillos

2.3.1 Las puertas, los pasillos y los rellanos intermedios incluidos en los medios de evacuación tendrán unas dimensiones análogas a las de las escaleras.

2.3.2 La anchura total de las puertas de salida de las escaleras que conducen a los puestos de reunión no será inferior a la anchura total de las escaleras que conduzcan a esa cubierta.

*

Véase la Indicación de los “puestos de reunión” en los buques de pasaje (MSC/Circ.777).

2.4 Vías de evacuación hacia la cubierta de embarco

2.4.1 Puesto de reunión

Se debe tener presente que las vías de evacuación que conducen a la cubierta de embarco pueden incluir un puesto de reunión. En tal caso, habrá que tomar en consideración las prescripciones sobre prevención de incendios y las dimensiones de pasillos y puertas que conduzcan del tronco de escalera al puesto de reunión y de este último a la cubierta de embarco, habida cuenta de que la evacuación de las personas desde los puestos de reunión a los lugares de embarco se efectuará en pequeños grupos supervisados.

2.4.2. Vías de evacuación entre el puesto de reunión y el lugar de embarco en las embarcaciones de supervivencia

Cuando se reúna a los pasajeros y la tripulación en un puesto de reunión que no sea el lugar de embarco en las embarcaciones de supervivencia, la anchura de la escalera y las dimensiones de las puertas que conduzcan del puesto de reunión a dicho lugar se calculará en función del número de personas que haya en los grupos supervisados. No es necesario que la anchura de dichas escaleras y puertas sea superior a 1.500 mm, a menos que se requieran dimensiones mayores para la evacuación de esos espacios en condiciones normales.

2.5 Planos de los medios de evacuación

2.5.1 Se proporcionarán planos de los medios de evacuación en los que se indique:

- .1** el número de tripulantes y pasajeros en todos los espacios normalmente ocupados;
- .2** el número de tripulantes y pasajeros que se prevea evacuar por las escaleras, las puertas, los pasillos y los rellanos;
- 3** los puestos de reunión y lugares de embarco en las embarcaciones de supervivencia;
- .4** las vías de evacuación principales y secundarias; y
- .5** la anchura de las escaleras, las puertas, los pasillos y las zonas de los rellanos.

2.5.2 Los planos de los medios de evacuación irán acompañados de cálculos detallados que determinen la anchura de las escaleras, las puertas, los pasillos y las zonas de los rellanos que se utilicen para la evacuación.

3 Buques de carga

Las escaleras y los pasillos que se utilicen como vías de evacuación tendrán una anchura libre mínima de 700 mm y un pasamanos en uno de los lados. Las escaleras y los pasillos cuya anchura libre sea igual o superior a 1.800 mm tendrán pasamanos a ambos lados. La “anchura libre” es la distancia entre el pasamanos y el mamparo del otro lado o entre los pasamanos. El ángulo de inclinación de las escaleras será, en general, de 45°, pero no excederá de 50°, y en los espacios de máquinas y espacios reducidos no será superior a 60°. Las puertas que den acceso a una escalera tendrán la misma anchura que la escalera.

CAPITULO 14 – SISTEMAS FIJOS A BASE DE ESPUMA INSTALADOS EN CUBIERTA

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de los sistemas fijos a base de espuma instalados en cubierta, prescritos en el capítulo II-2 del Convenio.

2 Especificaciones técnicas

2.1 Generalidades

2.1.1 Los dispositivos de producción de espuma podrán lanzar ésta sobre toda la superficie de la cubierta correspondiente a los tanques de carga, así como en el interior de cualquiera de los tanques correspondientes a la parte de cubierta que haya sufrido daños.

2.1.2 El sistema de espuma instalado en cubierta podrá utilizarse fácilmente y con rapidez.

2.1.3 El funcionamiento, al régimen prescrito, del sistema a base de espuma instalado en cubierta, permitirá la utilización simultánea del número mínimo de chorros de agua exigido, a la presión prescrita, proporcionados por el colector contraincendios.

2.2 Prescripciones relativas a los componentes

2.2.1 Soluciones espumosas y concentrados de espuma

2.2.1.1 El régimen de suministro de solución espumosa no será inferior al mayor de los valores siguientes.

- .1** 0,6 l/min por m² de la superficie de cubierta correspondiente a los tanques de carga, entendiéndose por superficie de cubierta correspondiente a los tanques de carga la manga máxima del buque multiplicada por la extensión longitudinal total de los espacios destinados a los tanques de carga;
- .2** 6 l/min por m² de la superficie horizontal del tanque que tenga la sección horizontal de mayor área; o
- .3** 3 l/min por m² de la superficie protegida por el mayor cañón lanzador, encontrándose toda esa superficie a proa de dicho cañón, y sin que la descarga puede ser inferior a 1.250 l/min.

D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

2.2.1.2 Se suministrará concentrado de espuma en cantidad suficiente para asegurar que, como mínimo, se produce espuma durante 20 min en los buques tanque provistos de un sistema de gas inerte, o durante 30 min en los buques tanque que no estén provistos de dicho sistema, cuando se utilice el mayor de los regímenes estipulados en el párrafo 2.2.1. La relación de expansión de la espuma (es decir, la relación entre el volumen de espuma producida y el volumen de la mezcla de agua y concentrado espumógeno suministrado) no excederá en general de 12 a 1. Cuando los sistemas produzcan esencialmente espuma de baja expansión, pero con una relación de expansión ligeramente superior a la de 12 a 1, la cantidad de solución espumosa disponible se calculará como si se fuera a utilizar en sistemas con una relación de expansión de 12 a 1.* Si se emplea una relación media de expansión de espuma** (entre 50 a 1 y 150 a 1), el régimen de aplicación de la espuma y la capacidad de la instalación de cañones lanzadores serán satisfactorios a juicio de la Administración.

2.2.2 Cañones y lanzaespumas

2.2.2.1 La espuma procedente del sistema será proyectada por cañones y lanzaespumas. Cada uno de los cañones podrá abastecer el 50% como mínimo del caudal correspondiente a los regímenes señalados en los párrafos 2.2.1.1.1 y 2.2.1.1.2. En buques tanque de peso muerto inferior a 4.000, la Administración podrá no exigir instalaciones de cañones y aceptar lanzaespumas únicamente. Sin embargo, en este caso, cada lanzaespuma tendrá una capacidad equivalente al 25% por lo menos de los regímenes de suministro señalados en los párrafos 2.2.1.1.1 ó 2.2.1.1.2.

2.2.2.2 La capacidad de un cañón será, como mínimo, de 3 l/min de solución espumosa por m² de superficie de la cubierta protegida por el cañón de que se trate, encontrándose toda esa superficie a proa de dicho cañón. Dicha capacidad no será inferior a 1.250 l/min.

2.2.2.3 La capacidad de un lanzaespuma no será inferior a 400 l/min, y su alcance, con el aire totalmente en reposo, no será inferior a 15 m.

2.3 Prescripciones relativas a la instalación

2.3.1 Puesto principal de control

El puesto principal de control estará en una posición convenientemente situada fuera de la zona de carga, adyacente a los espacios de alojamiento, y se podrá acceder a él y hacerlo funcionar fácilmente si se declara un incendio en las zonas protegidas.

2.3.2 Cañones

2.3.2.1 El número y el emplazamiento de los cañones cumplirán lo dispuesto en el párrafo 2.1.1.

2.3.2.2 La distancia desde el cañón hasta el extremo más alejado de la zona protegida por delante del mismo, no será superior al 75% del alcance del cañón con el aire totalmente en reposo.

* Véanse las Directrices para la aplicación de criterios de eficacia y ensayo y para la verificación de los concentrados de espuma de baja expansión empleados en los sistemas fijos de extinción de incendios. (MSC/Circ.582 y Corr.1).

** Véanse las Directrices para la aplicación de criterios de comportamiento u ensayo y para la verificación de los concentrados de espuma de media expansión utilizados en los sistemas fijos de extinción de incendios. (MSC/Circ.798).

*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

2.3.2.3 Se instalarán un cañón y una conexión de manguera para el lanzaespuma a babor y a estribor, en la fachada de la toldilla o de los espacios de alojamiento encarados a la cubierta correspondiente a los tanques de carga. En los buques tanque de peso muerto inferior a 4.000 se instalará una conexión de manguera para el lanzaespuma a babor y a estribor de la fachada de la toldilla o de los espacios de alojamiento que den a la cubierta correspondiente a los tanques de carga.

2.3.3 Lanzaespumas

2.3.3.1 Se proveerán como mínimo cuatro lanzaespumas. El número y el emplazamiento de los orificios de descarga del colector de espuma serán tales que al menos con dos de los lanzaespumas se pueda dirigir la espuma hacia cualquier parte de la superficie de la cubierta correspondiente a los tanques de carga.

2.3.3.2 Los lanzaespumas estarán dispuestos de modo que aseguren flexibilidad de las operaciones de lucha contra incendios y cubran las zonas que no pueden alcanzar los cañones.

2.3.4 Válvulas de aislamiento

Se instalarán válvulas en el colector de espuma, así como en el colector contraincendios cuando éste sea parte integrante del sistema a base de espuma instalado en cubierta, inmediatamente por delante de cada cañón, a fin de poder aislar cualquier sección averiada de dichos colectores.

CAPITULO 15 – SISTEMAS DE GAS INERTE

1 Ambito de aplicación

El presente capítulo establece las especificaciones de los sistemas de gas inerte, prescritos en el capítulo II-2 del Convenio.

2 Especificaciones técnicas

2.1 Generalidades

2.1.1 En el presente capítulo, la expresión “tanques de carga” incluye también los “tanques de decantación”.

2.1.2 El sistema de gas inerte a que se hace referencia en el capítulo II-2 del Convenio se proyectará, construirá y someterá prueba de un modo que la Administración juzgue satisfactorio. Dicho sistema estará proyectado* y será utilizado de tal manera que la atmósfera de los tanques de carga no sea ininflamable en ningún momento, salvo cuando sea necesario que tales tanques estén desgasificados. Cuando el sistema de gas inerte no pueda satisfacer la prescripción operacional anterior y se haya considerado impracticable efectuar una reparación, no se reanudará la descarga, el deslastrado o la limpieza necesaria de los tanques hasta que se hayan cumplido las “condiciones de emergencia” estipuladas en las Directrices sobre sistemas de gas inerte.**

* Véanse las Normas revisadas para el proyecto, la prueba y el emplazamiento de los dispositivos destinados a impedir el paso de las llamas a los tanques de carga de los buques tanque (MSC/Circ.677) y los Factores revisados que procede tener en cuenta al proyectar los medios de respiración y desgasificación de los tanques de carga (MSC/Circ.450/Rev.1).

** Véanse la Aclaración de las prescripciones sobre sistemas de gas inerte del SOLAS 1974, (MSC/Circ.485) y las Directrices revisadas sobre sistemas de gas inerte (MSC/Circ.353), enmendada por la circular MSC/Circ.387.

2.1.3 Funciones exigidas

El sistema podrá:

- .1** inertizar tanques de carga vacíos por reducción del contenido de oxígeno de la atmósfera de cada tanque a un nivel en que la combustión no sea posible;
- .2** mantener la atmósfera en cualquier parte de cualquier tanque de carga con un contenido de oxígeno que no exceda del 8% del volumen total y a una presión positiva en todo momento, tanto en puerto como en la mar, salvo cuando sea necesario que el tanque esté desgasificado;
- .3** eliminar la necesidad de introducir aire en un tanque durante las operaciones normales, salvo cuando sea necesario que el tanque esté desgasificado; y
- .4** purgar de gases hidrocarbúricos, los tanques de carga vacíos de modo que las ulteriores operaciones de desgasificación no creen en ningún momento una atmósfera inflamable dentro del tanque.

2.2 Prescripciones relativas a los componentes

2.2.1 Suministro de gas inerte

2.2.1.1 El gas inerte suministrado podrá ser gas de combustión tratado, procedente de las calderas principales o auxiliares. La administración podrá aceptar sistemas que utilicen gas de combustión de uno o más generadores de gas distintos o de otras fuentes, o de una combinación de ambas posibilidades, siempre que se obtenga un grado de seguridad equivalente. Dichos sistemas cumplirán en la medida de lo posible con lo prescrito en el presente capítulo. No se admitirán sistemas que utilicen anhídrido carbónico almacenado a menos que, a juicio de la Administración, el riesgo de ignición debido a la electricidad estática que pueda generar el sistema, sea mínimo.

2.2.1.2 El sistema podrá suministrar gas inerte a los tanques de carga a razón de un 125% por lo menos, del régimen máximo de la capacidad de descarga del buque, expresado en términos volumétricos.

2.2.1.3 El sistema podrá suministrar gas inerte con un contenido de oxígeno que no exceda del 5% en volumen en el colector de gas inerte conectado a los tanques de carga, sea cual fuere el régimen de flujo requerido.

2.2.1.4 En el generador de gas inerte se instalarán dos bombas para combustible líquido. La Administración podrá autorizar la instalación de una sola bomba a condición de que se lleven a bordo piezas de respeto suficientes para la bomba y su motor primario, de modo que la tripulación del buque pueda corregir los fallos de ambos.

2.2.2 Lavadores

2.2.2.1 Se instalará un lavador de gases de combustión que enfríe eficazmente el volumen de gas indicado en los párrafos 2.2.1.2 y 2.2.1.3 y elimine sólidos y productos de la combustión del azufre. La instalación abastecedora del agua de enfriamiento será tal que siempre proporcione el agua suficiente, sin perturbar ningún servicio esencial del buque. Se dispondrá además, de otra fuente de agua de enfriamiento.

*D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

2.2.2.2 Se instalarán filtros o dispositivos equivalentes para reducir al mínimo la cantidad de agua que pueda llegar a los ventiladores impelentes del gas inerte.

2.2.2.3 El lavador estará situado a popa de todos los tanques de carga, las cámaras de bombas de carga y los coferdanes que separen estos espacios de los espacios de máquinas de categoría A.

2.2.3 Ventiladores impelentes

2.2.3.1 Habrá por lo menos dos ventiladores impelentes que puedan suministrar a los tanques de carga, como mínimo, el volumen de gas prescrito en los párrafos 2.2.1.2 y 2.2.1.3. En los sistemas provistos de generadores de gas, la Administración podrá autorizar que haya un solo ventilador impelente si dicho sistema puede suministrar a los tanques de carga protegidos el volumen total de gas prescrito en los párrafos 2.2.1.2 y 2.2.1.3, a condición de que se lleven a bordo piezas de respeto suficientes para el ventilador y su motor primario, de modo que la tripulación del buque pueda corregir los fallos de ambos.

2.2.3.2 El sistema de gas inerte estará proyectado de manera que la presión máxima que pueda ejercer en cualquier tanque de carga no exceda de la presión de prueba de ese tanque. Habrá dispositivos de cierre adecuados en las conexiones de aspiración y descarga de cada ventilador impelente. Se instalarán medios que permitan estabilizar el funcionamiento de la instalación del gas inerte antes de comenzar el desembarque de la carga. Si se han de utilizar los citados ventiladores para desgasificar, sus tomas de aire irán provistas de obturadores.

2.2.3.3 Los ventiladores impelentes estarán situados a popa de todos los tanques de carga, las cámaras de bombas de carga y de los coferdanes que separen estos espacios de los espacios de máquinas de categoría A.

2.2.4 Cierres hidráulicos

2.2.4.1 El cierre hidráulico indicado en el párrafo 2.3.1.4.1 podrá ser alimentado por dos bombas independientes, cada una de las cuales tendrá capacidad para mantener el suministro adecuado en todo momento.

2.2.4.2 La disposición del cierre hidráulico y de sus accesorios será tal que impida todo contraflujo de los vapores hidrocarbúricos y asegure el debido funcionamiento del cierre en las condiciones de servicio.

2.2.4.3 Se dispondrá lo necesario para asegurar que el cierre hidráulico esté protegido contra el congelamiento, pero de manera que su integridad no se vea reducida por recalentamiento.

2.2.4.4 Se instalará también un sifón u otro dispositivo aprobado en cada tubería conexas de llegada y salida de agua y en cada tubería de ventilación o de medición de presión que conduzca a espacios libres de gas. Se proveerán medios que impidan que dichos sifones queden agotados porque en ellos se haga el vacío.

2.2.4.5 El cierre hidráulico de cubierta y todos los sifones deberán poder impedir el retorno de vapores hidrocarbúricos a una presión igual a la presión de prueba de los tanques de carga.

2.2.4.6 Respecto del párrafo 2.4.3.1.7, la Administración se cerciorará de que se mantiene una reserva adecuada de agua en todo momento y de que se dispone lo necesario para hacer posible la formación automática del cierre hidráulico cuando cese el flujo de gas. La alarma acústica y visual que indique un nivel de agua insuficiente en el cierre hidráulico se activará cuando deje de suministrarse gas inerte.

2.3 Prescripciones relativas a la instalación

2.3.1 Medidas de seguridad en el sistema

2.3.1.1 Válvulas de aislamiento de los gases de combustión

En los colectores de suministro del gas inerte se instalarán válvulas de aislamiento de los gases de combustión entre los conductos de humo de las calderas y el lavador de gases. Dichas válvulas estarán provistas de indicadores que señalen si están abiertas o cerradas y se tomarán precauciones para mantenerlas herméticas y evitar depósitos de hollín en sus asientos. Se dispondrá lo necesario para que no se puedan accionar los soplahollines de las calderas cuando la válvula de los gases de combustión correspondientes esté abierta.

2.3.1.2 Prevención de fugas de los gases de combustión

2.3.1.2.1 Se estudiarán especialmente el proyecto y la ubicación del lavador y de los ventiladores impelentes, con las tuberías y accesorios correspondientes, a fin de impedir las fugas de gases de combustión en espacios cerrados.

2.3.1.2.2 Para hacer posible el mantenimiento sin riesgos, habrá un cierre hidráulico adicional u otro medio eficaz que impida las fugas de los gases de combustión, instalado entre las válvulas de aislamiento de los gases y el lavador, o incorporado en la entrada de los gases al lavador.

2.3.1.3 Válvulas reguladoras del gas

2.3.1.3.1 En el colector de suministro del gas inerte se instalará una válvula reguladora del gas. El cierre de esta válvula será automático, según se estipula en el párrafo 2.3.1.5. También podrá regular automáticamente el flujo del gas inerte hacia los tanques de carga, a menos que se provean medios para regular automáticamente la velocidad de los ventiladores impelentes del gas inerte prescritos en el párrafo 2.2.3.

2.3.1.3.2 La válvula mencionada en el párrafo 2.3.1.3.1 estará situada en el mamparo proel del espacio a salvo del gas* más próximo a proa por el que pase el colector de suministro del gas inerte.

2.3.1.4 Dispositivos de retención de los gases de combustión

2.3.1.4.1 En el colector de suministro del gas inerte se instalarán por lo menos dos dispositivos de retención, uno de los cuales será un cierre hidráulico, que impidan el retorno de vapores hidrocarbúricos a los conductos de humos del espacio de máquinas o a cualquier espacio a salvo del gas, en todas las condiciones normales de asiento, escora y movimiento del buque. Dichos dispositivos estarán situados entre la válvula automática prescrita en el párrafo 2.3.1.3.1 y la conexión más a popa de todo tanque o tubería de carga.

* Espacio a salvo del gas es un espacio en el que la entrada de gases hidrocarbúricos produciría riesgos de inflamabilidad o de toxicidad.

2.3.1.4.2 Los dispositivos citados en el párrafo 2.3.1.4.1 estarán situados en la zona de carga de cubierta.

2.3.1.4.3 El segundo dispositivo será una válvula de retención o un dispositivo equivalente que pueda impedir el retorno de vapores o líquidos, e irá instalado adelante del cierre hidráulico de cubierta prescrito en el párrafo 2.3.1.4.1. Llevará un medio positivo de cierre. Otra posibilidad en cuanto al medio positivo de cierre será instalar adelante de la válvula de retención, una válvula adicional que cuente con dicho medio de cierre para aislar el cierre hidráulico de cubierta del colector de suministro del gas inerte de los tanques de carga.

2.3.1.4.4 Como protección adicional contra las fugas de líquidos o vapores hidrocarbúricos que retornen desde el colector de cubierta, se proveerán medios que permitan ventilar de un modo seguro el tramo de conducto comprendido entre la válvula provista del medio positivo de cierre indicada en el párrafo 2.3.1.4.3 y la válvula mencionada en el párrafo 2.3.1.3, cuando la primera de dichas válvulas esté cerrada.

2.3.1.5 Parada automática

2.3.1.5.1 Se dispondrán medios de parada automática de los ventiladores impelentes del gas inerte y de la válvula reguladora del gas, que actuarán cuando se alcancen límites predeterminados con arreglo a lo indicado en los párrafos 2.4.3.1.1, 2.4.3.1.2 y 2.4.3.1.3.

2.3.1.5.2 El medio de parada automática de la válvula reguladora del gas estará dispuesto de modo que actúe en relación con lo indicado en el párrafo 2.4.3.1.4.

2.3.1.6 Cantidad de oxígeno en el gas

Respecto del párrafo 2.4.3.1.5, cuando el contenido de oxígeno del gas inerte exceda del 8% en volumen se tomarán medidas inmediatas para mejorar la calidad del gas. Si la calidad del gas no mejora, se suspenderán todas las operaciones relacionadas con los tanques de carga a fin de evitar que penetre aire en los tanques, y se cerrará la válvula de aislamiento indicada en el párrafo 2.3.1.4.3.

2.3.2 Tuberías de gas inerte

2.3.2.1 El colector del gas inerte se podrá dividir en dos o más ramales hacia adelante de los dispositivos de retención prescritos en los párrafos 2.2.4 y 2.3.1.4.

2.3.2.2 Los colectores de suministro del gas inerte estarán provistos de ramales de tubería conducentes a cada tanque de carga. Los ramales del gas inerte llevarán válvulas de cierre o medios regulares equivalentes para aislar cada tanque. Cuando se instalen válvulas de cierre, éstas irán provistas de medios de bloqueo cuyo control estará a cargo de un oficial del buque. El sistema de control proporcionará información precisa sobre la posición, abierta o cerrada, de dichas válvulas.

2.3.2.3 En los buques de carga combinados, los medios utilizados para aislar los tanques de decantación que contengan hidrocarburos o residuos de hidrocarburos de otros tanques consistirán en bridas ciegas que permanezcan colocadas en posición en todo momento cuando se transporten cargas que no sean hidrocarburos, salvo por lo que respecta a lo dispuesto en la sección pertinente de las Directivas sobre sistemas de gas inerte.*

* Véanse las Directrices revisadas sobre sistemas de gas inerte (MSC/Circ.353), enmendadas por la circular MSC/Circ.387.

*D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

2.3.2.4 Se proveerán medios para proteger los tanques de carga contra el efecto de sobrepresión o de vacío debido a variaciones térmicas cuando los tanques de carga estén aislados de los colectores de gas inerte.

2.3.2.5 Los sistemas de tuberías estarán proyectados de modo que en todas las condiciones normales impidan que se acumule carga o agua en los conductos.

2.3.2.6 Se proveerán medios para poder conectar el colector del gas inerte a una fuente exterior de abastecimiento de gas inerte. Dichos medios consistirán en una brida empernada para tubería de 250 mm de diámetro nominal, aislada del colector de gas inerte por medio de una válvula instalada hacia adelante de la válvula de retención a que se hace referencia en el párrafo 2.3.1.4.3. La brida debe estar proyectada de modo que se ajuste a la clase correspondiente de las normas adoptadas para el proyecto de otras conexiones externas en el sistema de tuberías de carga del buque.

2.3.2.7 Si se instala una conexión entre el colector de suministro de gas inerte y el sistema de tuberías de carga, se dispondrán medios que aseguren un aislamiento eficaz, habida cuenta de la gran diferencia de presión que puede existir entre los sistemas. Dichos medios consistirán en dos válvulas de cierre con un dispositivo para airear sin riesgos el espacio comprendido entre las válvulas, o de un dispositivo constituido por un carrete pasamamparos con las correspondientes bridas ciegas.

2.3.2.8 La válvula que separe el colector de suministro de gas inerte del colector de carga y que esté situada en el lado del colector de carga será una válvula de retención provista de un medio positivo de cierre.

2.4 Prescripciones relativas al funcionamiento y control

2.4.1. Dispositivos indicadores

Se proveerán medios que indiquen continuamente la temperatura y la presión del gas inerte en el lado de descarga de los ventiladores impelentes, siempre que éstos estén funcionando.

2.4.2 Dispositivos indicadores y de registro

2.4.2.1 Se instalarán instrumentos que, cuando se esté suministrando gas inerte, indiquen y registren continuamente:

- .1** la presión existente en los colectores de suministro del gas inerte situados hacia adelante de los dispositivos de retención prescritos en el párrafo 2.3.1.4.1; y
- .2** el contenido de oxígeno del gas inerte en los colectores de suministro de dicho gas, en el lado de descarga de los ventiladores impelentes.

2.4.2.2 Los dispositivos a que se hace referencia en el párrafo 2.4.2.1 estarán situados en la cámara de control de la carga. Si no existe cámara de control de la carga, se emplazarán en un lugar fácilmente accesible para el oficial encargado de las operaciones relativas a la carga.

2.4.2.3 Además, se instalarán aparatos de medición:

- .1** en el puente de navegación, destinados a indicar en todo momento la presión a que se hace referencia en el párrafo 2.4.2.1.1 y la presión existente en los tanques de decantación de los buques de carga combinados, cuando dichos tanques estén aislados del colector del suministro del gas inerte; y
- .2** en la cámara de mando de las máquinas o en el espacio de máquinas, destinados a indicar el contenido de oxígeno a que se hace referencia en el párrafo 2.4.2.1.2.

2.4.2.4 Se proveerán instrumentos portátiles para medir la concentración de oxígeno y de vapores inflamables. Además, en cada tanque de carga se dispondrá lo necesario para poder determinar el estado de la atmósfera del tanque utilizando dichos instrumentos portátiles.

2.4.2.5 Se proveerán medios adecuados para la calibración del cero y de toda la escala de los instrumentos fijos y portátiles de medición de la concentración de gas a que se hace referencia en el párrafo 2.4.2.

2.4.3 Alarmas acústicas y visuales

2.4.3.1 En los sistemas de gas inerte, tanto a base de gas de combustión como del tipo de generador de gas inerte, habrá alarmas acústicas y visuales que se accionarán en caso de:

- .1** presión o caudal insuficientes del agua de entrada en el lavador de los gases de combustión, según se señala en el párrafo 2.2.2.1;
- .2** nivel de agua excesivo en el lavador de los gases de combustible, según se señala en el párrafo 2.2.2.1;
- .3** temperatura excesiva del gas, según se señala en el párrafo 2.4.1;
- .4** fallo de los ventiladores impelentes del gas inerte, según se señala en el párrafo 2.2.3;
- .5** contenido de oxígeno superior al 8% en volumen, según se señala en el párrafo 2.4.2.1.2;
- .6** fallos en el suministro de energía al sistema de control automático de la válvula reguladora del gas y a los dispositivos indicadores, según se señala en los párrafos 2.3.1.3 y 2.4.2.1;
- .7** nivel de agua insuficiente en el cierre hidráulico, según se señala en el párrafo 2.3.1.4.1;
- .8** presión de gas inferior a una columna de agua de 100 mm, según se señala en el párrafo 2.4.2.1.1. El dispositivo de alarma será tal que la presión en los tanques de decantación de los buques de carga combinados se pueda supervisar en todo momento; y
- .9** presión de gas elevada, según se señala en el párrafo 2.4.2.1.1.

*D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002*

2.4.3.2 En los sistemas de gas inerte de tipo generador de gas inerte habrá alarmas acústicas y visuales adicionales que se accionarán en caso de:

- .1 insuficiencia en el suministro de combustible líquido;
- .2 fallos en el suministro de energía al generador; y
- .3 fallos en el suministro de energía al sistema de control automático del generador.

2.4.3.3 Las alarmas prescritas en los párrafos 2.4.3.1.5, 2.4.3.1.6 y 2.4.3.1.8 irán instalados en el espacio de máquinas y, si la hay, en la cámara de control de la carga, pero siempre en un emplazamiento tal que la alarma pueda ser percibida inmediatamente por los tripulantes responsables.

2.4.3.4 Se proveerá un sistema de alarma acústica independiente del prescrito en el párrafo 2.4.3.1.8, o un dispositivo de parada automática de las bombas de carga, que funcione cuando se alcancen límites predeterminados de presión insuficiente en los colectores de gas inerte.

2.4.4 Manuales de instrucciones

A bordo del buque se dispondrá de manuales de instrucciones pormenorizadas que abarquen los aspectos operacionales, de seguridad, mantenimiento y de riesgo para la salud relacionados con el sistema de gas inerte y su aplicación al sistema de tanques de carga.* Dichos manuales incluirán orientaciones sobre los procedimientos que se han de seguir en caso de avería o fallo del sistema de gas inerte.

*

Véanse las Directrices revisadas sobre sistemas de gas inerte (MSC/Circ.353), enmendadas por la circular MSC/Circ.387.

CIRCULARES DE LA OMI

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

Ref.: T5/1.01

MEPC/Circ.389

Ref.: T3/1.02

MSC/Circ.1021

21 marzo 2002

SUGERENCIAS DE PROYECTO PARA LAS OPCIONES DE GESTION DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS EN LOS BUQUES NUEVOS

1 El agua de lastre transportada en los buques con objeto de mantener la seguridad y la estabilidad constituye una de las principales vías de transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en todo el mundo. La Convención sobre Diversidad Biológica, 1992, así como el artículo 196 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, y otros acuerdos internacionales pertinentes han reconocido esta amenaza al medio acuático.

2 Así pues, se está elaborando un proyecto de Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, junto con las correspondientes directrices para su implantación, a fin de someterlo al examen y adopción de una conferencia diplomática en 2003. Dicho Convenio se basa en la resolución A.868(20) sobre las Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

3 Al elaborar las medidas de gestión del agua de lastre con objeto de reducir al mínimo el riesgo de transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos se ha tenido en cuenta la importancia primordial de la seguridad del buque.

4 Se convino en que resultaba fundamental continuar elaborando opciones para la gestión del agua de lastre más seguras y eficaces que consigan reducir y finalmente eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

5 El Comité de Seguridad Marítima en su 74º periodo de sesiones (mayo de 2001), y el Comité de Protección del Medio Marino en su 47º periodo de sesiones (marzo de 2002), pusieron de relieve la necesidad de tener en cuenta las opciones de gestión del agua de lastre y los sedimentos cuando se proyecten y construyan buques nuevos, tomaron nota al mismo tiempo de que el futuro instrumento jurídico podría exigir la elaboración de planes de gestión del agua de lastre tanto para los buques nuevos como para los existentes y aprobaron las orientaciones sobre la "sugerencia de proyecto para las opciones de la gestión del agua de lastre y los sedimentos en los buques nuevos", que figuran en el anexo del presente documento.

6 Se invita a los Gobiernos Miembros a que apliquen las orientaciones adjuntas hasta que se adopte y entre en vigor el Convenio para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, y que las pongan en conocimiento de los consultores, los propietarios, los capitanes de buques y otras partes interesadas. Se invita también a los Gobiernos Miembros a que informen a la Organización sobre toda la experiencia que adquieran en la implantación de las Directrices mencionadas.

ANEXO

SUGERENCIAS DE PROYECTO PARA LAS OPCIONES DE GESTION DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS EN LOS BUQUES NUEVOS

1 INTRODUCCION

1.1 Se ha reconocido que el agua de lastre que transportan los buques con objeto de mantener la seguridad y estabilidad durante la navegación constituye uno de los medios más importantes de transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos a nivel mundial. Aunque el agua de lastre se ha transportado en todo el mundo durante muchos años, el interés que suscita como problema medioambiental de carácter global ha aparecido en años recientes, al documentarse varios casos de pestes acuáticas. La importancia del problema ha aumentado en gran medida por la expansión del comercio marítimo mundial y la reducción de la duración de las travesías con el resultado de que en la actualidad se transportan al año en todo el mundo unos 12.000 millones de toneladas de agua de lastre, que según investigaciones científicas contienen varios miles de especies acarreadas a diario.

1.2 Por consiguiente es preciso poner de relieve la necesidad de que se tenga en cuenta las opciones de gestión y control del agua de lastre y los sedimentos a la hora de proyectar y construir buques nuevos, y a tal respecto, se deberá consultar al sector naviero sobre consideraciones relativas al proyecto de los buques. En las orientaciones se ofrece una serie de consideraciones destinadas al proyecto de los buques nuevos.

2 CONSIDERACIONES RELATIVAS A LA FASE DE PROYECTO DE LOS BUQUES NUEVOS

Equipo de gestión del agua de lastre

2.1 El plan de gestión del agua de lastre y el proceso elegido para llevarlo a cabo deben considerarse componentes básicos del proyecto del buque.

2.2 El proyecto y la instalación de los sistemas de tuberías y bombeo del agua de lastre deberían garantizar la máxima facilidad en las operaciones y el mantenimiento.

2.3 El proyecto de los tanques de lastre debería facilitar todos los aspectos de la gestión del agua de lastre.

2.4 Debería considerarse la posibilidad de instalar equipo registrador de todas las operaciones del agua de lastre, así como de su tratamiento. Los registros estarán a disposición de las autoridades pertinentes que soliciten una copia.

2.5 Debería considerarse la posibilidad de contar con gestión de datos a distancia

2.6 En el equipo se proyectarán mecanismos mediante los que pueda analizarse fácilmente el funcionamiento del sistema.

2.7 Cuando se establezcan los métodos que se utilizarán deberá elaborarse un plan de gestión del agua de lastre para el buque; que facilitará orientaciones para el funcionamiento eficaz y en condiciones de seguridad de las diversas opciones de gestión del agua de lastre que se consideren adecuadas para el buque.

2.8 En el plan de gestión del agua de lastre se contemplará la formación de la tripulación en los procesos de gestión del agua de lastre que en él se describen.

Muestreo

2.9 El proyecto del sistema deberá tener particularmente en cuenta la creciente necesidad de que el muestreo del contenido se efectúe con objeto de mejorar la calidad y de facilitar la toma de muestras del agua de lastre y los sedimentos sin que sea preciso entrar en espacios potencialmente peligrosos o en tanques de lastre parcialmente llenos. Por ejemplo:

- .1 mediante la instalación de escotillas de tanque, siempre que sea posible, como alternativa a los registros, con objeto de facilitar el acceso a los tanques;
- .2 asegurándose de que la zona inmediatamente debajo de una abertura de tanque se mantiene (en la medida de lo posible) libre de obstrucciones que impida la introducción del equipo de muestreo;
- .3 mediante la instalación de tuberías de muestreo dentro de los tubos de ventilación como alternativa al acceso a los tanques por medio de registros o escotillas de tanque. Las tuberías de muestreo terminarían en un lugar conveniente en la parte superior o lateral del tubo de ventilación, de modo que pueda instalarse una bomba en el punto de salida con facilidad;
- .4 mediante la instalación de tuberías de muestreo independientes que penetren directamente en los tanques de lastre con sus extremos dentro de los mismos, a fin de garantizar la obtención de muestras representativas del agua de lastre;
- .5 mediante la instalación de un acoplamiento de suelta rápida en las tuberías de muestreo que permita la extracción de muestras sin tener que quitar la tapa del registro ni abrir la escotilla del tanque;
- .6 proporcionando acceso a los tanques en condiciones de seguridad (especialmente donde no se exige normalmente tener acceso);
- .7 mejorando el proyecto de los tubos de sonda para facilitar la toma de muestras representativas;
- .8 disponiendo que el muestreo pueda hacerse desde la bomba de lastre o desde algún otro punto de las tuberías de lastre, con objeto de permitir que se tomen muestras durante las operaciones de lastrado o deslastrado; y
- .9 teniendo en cuenta las posibles variaciones de flujo en las tuberías de agua de lastre se prestará atención a que el muestreo sea uniforme, por ejemplo, mediante el uso de un mezclador estático colocado directamente delante de la tubería de muestreo.

Cambio de agua de lastre en el mar

2.10 Cuando se elija como método, el cambio de agua de lastre en el mar, la resistencia de proyecto y la estabilidad del buque en general deberán ser suficientes para permitir que dicho método se lleve a cabo en todos los viajes del lastre excepto en caso de mal tiempo. Para orientación del capitán deberá quedar reflejado en el Plan de gestión del agua de lastre el peor estado de la mar y de la mar de fondo, identificados por el constructor, en el que pueda efectuarse el cambio del agua de lastre en condiciones de seguridad si se cuenta con esa información.

2.11 El Proyecto del buque debería facilitar el cambio de agua de lastre en el mar y reducir las demandas de otros recursos entre la tripulación. En particular, debería tratar de reducir al mínimo:

- .1 el número de distintas fases de las operaciones;
- .2 el tiempo, y
- .3 el número de tanques parcialmente llenos y la duración del llenado especial, necesario para completar la secuencia del cambio del agua de lastre.

2.12 El proyecto del buque debería tener en cuenta las consecuencias del cambio del agua de lastre en el mar, incluidas: la estabilidad, la resistencia de la viga casco, las fuerzas cortantes, la resonancia, el chapoteo, las embestidas de proa, la inmersión de la hélice, las limitaciones como consecuencia de la falta de resistencia en varias partes del buque cuando los tanques se vacían en secuencia y el oportuno refuerzo incorporado para permitir que la operación se realice sin riesgos.

2.13 Cuando se elija el método secuencial de cambio de agua de lastre, deberá prestarse especial atención a la disposición de los tanques de lastre, a su capacidad total, a su configuración y a la resistencia de la viga casco. Si el plan exige el llenado y vaciado simultáneos de tanques en diagonal, deberán tenerse en cuenta los esfuerzos de torsión consiguientes. El momento flector en aguas tranquilas y las fuerzas cortantes se mantendrán en los niveles permitidos.

2.14 Cuando el cambio de agua de lastre se realiza mediante el método de flujo continuo se dispondrá lo necesario para prevenir el riesgo de sobrepresurización de los tanques de lastre o de las tuberías de lastre, lo que podría lograrse mediante la instalación de tubos de ventilación adicionales, escotillas de tanques (como alternativa a los registros), tuberías de reboso internas (para evitar que el agua rebose en cubierta) troncos de lastre que conecten tanques cuando sea aplicable y posible. }

2.15 Cuando se elija el método de dilución para el cambio de agua de lastre, se deberá contar con el sistema de tuberías apropiado para facilitar la toma de agua de lastre a través de la parte superior del tanque y, simultáneamente, la descarga del agua de lastre por el fondo del tanque con el mismo caudal. El funcionamiento hidrodinámico del tanque de lastre es crucial para asegurar que el cambio de lastre y la limpieza de sedimentos sean completos.

Sistema de tratamiento del agua de lastre

2.16 Cuando se utilice un sistema de gestión del agua de lastre que no sea el cambio, el equipo elegido deberá proporcionar un tratamiento completo del agua de lastre, incluida el agua de lastre de mar. En la actualidad, se están desarrollando varias alternativas a las opciones de tratamiento del agua de lastre. Antes de seleccionar el sistema deberá tenerse en cuenta el equipo y el espacio exigidos, la eficacia de la inactivación o la eliminación de organismos acuáticos y agentes patógenos, así como los efectos en el medio ambiente, y las necesidades en materia de mano de obra, mantenimiento y funcionamiento. También deberá preverse la necesidad de contar con energía adicional.

2.17 También deberá considerarse la reducción o eliminación de todo riesgo para la tripulación que participe en las operaciones relacionadas con el agua de lastre. Esto incluirá, sin que sea exhaustivo, la exposición a la maquinaria, la entrada en espacios cerrados, la formación y el horario de trabajo.

2.18 Cuando se utilice el método de tratamiento con agua caliente, en el proyecto deberán analizarse las exigencias de aislamiento y de energía adicional.

D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

2.19 Cuando se contemple el termotratamiento del agua de lastre utilizando el agua caliente de la camisa del enfriador de la máquina principal, se instalarán los sistemas de tuberías y bombas adecuados para facilitar el vaciado secuencial del agua de lastre. Si se pretende que el agua de lastre se mantenga a una temperatura elevada durante varias horas con objeto de inactivar los organismos acuáticos perjudiciales y los agentes patógenos de los sedimentos, deberá prestarse atención a las consecuencias.

2.20 Cuando se prevea el uso de tratamientos químicos y biocidas deberán tenerse en cuenta los aspectos de seguridad de la estiba, almacenamiento y aplicación de dichas sustancias, y en particular:

- .1 la designación de zonas de almacenamiento apropiadas (ya sea en cubierta o contiguas a la zona de bombas/tuberías de lastre en la cámara de máquinas, o en una cámara especialmente designada a tal efecto) los espacios para la preparación y los dispositivos de tuberías idóneos para permitir que se agregue la sustancia química/biocida, mediante un sistema de medición y mezcla, a través de la tubería del agua de lastre; y
- .2 el plan de gestión del agua de lastre debería incluir asesoramiento para el personal de los buques sobre la manipulación, en condiciones de seguridad, de las sustancias corrosivas o tóxicas transportadas a bordo, con objeto de tratar el agua de lastre, teniendo en cuenta todas las instrucciones facilitadas por el fabricante del sistema de tratamiento.

2.21 Cuando se considere el uso de sistemas de filtración deberán adoptarse las medidas oportunas para su instalación, mantenimiento y reparación incluida la provisión de filtros de repuesto adecuados. Los sistemas de filtración tendrán las medidas que les permitan funcionar a una capacidad razonable cuando se use el agua de lastre. Se adoptarán las medidas pertinentes para el vertido de la resaca del filtrado.

2.22 Cuando se prevea el uso de sistemas tipo ciclón deberán adoptarse las medidas pertinentes para su instalación, mantenimiento y reparación. Los sistemas tipo ciclón deben tener las medidas que les permitan operar a una capacidad razonable cuando se use el agua de lastre. Deberán adoptarse las medidas pertinentes para el vertido de los concentrados de ciclón al igual que en el caso de los sistemas de filtración.

2.23 En caso de instalación de sistemas de radiación ultravioleta, deberá prestarse especial atención a la necesidad de contar con una forma de prefiltrado del agua de lastre antes de su tratamiento.

2.24 Otros posibles sistemas de tratamiento, por ejemplo ozonización, privación de oxígeno, electroionización, contarán con unos parámetros específicos para su instalación y funcionamiento que deberán estudiarse.

2.25 Todo sistema de tratamiento del agua de lastre incorporará los oportunos sistemas de supervisión a fin de garantizar la eficacia de su funcionamiento.

Suministros alternativos de agua

2.26 Cuando se considere la instalación de suministros alternativos de agua, que no sea agua de mar, se instalarán en cubierta las tuberías oportunas para permitir la carga del agua en los tanques de lastre.

Instalaciones de tratamiento móviles o en tierra

2.27 Con objeto de permitir la carga o descarga del agua de lastre en instalaciones de tratamiento móviles, o en tierra, de manera práctica y segura, se instalará en cubierta la infraestructura necesaria, tal como bombas reforzadoras y sus correspondientes tuberías.

3 CONSIDERACIONES DE PROYECTO PARA MEJORAR LAS ESTRATEGIAS OPERACIONALES, DE GESTION Y DE CONTROL

Cajones de toma de mar

3.1 Teniendo en cuenta la necesidad de que el proyecto de los cajones de toma de mar reduzca al mínimo la fricción en el casco del buque, generando un flujo laminar del agua sobre el casco y facilitando el flujo normal de agua en las tuberías de succión del agua del mar:

- .1 se prestará atención al proyecto de las rejillas de los cajones de toma de mar como filtro primario de organismos marinos de gran tamaño;
- .2 los dispositivos de sujeción deberán reducir al mínimo la posibilidad de que la rejilla del cajón de toma de mar se desprenda durante las operaciones, por ejemplo colocando bisagras en el lado delantero de la rejilla;
- .3 se instalarán sistemas que permitan la limpieza y el tratamiento del cajón de toma de mar tras el lastrado, por ejemplo, instalando una conexión o tuberías de vapor y aire desde los sistemas de lavado de tanque *Butterworth* (utilizados para el lavado de tanques de carga); y
- .4 se cerrarán las válvulas de succión de agua de mar con objeto de prevenir la contaminación de las tuberías y sistemas de agua de lastre.

Tuberías de succión del agua de lastre

3.2 El proyecto de las tuberías de succión del agua de lastre permitirá que éstas se mantengan limpias entre las operaciones de lastrado, por ejemplo, mediante la circulación de agua a partir de un tanque o del mar sin cargar ni descargar agua o mediante la hipoclorinación.

Coladores de aspiración

3.3 Teniendo en cuenta la función de los coladores de aspiración como filtro secundario del sistema de bombeo y de tuberías del agua de lastre, el proyecto deberá reducir al mínimo el tamaño de la malla de los coladores (sin restringir el flujo de agua a las bombas de lastre). También se prestará atención a que los coladores se fabriquen de acero inoxidable (preferiblemente SUS 316L) con objeto de reducir su posible corrosión durante las operaciones, y la consiguiente pérdida de eficacia como filtro secundario.

3.4 Se elaborarán sistemas y procedimientos para la limpieza de los coladores antes de cualquier operación de lastrado.

Bombas de lastre

3.5 El proyecto de las bombas de lastre deberá corresponder, no sólo a la función primaria del sistema de agua de lastre del buque, sino también a todo requisito adicional para la instalación del sistema de tratamiento.

Tanques de lastre

3.6 El proyecto de los tanques de lastre deberá facilitar la retirada del agua de lastre y de los sedimentos:

- .1 en caso de que haya instaladas vagras, longitudinales, refuerzos, intercostales y fondos, deberán contar con orificios adicionales de desagüe que permitan el flujo irrestricto del agua durante las operaciones de descarga y de agotamiento;
- .2 cuando los miembros interiores estén empalmados a mamparos, su instalación será tal que se prevenga la formación de agua encharcada o la acumulación de sedimentos;
- .3 cuando los longitudinales internos tengan refuerzos de barra, se considerará la instalación de dichas barras debajo de las superficies horizontales con objeto de facilitar el desagüe desde los refuerzos;
- .4 se llevarán a cabo cálculos del flujo para determinar el tamaño de los orificios de desagüe a fin de confirmar que el flujo de agua a las cabeza de succión es suficiente y corresponde a la capacidad de descarga del agua de lastre;
- .5 se instalarán pozos de aspiración en los tanques de lastre que no formen parte del fondo del buque;
- .6 se considerará la instalación de sistemas de limpieza de tanques para ayudar a la remoción de los sedimentos durante la descarga del agua de lastre, así como la utilización de dichos sistemas durante la travesía en carga para ayudar a reducir al mínimo la formación de sedimentos en los tanques; y
- .7 se instalarán sistemas de agotamiento del agua de lastre utilizando eductores.

DOCUMENTOS DE LA OMI

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

MSC 75/17/8
8 abril 2002

PREVENCION Y REPRESION DE LOS ACTOS DE TERRORISMO CONTRA EL TRANSPORTE MARITIMO

Nota presentada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA)

RESUMEN

Sinopsis:

Se señala a la atención de los señores delegados ante la OMI la existencia de los siguientes dos documentos de la Organización Mundial de Aduanas:

- ***Plan de acción de la OMA con el objetivo de reforzar la seguridad en las fronteras para luchar contra el terrorismo internacional "SP0078".***
- ***Informe de la reunión sobre colaboración entre la OMA y las empresas, EC0116.***

Medidas que han de adoptarse: Véase el párrafo 19.

Documentos conexos: MSC 75/17/1.

Acciones comprendidas desde septiembre de 2001

1 Los 159 miembros de las administraciones aduaneras de la Organización Mundial de Aduanas están respondiendo de manera positiva a la creciente preocupación por la seguridad a escala mundial.

2 Inmediatamente después de los acontecimientos del 11 de septiembre, la Secretaría de la OMI dictó una serie de sugerencias, proposiciones y consejos para sus miembros. Seguidamente se publicaron diversos documentos orientativos y de información al respecto, a los que se puede acceder desde en el sitio Internet que la OMA tiene a disposición de las administraciones aduaneras miembros; a esta información también podrían acceder los Miembros de la OMI.

3 Nuestra iniciativa comenzó con: 1) una respuesta inicial; 2) la refundición de los puntos de vista de los Miembros; 3) la planificación contra las armas químicas, biológicas y nucleares; 4) el análisis de las cuestiones relacionadas con el control y la facilitación.

4 La mayor parte de esta labor adquirió carácter prioritario y se ha integrado en nuestro documento: ***"Plan de acción de la OMA con el objetivo de reforzar la seguridad en las fronteras para luchar contra el terrorismo internacional" SP0078 (se envían copias a los delegados presentes en el 75º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI)***

Actividades futuras

5 Se le ha asignado prioridad a la implantación del Plan de acción, en tanto como sea posible. A este fin es necesario que los miembros de la OMA y las organizaciones internacionales, incluyendo la Organización Marítima Internacional sean conscientes de esta labor y en la medida de sus posibilidades, colaboren en su implantación.

6 Los Miembros de la OMA también han estado extremadamente activos, definiendo y mejorando sus propias estrategias en el marco de iniciativas gubernamentales. En algunos países se han promulgado y se están aplicando nuevas normas y sistemas como por ejemplo la información anticipada sobre el pasajero, para los usuarios del transporte aéreo.

7 La comunidad internacional adoptó inmediatamente medidas para reforzar la seguridad en los aeropuertos y en el transporte aéreo, si bien inmediatamente se señalaron a la atención de la OMA un sinnúmero de otros riesgos operativos. Desde la perspectiva de los servicios aduaneros, éstos son los riesgos con el movimiento de camiones, contenedores, buques, correo y carga aérea (así como el de los pasajeros de las aeronaves).

8 Por ejemplo, y por lo que respecta al tráfico de contenedores, se han manifestado ideas tales como las siguientes:

- 1) establecimiento de criterios de seguridad para identificar a los contenedores de alto riesgo,
- 2) revisión previa de los contenedores antes que estos lleguen a puerto;
- 3) utilización de una tecnología que permita hacer una revisión previa de los contenedores de alto riesgo; y
- 4) proyectar y poner en uso contenedores más sofisticados y seguros.

9 El objetivo fundamental de esta labor, que por el momento no ha sido analizada por los directores generales en una sesión del Consejo de la OMA, es poder detectar de manera lo más pronto posible los posibles problemas y mejorar la seguridad a través de toda la cadena de distribución. Este enfoque supone un cambio significativo en los controles aduaneros en todo el mundo. Para que surta efecto debe aplicarse satisfactoriamente a escala mundial. Se basará en gran medida en que los países miembros suscriban acuerdos en que esos miembros formen asociaciones con diversas entidades clave. Entre éstos estarían las autoridades portuarias, las compañías de contenedores, la comunidad mercantil internacional, los agentes de aduanas y los proveedores de servicios.

El enfoque “global” de la OMA, basado en un espíritu de cooperación

10 También es importante hacer hincapié en la naturaleza global del enfoque de la OMA en relación con la cooperación aduanera, una tradición que se ha mantenido desde que se constituyó la Organización en 1952. La seguridad y las normas al respecto, tales como las que están siendo consideradas, son altamente valiosas y deben estar disponibles, para su aplicación voluntaria, en todos los puertos y en todas las administraciones aduaneras pertenecientes a la OMA. Los planes pilotos y los estudios pueden ofrecer, a corto plazo, un método práctico para su desarrollo inicial, pero esta estrategia debe estar abierta a todos los miembros y ser percibida como una norma de calidad a largo plazo, de aplicación mundial.

El beneficio de las asociaciones entre las empresas y las aduanas

11 También tenemos gran experiencia en la elaboración de planes de cooperación entre empresas y gobiernos para mejorar la seguridad. La asociación entre empresas y la OMA y la Coalición empresarial para la lucha contra el contrabando (BASC), se basan en la gestión conjunta de los riesgos, lo que tiene la misma importancia para los fabricantes, transportistas, intermediarios y agentes legítimos, preocupados por proteger su negocio de criminales sin escrúpulos y de los terroristas.

12 La BASC ofrece grandes posibilidades, debido a que es una iniciativa en materia de seguridad y protección apoyada por las aduanas y administradas por las empresas. Cuando se introducen una serie de mecanismos de protección éstos sirven para dotar de seguridad la cadena de transporte y logística y reducir las probabilidades de que se emprendan actividades ilegales. En la práctica, este enfoque ha tenido éxito en Cartagena (Colombia), y en otros lugares de Latinoamérica, habiendo disminuido los embarques de cocaína a través de los puertos que participan en el programa.

13 Las administraciones aduaneras francesas y españolas ya han aplicado estas ideas y han creado sus propios acuerdos para compartir la información con el BASC-Colombia. *En nuestro documento EC0116 figuran los pormenores de la última reunión de la OMA con el BASC.*

Evaluación de riesgos y obtención de un enfoque equilibrado en la implantación de las normas

14 En general se debe adoptar una decisión acerca de cuánta legislación es necesaria y cuál de importante es la cooperación a través de convenios internacionales y de esquemas de asociación con empresas. La información recibida debe ser compilada, cotejada y analizada antes de proceder a determinar los riesgos comparativos y a destinar a personal a luchar contra las amenazas.

15 Finalmente tenemos que elaborar sistemas equilibrados de cumplimiento, mediante legislación que no supongan impedimentos para el comercio legítimo, pero que sean lo suficientemente fuertes como para detectar e impedir las actividades terroristas y otras actividades criminales. Este nivel de control legislativo puede ser justificado y complementado mediante un enfoque de “cumplimiento informado” en donde el trabajo de las aduanas se base en la captación de información privilegiada y de otro tipo y en el despliegue de recursos que puedan ser gestionados de manera más efectiva para enfrentar riesgos más altos. Este enfoque exige un alto nivel de cooperación con otros organismos competentes y la comunidad empresarial a escala internacional. Esta opción no es una opción fácil pero es una respuesta realista, basada en un concepto de asociación, a un problema mundial crítico.

¿Qué esperamos de los Miembros de la OMI?

16 Tenemos el sumo placer de aprovechar esta oportunidad para compartir nuestras ideas sobre este tema. Creemos que los Miembros de la OMI pueden hacer una contribución significativa a nuestro plan de acción para mejorar la seguridad en las fronteras; particularmente por lo que respecta al objetivo 1 (creación de un archivo de información), 2 (fomento del intercambio de la información) y 6 (facilitación de asistencia técnica a los Miembros). Quedamos a la espera de recibir sus ideas y propuestas relativas a las cuestiones marítimas incluidas en este plan.

17 Apreciáramos también recibir el apoyo de la OMI en relación con nuestro programa de asociación con empresas y creemos que los Miembros y la Secretaría de la OMI valorarán debidamente las mejoras en la seguridad que pueden derivarse de la participación en la iniciativa de Coalición empresarial para la lucha contra el contrabando.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

18 Las Secretarías de la OMA y de la OMI están trabajando en conjunto para redactar el texto de un Memorando de Entendimiento, que deberá ser aprobado y firmado por nuestros respectivos Secretarios Generales. Tomaremos nota de las propuestas y recomendaciones revisadas que se formulen durante el CSM 75 con miras a que el Memorando de Entendimiento sea efectivamente implantado.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

19 Se invita al Comité a que tome nota de la información facilitada y a que adopte las medidas que considere pertinentes.

ANEXO 1

COMISION DE POLITICA GENERAL
46° periodo de sesiones

Bruselas, 6 de noviembre de 2001

PLAN DE ACCION DE LA OMA CON EL OBJETIVO DE REFORZAR LA SEGURIDAD EN LAS FRONTERAS PARA LUCHAR CONTRA EL TERRORISMO INTERNACIONAL

(Punto IV del orden del día)

Antecedentes

1 Recientemente, el Secretario General ha distribuido un documento de trabajo en el que se analizan diversas medidas antiterroristas (carta 01.SL-0294 del 1 de octubre de 2001). En este documento se analizarán en general las medidas que la OMA y sus Miembros deben tomar para responder a la amenaza que representa el terrorismo y se presentan propuestas al respecto. La OMA continúa recibiendo comentarios valiosos sobre las propuestas presentadas en las cartas, las cuales son de gran ayuda para la Secretaría dado que las políticas de la Organización al respecto se están perfilando. En el marco de las labores en este campo, la Secretaría convocó a una reunión oficiosa interdisciplinaria en donde estaban representados los Miembros de la OIPC/Interpol, la *Guardia di Finanza* y la Secretaría. Los intercambios de opiniones sobre la cuestión y las propuestas comunicadas por los Miembros le permitieron a la Secretaría de la OMA elaborar un Plan de acción provisional que deberá ser examinado por los Miembros. Este plan, el cual se adjunta en el anexo del presente documento, será actualizado regularmente si es necesario.

Elaboración e implantación del Plan de acción

2 Es importante precisar el contexto en el cual las aduanas pueden realizar una mejor aportación. Debemos reconocer que existen otras autoridades nacionales distintas de las aduanas que tienen a su cargo definir las políticas y las estrategias en materia de seguridad nacional y que son éstas las que toman la iniciativa a la hora de definir las medidas que han de adoptar los poderes públicos. No obstante, las aduanas deben asociarse plenamente a estas medidas en el marco de lucha contra el terrorismo. En un gran número de países, la contribución que puedan hacer las aduanas será más útil si se inscribe en un contexto interinstitucional, por ejemplo, a través de grupos de tareas. Es en este contexto donde las competencias propias de las aduanas y sus conocimientos especializados pueden ser reconocidos y valorados en el contexto de las medidas concertadas a los fines de preservar la seguridad nacional. Los conocimientos de las aduanas en el campo de las mercancías, de las rutas comerciales y de los transportes presenta una enorme ventaja.

3 Durante la redacción del Plan de acción, la Secretaría tomó en cuenta estos conocimientos especializados, en particular cuando redactaron los párrafos relacionados con los viajeros, la definición de los perfiles, la definición de los objetivos, las entrevistas y las técnicas de búsqueda y registro (véanse las medias 1.4; 5.6; 5.7 y 6.3). También se tomó en cuenta la experiencia y los conocimientos propios de las aduanas en la detección de movimientos de personas y envíos de mercancías sospechosas a nivel internacional, así como su función de intermediarios entre las actividades mercantiles y los poderes públicos (véanse las medidas 5.4 y 5.5). Ninguna otra entidad de las Administraciones posee al mismo grado estos conocimientos especializados y es fundamental que se entienda que ésta es la contribución que las aduanas pueden aportar a las nuevas medidas de los gobiernos en el campo de la seguridad.

4 El Secretario General también invitó a los Miembros a que examinen la función que debe cumplir en el futuro la Secretaría de la OMA con respecto a las medidas para luchar contra el terrorismo. En una primera etapa podemos contribuir en la compilación de información y en su transmisión a los Miembros (véase el objetivo 1, medidas 1.1 a 1.6). A este fin, sería necesario centralizar el acceso a esta información, manteniendo una lista de puntos de contacto nacionales con experiencia en cuestiones relativas al terrorismo. También podemos facilitar el acceso a la asistencia técnica. Estos puntos figuran en nuestro proyecto de plan de acción.

Intercambio de información, incluidos datos nominativos y refuerzo de la Red aduanera de lucha contra el fraude (CEN)

5 Estimamos que para luchar contra el terrorismo se deben tomar varias medidas radicales que los Miembros deben examinar de una manera pormenorizada. En la actualidad el intercambio de información para la lucha contra el fraude entre los Miembros se limita a la relativa a los decomisos y a las tendencias, mientras que la lucha contra la amenaza creciente que presenta el terrorismo exige un intercambio inmediato de ciertos datos nominativos. En algunos casos la solución se encuentra en los acuerdos bilaterales, pero esta solución no es aplicable a escala mundial. La Secretaría de la OMA ha previsto por tanto iniciar un debate y revisar las reglas actuales, que son de carácter restrictivo, en relación con el intercambio de información sobre nombres en materia de terrorismo y de infracciones aduaneras al respecto (véase la medida 5.1). Se trata en este caso de una tarea tediosa para los Miembros y la Secretaría.

6 Cualquier modificación de las reglas vigentes implica una mejora de nuestra red de información, ya que se ha de tomar en cuenta la necesidad de un refuerzo de la seguridad y especialmente de la protección del acceso a la información en cuestión. Esta iniciativa supone la mejora de la Red aduanera de la lucha contra el fraude de la OMA (CEN), desde la cual se podría centralizar la información sobre datos nominativos mediante la aplicación de tecnologías (medida 5.2). A estos efectos se debe prever que la información suministrada por cada Miembro esté protegida de conformidad con las disposiciones nacionales vigentes en materia de divulgación de datos. Un Miembro también podría especificar que únicamente las administraciones específicamente ha autorizado puedan acceder a la información que este Estado ha introducido. La OMA estudiará todas las posibilidades que permitan compartir los datos, las innovaciones técnicas y la mejora de la difusión de la información.

7 Para que esta tarea pueda realizarse con éxito, los Miembros deberán participar activamente en un examen crítico de las reglas en materia de seguridad y de los procedimientos que imponen ciertas reglas aplicadas a los sistemas nacionales de seguridad. Se deberá examinar en particular la gestión de las contraseñas, las reglas de acceso y los procedimientos de verificación de la seguridad.

Asistencia administrativa mutua

8 Si aceptamos que las medidas que debemos tomar en el futuro para luchar contra el terrorismo implican necesariamente el intercambio de datos nominativos, a continuación habrá que crear un marco jurídico eficaz en el cual se base ese intercambio. En el documento EC0100 (5 de marzo de 2001), los Miembros que participaron en el Grupo de trabajo de la OMA sobre la asistencia administrativa mutua indicaron que prefieren los acuerdos bilaterales a los acuerdos multilaterales y que se han suscrito un gran número de acuerdos regionales. Está claro que debemos seguir las conclusiones de este órgano, dar seguimiento a su labor y utilizar plenamente la versión revisada del modelo de acuerdo bilateral de asistencia administrativa mutua en materia aduanera. Sin embargo, las observaciones de este Grupo de expertos han sido formuladas antes de los ataques perpetrados por los terroristas en septiembre de 2001 y nuestra política en ese campo debe seguramente reflejar la nueva coyuntura.

9 Para apoyar plenamente las medidas que podamos para luchar contra el terrorismo, debemos elaborar un convenio internacional eficaz que prevea el intercambio de datos nominativos. Un instrumento jurídico de estas características, vinculado a un sistema de información CEN remodelado que incorpore los datos nominales pertinente, constituirá la infraestructura en que se base nuestra labor.

10 Como paso esencial para la consecución de este objetivo, es necesario que procedamos a una evaluación para determinar con precisión nuestras necesidades en materia de asistencia administrativa mutua en lo que concierne a la lucha contra el terrorismo. También debemos plantearnos si una versión revisada del Convenio de Nairobi de la OMA responderá totalmente a nuestras necesidades o si habría que elaborar un convenio que tratara expresamente de esta cuestión (véanse las medidas 2.1, 2.2, 2.3 y 2.4). Ya se han determinado muchas de las características de este marco de asistencia mutua:

- reciprocidad;
- protección de los datos en general y de los datos de carácter confidencial;
- primacía de la legislación nacional y subordinación a ésta;
- comunicación a las Partes que lo soliciten de objetivos o motivos de las solicitudes, procedimientos que hay que seguir para tener acceso a esa información y comunicación de los resultados obtenidos;
- confianza mutua y respeto de las reglas éticas;
- certeza de que la información será utilizada para los motivos invocados; y
- reglas comunes sobre intercambio de las informaciones.

En nuestros esfuerzos para mejorar radicalmente el intercambio de información y de experiencia en el ámbito internacional, deberemos tomar en cuenta estos puntos claves.

**Intercambio de datos y función de las Oficinas regionales
de enlace encargadas de los datos (ORED)**

11 Debido a que son diversas las entidades públicas que cooperan en la lucha contra el terrorismo, urge centralizar los datos disponibles y examinar sistemas que hagan posible el intercambio de datos. La OMA, la GPC/INTERPOL y el Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas (PNUFID) han adquirido una gran experiencia en acuerdos en el campo de la lucha contra el tráfico de estupefacientes. Sin embargo, debemos estudiar ahora todas las posibilidades de cooperación futura en nuestra labor de lucha contra el terrorismo (véase la medida 2.8).

12 La resolución N° 1373 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas (2001) aplica el mismo enfoque que la iniciativa adoptada por la OMA en el ámbito internacional. En el párrafo 4 de esta resolución, de manera muy acertada, se “pone de relieve la necesidad de promover la coordinación de las iniciativas en los planos nacional, subregional, regional e internacional, para reforzar la respuesta internacional a este reto y amenazas graves a la seguridad internacional”. Esta resolución pone en evidencia la función que podrían cumplir las Oficinas regionales de enlace encargadas de los datos (ORED) recopilando, cotejando, analizando y difundiendo información sobre cuestiones vinculadas con el terrorismo. Las ORED han sido creadas para ocuparse de temas relacionados con los estupefacientes, del tráfico de otros productos prohibidos y del fraude comercial, esencialmente a nivel táctico. Estas oficinas no tienen los medios para dar el tratamiento adecuado los datos nominativos y cualquier modificación de su función exigiría un examen pormenorizado (véase la medida 5.3).

Recopilación y centralización de información sobre las técnicas de detección

13 Para asistir a los Miembros en sus tareas de prevención y detección, en el catálogo de la OMA sobre los medios técnicos de lucha contra el fraude, se puede encontrar una parte consagrada al material de detección de materias nucleares y radiactivas. La Secretaría de la OMA continuará recopilando y centralizando información sobre las técnicas de detección (véase la medida 1.4). Sin embargo, habrá que mejorar aún más este catálogo a fin de incluir los peligros que presentan las sustancias químicas y biológicas. En éste figura una lista de los fabricantes y vendedores que comercializan el material utilizado en las aduanas. La OMA no aprueba ni recomienda ninguno de los productos ni de los proveedores, si bien compila y difunde con total imparcialidad la información que se le comunica. Los Miembros estiman que este catálogo es particularmente útil cuando tienen que comprar material técnico o intentan mejorar sus servicios. Para los fines del presente documento, los Miembros podrían estimar conveniente consultar la parte del catálogo relativa al material de protección, de seguridad y de detección de materias nucleares y también la parte que enumera otros dispositivos importantes de detección y de vigilancia.

14 Es posible que los Miembros estimasen conveniente saber cuáles son los fabricantes que producen los tres principales tipos de dispositivos para detectar materias radiactivas y nucleares:

- para uso personal, que son utilizados por los funcionarios de las aduanas.
- móviles, instalados principalmente en los vehículos;
- estáticos, consistentes en instalaciones fijas e inmuebles.

15 Se puede consultar este catálogo en el sitio en la red de los Miembros, dentro del apartado “Lucha contra el fraude”. Su contenido también ha sido difundido en el documento EC0061.

Conclusiones

16 Estimamos que las actividades que siguen, dentro del apartado “objetivos” del Plan de acción, son en las que debe centrarse la Secretaría de la OMA durante el año próximo.

- Objetivo 1: Centralizar la información sobre las medidas que hay que adoptar y sobre los conocimientos especializados con los que hay que contar para luchar contra el terrorismo y poner esa información a disposición de los miembros.
- Objetivo 2: Favorecer el intercambio de información.
- Objetivo 3: Concienciar a las partes interesadas sobre la función que las administraciones de aduanas pueden cumplir con miras a reforzar la seguridad nacional para luchar contra el terrorismo, en el marco de una iniciativa que implique la intervención de diferentes administraciones públicas.
- Objetivo 4: Proceder a un examen crítico de la seguridad y de los procedimientos que imponen ciertas reglas.
- Objetivo 5: Reforzar los medios disponibles en materia de información.
- Objetivo 6: Proveer asistencia técnica, formación y materiales para la capacitación de los Miembros.
- Objetivo 7: Reforzar los mecanismos legislativos reglamentarios y los dispositivos de control.
- Objetivo 8: Garantizar una cooperación estrecha con las otras organizaciones internacionales que tienen a su cargo las reglas de seguridad en el tráfico aéreo, marítimo, vial, ferroviario y postal.

17 La Secretaría de la OMA participará también en las iniciativas de ámbito internacional y regional que adopten otras organizaciones que ejercen su actividad en esos ámbitos y aprovechará todas las ocasiones para hacer hincapié en la función que cumplen las aduanas por lo que respecta a la adopción de estrategias internacionales y para mejorar el intercambio de experiencia e informaciones. Nos esforzaremos por poner a disposición de los Miembros todas las informaciones útiles al respecto en un sitio protegido de la OMA en Internet (véase la medida 1.6).

18 Las medidas propuestas en el Plan de acción deben ser examinadas, elaboradas e implementadas de manera cuidadosa debiéndose tener presente que mediante las mismas se puede reforzar la capacidad de previsión, reducir los riesgos e incrementar la seguridad a escala nacional. Estimamos que el éxito de nuestra labor relativa a la lucha contra el terrorismo depende de una utilización plena de nuestro dispositivo de asistencia administrativa mutua, del CEN y de las redes de informaciones. También es importante poder intercambiar datos nominativos en un entorno debidamente protegido. Nuestro objetivo en general es poner a disposición de los Miembros y del personal en el terreno, un mecanismo internacional eficaz en materia de cooperación y de lucha contra el terrorismo en este campo tan delicado y sensible.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

19 Habida cuenta de las observaciones y de las propuestas formuladas *supra*, se invita a la Comisión de Política General a que examine de manera pormenorizada las medidas presentadas en el Plan de acción adjunto.

PLAN DE ACCION

OBJETIVO 1: Centralizar las observaciones sobre las medidas que hay que tomar y los conocimientos especializados que hay que aplicar para luchar contra el terrorismo y poner esas informaciones a disposición de los Miembros			
<i>Nº</i>	<i>Actividad</i>	<i>Medios internos/externos</i>	<i>Fecha de ultimación</i>
1.1	Compilar y centralizar informaciones sobre: - las disposiciones legales (especialmente las prerrogativas aduaneras)	10 días/hombre	Marzo 2002
1.2	Compilar y centralizar informaciones sobre: - los instrumentos internacionales	2 días/hombre	Marzo 2002
1.3	Compilar y centralizar informaciones sobre: - materiales técnicos	5 días/hombre	Marzo 2002
1.4	Compilar y centralizar informaciones sobre: - las técnicas de detección	5 días/hombre	Marzo 2002
1.5	Crear un centro de capacitación que brinde asesoría y mantenga actualizada una lista de puntos de contacto nacionales competentes en materia de terrorismo.	5 días/hombre	Junio 2002
1.6	Adaptar el(los) sitio(s) de Internet de la OMA y poner todas las informaciones útiles a disposición de los Miembros	5 días/hombre	Junio 2002

OBJETIVO 2: Fomentar el intercambio de información			
<i>Nº</i>	<i>Actividad</i>	<i>Medios internos/externos</i>	<i>Fecha de ultimación</i>
2.1	Invitar a los Miembros a que se adhieran a los convenios aduaneros internacionales vigentes (en particular los Convenios de Nairobi y de Kyoto, revisados por la OMA).	-	Actividad permanente
2.2	Proceder a un análisis para determinar con precisión nuestras necesidades en materia de asistencia mutua en el campo de lucha contra el terrorismo.	10 días/hombre	Junio 2002
2.3	Determinar si el Convenio de Nairobi de la OMA corresponde plenamente a nuestras necesidades en materia de asistencia mutua en el campo de la lucha contra el terrorismo.	30 días/hombre	Junio 2002
2.4	Examinar la necesidad de elaborar un convenio de la OMA que aborde expresamente la asistencia administrativa mutua en relación con la función que cumplen las aduanas en la lucha contra el terrorismo.	5 días/hombre	Junio 2002
2.5	Invitar a los Miembros a que apliquen los convenios vigentes de las Naciones Unidas y otros instrumentos internacionales relativos a la lucha contra el terrorismo.	-	Actividad permanente

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

<i>Nº</i>	<i>Actividad</i>	<i>Medios internos/externos</i>	<i>Fecha de ultimación</i>
2.6	Invitar a los Miembros a que acepten la recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera del 6 de julio de 1993 relativa a los datos exigidos, a los fines de control previo, concerniente a los pasajeros.	-	Actividad permanente
2.7	Invitar a los Miembros a que acepten la recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera del 30 de junio de 2001 concerniente al número único de referencia para los envíos con fines aduaneros.	-	Actividad permanente
2.8	Mejorar el intercambio de información con otras organizaciones internacionales, estudiando las posibilidades de un intercambio de datos.	-	Actividad permanente

OBJETIVO 3: Concienciar a las partes interesadas acerca de la función que pueden cumplir las administraciones aduaneras a los fines de reforzar la seguridad nacional para luchar contra el terrorismo, en el marco de una iniciativa que implique la intervención de diferentes entidades públicas			
<i>Nº</i>	<i>Actividad</i>	<i>Medios internos/externos</i>	<i>Fecha de ultimación</i>
3.1	Incluir la seguridad y la lucha contra el terrorismo en el orden del día de las reuniones pertinentes de la OMA.	No hay medios suplementarios	Actividad permanente
3.2	Participar en las reuniones y los debates internacionales sobre la lucha contra el terrorismo.	-	Actividad permanente
3.3	Invitar a los Miembros a que insten a todas las administraciones públicas y todas las administraciones aduaneras para que cooperen entre sí.	No hay medios suplementarios	Actividad permanente
3.4	Invitar a los Miembros a que adopten una legislación adecuada sobre el blanqueo de fondos, en particular el flujo de dinero en efectivo a través de las fronteras	No hay medios suplementarios	Actividad permanente

OBJETIVO 4: Proceder a un examen crítico de la seguridad y de los procedimientos que imponen ciertas reglas			
<i>Nº</i>	<i>Actividad</i>	<i>Medios internos/externos</i>	<i>Fecha de ultimación</i>
4.1	Examinar la función que cumplen actualmente las sociedades de inspección ante la expedición	-	Actividad permanente
4.2	Asistir a los Miembros en la revisión de las medidas de seguridad y de los procedimientos que imponen ciertas reglas durante las operaciones de importación, exportación y de tránsito y en las zonas francas. Proveer una asistencia técnica a ese fin.	- 30 días/hombre	Actividad permanente 30 de junio de 2002
4.3	Adopción de nuevas medidas para reforzar la seguridad y reducir los riesgos en las fronteras (ejemplo: coalición empresarial contra el contrabando – BASC).	30 días/hombre	Septiembre 2002

OBJETIVO 5: Reforzar los medios disponibles en materia de información			
<i>Nº</i>	<i>Actividad</i>	<i>Medios internos/externos</i>	<i>Fecha de ultimación</i>
5.1	Revisar las reglas restrictivas vigentes en la OMA en lo que atañe al intercambio de datos nominativos.	20 días/hombre	Junio 2002
5.2	Considerar la conveniencia de adaptar la Red aduanera de lucha contra el fraude (CEN) a fin de permitir el intercambio de datos nominativos y garantizar el respeto de las reglas nacionales en materia de difusión de datos.	60 días/hombre	Septiembre 2002
5.3	<p>i) Examinar la función que cumple las ORED en materia de lucha contra el terrorismo y su capacidad para examinar los datos nominativos.</p> <p>ii) Encargar a las ORED la recopilación, difusión y análisis, a través del CEN, de información sobre las infracciones aduaneras relacionadas con el terrorismo, en particular la financiación de actividades terroristas (por ejemplo, blanqueo de fondos, tráfico de estupefacientes, inmigración clandestina organizada, tráfico de armas, de explosivos, de materias nucleares y peligrosas, proliferación de mercancías de doble uso y armas de destrucción masiva).</p>	<p>30 días/hombre</p> <p>10 días/hombre</p>	<p>Junio 2002</p> <p>Junio 2002</p>
5.4	Elaborar y difundir perfiles de riesgo sobre los movimientos internacionales de mercancías sensibles, tales como los productos químicos así como sustancias biológicas y materias nucleares.	-	Actividad permanente

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

<i>Nº</i>	<i>Actividad</i>	<i>Medios internos/externos</i>	<i>Fecha de ultimación</i>
5.5	Reforzar la asociación entre las empresas y la OMA para obtener el máximo parte de datos comerciales.	-	Actividad permanente
5.6	Mejorar el acceso a la información previa concerniente a los viajeros y las mercancías, mejorando las prácticas recomendadas (textos legislativos y datos técnicos).	-	Actividad permanente
5.7	Elaborar perfiles de riesgo sobre los viajeros, las mercancías, los movimientos de fondos y las operaciones sospechosas y/o poco económicas.	10 días/hombre	Actividad permanente
5.8	Coordinar el análisis y la difusión de información pertinente obtenida mediante el acceso a los sistemas informáticos de las empresas.	-	Actividad permanente
5.9	Difundir alertas vinculados con el terrorismo.	-	Actividad permanente

OBJETIVO 6: Facilitar asistencia técnica, formación y apoyo de capacitación a los Miembros			
<i>Nº</i>	<i>Actividad</i>	<i>Medios internos/externos</i>	<i>Fecha de ultimación</i>
6.1	Adaptar los documentos de capacitación actuales para que tengan en cuenta las amenazas que implican los terroristas y revisar los módulos sobre la evaluación de los riesgos, el establecimiento de perfiles, la definición de objetivos, la búsqueda y la investigación.	60 días/hombre	Diciembre 2002
6.2	Establecer una lista de las capacitaciones posibles en materia de seguridad e informar a los Miembros al respecto.	-	Actividad permanente
6.3	Mejorar la capacitación de la OMA sobre las técnicas de búsqueda y de registro para que tengan en cuenta las nuevas amenazas que implican los terroristas para el tráfico vial, aéreo y marítimo.	60 días/hombre	Diciembre 2002

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

OBJETIVO 7 Reforzar los textos legislativos, reglamentarios y el mecanismo de control			
<i>Nº</i>	<i>Actividad</i>	<i>Medios internos/externos</i>	<i>Fecha de ultimación</i>
7.1	Asistir a los Miembros para que examinen su legislación (en particular las prerrogativas de aduanas) habida cuenta de las prácticas recomendadas contenidas en la documentación de la OMA.	-	Actividad permanente
7.2	Asistir a los Miembros para que revisen sus textos jurídicos en materia aduanera para que puedan participar en grupos de trabajo mixtos.	-	Actividad permanente
7.3	Asistir a los Miembros en determinar y rellenar las lagunas de los mecanismos de control (tráfico ferroviario, vial, aéreo y marítimo).	-	Actividad permanente
7.4	Asistir a los Miembros en elaborar procedimientos de urgencia para proteger al personal y al público.	-	Actividad permanente
7.5	Asistir a los Miembros en examinar las disposiciones y las medidas para combatir la corrupción.	-	Actividad permanente

OBJETIVO 8: Asegurar una cooperación estrecha con otras organizaciones internacionales encargadas de las reglas de seguridad en el tráfico aéreo, marítimo, vial, ferroviario y postal			
<i>Nº</i>	<i>Actividad</i>	<i>Medios internos/externos</i>	<i>Fecha de ultimación</i>
8.1	Establecer una cooperación y coordinación en la lucha contra el terrorismo, con las Naciones Unidas y las siguientes organizaciones: OIPC/Interpol, Europol, OACI, IATA, IECC, FIATA, OMI, BIMCO, IAPH, ICS, IRU, UPU y las demás organizaciones internacionales y regionales competentes al respecto.	30 días/hombre	Marzo 2002

ANEXO 2

COMITE DE LA LUCHA CONTRA
EL FRAUDE

EC0116E1

21° periodo de sesiones

TE7-83

Bruselas, 5 de diciembre de 2001

**INFORME DE LA REUNION SOBRE LA ASOCIACION ENTRE
LA OMA Y LAS EMPRESAS****(OMA, Bruselas, 7-8 de noviembre de 2001)**

1 Durante la tarde del 7 de noviembre y la mañana del 8 de noviembre de 2001, se celebró una reunión sobre la Asociación OMA/Empresas para examinar la evolución de la Coalición empresarial contra el contrabando (BASC).

Lista de los anexos:

- Anexo I: Orden del día
- Anexo II: Mandato
- Anexo III: Lista de participantes (aduanas, observadores y empresas) (no reproducida en este documento)
- Anexo IV: Informe sobre la evolución de la BASC (F. Cuza, Universidad Estatal de California, Estados Unidos)

2 Se eligió como Presidente al Señor R. Smith (Nueva Zelandia), el cual presentó los fines y objetivos de la reunión que son expuestos en el orden del día anotado adjunto.

3 Se aprobó el mandato, el cual será sometido al Comité de la Lucha contra el Fraude.

4 Los delegados aprobaron los principios generales relativos a la cooperación con las empresas para reducir los riesgos y mejorar la seguridad de las fronteras y manifestaron su apoyo a la firma de memorandos de entendimiento. Prosigue un intercambio de puntos de vista sobre la BASC y en particular sobre la función de las administraciones aduaneras. La BASC es un sistema apoyado por las aduanas y administrado por las empresas. Las secciones de América del Sur de la BASC concentran sus esfuerzos en la mejora de la seguridad física, de la documentación y de los procedimientos de seguridad relativos a las mercancías exportadas, lo que ayuda a las aduanas de los países de exportación y de los países de importación, en la aplicación de los métodos de gestión de los riesgos. Seguidamente se intercambiaron puntos de vista sobre en qué medida las administraciones de aduanas de los países en desarrollo podrían participar en las iniciativas de la BASC. El Presidente asistió a la primera reunión mundial de la BASC celebrada a comienzos de este año, cuyos participantes firmaron un acuerdo voluntario referido a los usos mercantiles de 250 empresas exportadoras y de su millón de empleados. El Presidente confirmó que diversos organismos públicos participan en los sistemas de la BASC.

5 Las administraciones aduaneras de España y de Francia han suscrito recientemente acuerdos con la sección de la BASC de Colombia, de acuerdo con los cuales se facilita información de naturaleza comercial relativa a las mercancías exportadas desde Colombia. Los delegados de España y de Francia observaron que esta nueva iniciativa permitirá mejorar considerablemente la gestión de los riesgos.

6 Los delegados observaron que las normas de la BASC constituyen un aspecto importante de su sistema, pero que se debe seguir trabajando sobre las mismas a fin de que se conviertan en una norma internacional mínima aceptada, en lugar de ser una norma flexible, que es la situación actual. Con el objetivo de poder conseguir este objetivo, se propuso que la Secretaría continúe apoyando a la ICC y a la BASC en su tarea en curso de elaborar ideas relativas a los procedimientos de auditoría, de aplicación, de aprobación y de autorización. Esta iniciativa ha sido apoyada por un cierto número de delegaciones y el delegado de Canadá así como los representantes de la TIACA y de DHL (en calidad de observadores) se ofrecieron como voluntarios para participar en cualquier futuro grupo de trabajo que pudiera constituirse para examinar estas cuestiones. Algunas delegaciones manifestaron su preocupación por la incidencia que tendría la iniciativa de la BASC en materia de recursos y por sus repercusiones legales; éstas manifestaron su preferencia esperar a ver las conclusiones de la labor en vez de participar directamente en la misma. Muchos delegados propusieron que la Secretaría elaborase una serie de opciones relativas a la asociación con las empresas, incluido el enfoque más tradicional de los memorandos de entendimiento, lo mismo que al enfoque práctico y sistemático propio de la BASC.

7 La Secretaría presentó también una ponencia relativa a la referencia única del envío. Si este proyecto se lleva a la práctica en su totalidad, contribuirá a que se establezca un vínculo entre todos los documentos oficiales y comerciales relativos a una importación o una exportación, incluyendo un solo y único número de referencia en cada documento. Esto facilitará el seguimiento y la identificación de las mercancías que franquean las fronteras internacionales, así como los procedimientos aplicados en materia de seguridad y de calidad. Los delegados recomendaron que la iniciativa de la BASC se mejore, agregando la referencia única de envío en sus procedimientos documentales.

8 El delegado de Hong Kong, (China) recapituló los progresos realizados en el marco del programa de asociación con las empresas para la región de Asia del Pacífico. En el plan del Subcomité de Procedimientos Aduaneros (SCCP) figuran pormenores al respecto siendo uno de sus principales objetivos de mejorar la comunicación entre las aduanas y las empresas. Un grupo de trabajo del SCCP de Asia y del Pacífico compuesto por cuatro países Miembros, ha elaborado un plan de acción revisado referente a la asociación entre las aduanas y las empresas en el que insta a la firma de memorando de entendimiento y a la creación de mecanismos de comunicación permanentes entre las aduanas y las empresas. Se está realizando un estudio y un informe en el cual se definirán las actividades vinculadas a la asociación con las empresas, las prácticas recomendadas y un sistema de “mentores” destinado a difundir éstas.

9 También se informó a los delegados del sector privado que representan a los titulares de los derechos de propiedad intelectual, de las posibilidades que ofrece la BASC para mejorar los controles en materia de seguridad y gestión, con el fin de restringir la fabricación y la distribución de productos falsificados.

10 Un representante del BIMCO presentó una interesante ponencia relativa a la importancia de los memorandos de entendimiento, el programa de memorando de entendimiento actualmente aplicado por la BIMCO, que presenta un marco de cooperación entre los armadores y las administraciones nacionales de las aduanas, así como las futuras oportunidades ofrecidas por la iniciativa de la BASC. Los delegados hicieron hincapié en que la seguridad es indispensable en el campo marítimo, habida cuenta, en particular, de los actos terroristas recientemente perpetrados. Estos recomendaron que todas las administraciones aduaneras colaborasen con sus actuales socios de los memorandos de entendimiento para examinar los acuerdos vigentes tendentes a luchar contra la amenaza terrorista. La Secretaría aceptó elaborar un informe sucinto sobre este tema.

11 El Presidente recapituló las conclusiones y los puntos de acción de la manera siguiente:

- a) los miembros y los observadores se congratulan por la labor realizada por la Secretaría de la BASC y por la ICC y le brindan su apoyo;
- b) los delegados recomiendan a la Secretaría que siga sosteniendo la ampliación de la BASC;
- c) los delegados desean hacer hincapié en la importancia de los programas actuales de los memorandos de entendimiento y recomiendan la elaboración de una serie de opciones relativas a la asociación entre las aduanas y las empresas;
- d) los trabajos emprendidos por Hong Kong en el marco del plan de acción colectivo del APEC, brindan un ejemplo útil de cómo se puede alcanzar este objetivo. La OMA debería invitar a los vicepresidentes a que solicitaran a los miembros información sobre los programas que aplican e invitarlos a que facilitasen pormenores al respecto;
- e) la OMA debería examinar la conveniencia de crear un banco de datos/un centro de recursos concerniente a todos los programas existentes e informar a los miembros de su existencia para facilitar la aplicación de las prácticas recomendadas y ayudar a los miembros que lo deseen aplicar o examinar los programas existentes;
- f) conviene invitar a la BASC para que apruebe la utilización de la referencia única de envío;
- g) se deberían continuar perfeccionando las normas de la BASC, para que éstas puedan servir como norma de referencia útil a los miembros de la OMA y a las empresas;
- h) como la BASC es una iniciativa administrada por las empresas, le correspondería a éstas apoyada con la asistencia de la Secretaría de la OMA;
- i) se insta a los miembros a que mejoren la información que envían al sector privado que participa en el programa de asociación con las empresas, especialmente por lo que respecta a la información concerniente a las incautaciones habidas y a la definición de los perfiles. Se decidió que las ORED podrían eventualmente contribuir en esos trabajos.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

- j) el BIMCO se esforzará por suministrar información complementaria a la Secretaría de la OMA, incluyendo enlaces Internet;
- k) la OMA debería elaborar un documento en el que se inste a los miembros a que examinen los memorandos de entendimiento ya suscritos, tomando en cuenta la necesidad de reforzar la seguridad.

ANEXO 1

REUNION DE LA ASOCIACION ENTRE LAS EMPRESAS Y LA OMA

(OMA, Bruselas 7 a 8 de noviembre de 2001)

ORDEN DEL DIA

7 de noviembre de 2001 (inicio a las 14:00 horas) y 8 de noviembre de 2001

Tema: "Elaboración de la coalición de las empresas contra el contrabando (BASC)"

Asociación OMA/Empresa: Esta parte de la reunión la organizan conjuntamente la OMA y la Secretaría de la Coalición de las Empresas contra el Contrabando (BASC).

Antecedentes: LA BASC es un ejemplo de nueva actividad realizada por las empresas con el apoyo de las aduanas, para mejorar las operaciones, en particular en los puertos. Después de la Primera Reunión Mundial de la BASC, celebrada en junio de 2001, y la implantación exitosa de la coalición el continente americano, examinaremos la posibilidad de: a) elaborar una norma profesional ISO internacional para la BASC, b) aplicar los principios de la BASC en otras regiones de la OMA y c) extender la aplicación de la BASC para colaborar en la reducción de los riesgos para las aduanas y las empresas, especialmente en los puertos y aeropuertos.)

Resumen del día:

- Informe sobre la situación por parte de la secretaría de la OMA.
- Ultimos acontecimientos, por la secretaría de la BASC.
- Ultimas novedades a nivel regional en Asia y en el Pacífico.
- La BASC y su función en el campo de la protección y de la gestión de los riesgos.
- Ponencias presentadas por los Miembros y las empresas.

ANEXO II

MANDATO DE LA ASOCIACION OMA/EMPRESAS

(Recoge la cooperación entre las aduanas y las empresas en todas las cuestiones de lucha contra el fraude, incluidos los proyectos contra el tráfico de drogas y para la protección de los derechos de propiedad intelectual)

1 Mandato

La asociación OMA/Empresas, es un grupo de trabajo compuesto por representantes de las aduanas y del sector privado. Depende del Comité de la Lucha contra el Fraude.

2 Funciones y ámbito

La asociación/empresas tiene por objeto ofrecer a los miembros de la OMA y a los medios comerciales internacionales, una instancia permanente que le permite debatir cuestiones relativas a la lucha contra el fraude y a la facilitación. Abarca en particular la cooperación entre las aduanas y las empresas, relativa a todas las cuestiones de lucha contra el fraude, incluidos los proyectos de lucha contra el tráfico de drogas y de protección de los derechos de propiedad intelectual. También brinda continuidad a los trabajos del Comité de Lucha contra el Fraude entre los periodos de sesiones, a saber:

- garantizando el fomento de los intercambios de puntos de vista, de las experiencias adquiridas y de las mejoras introducidas;
- mejorando la comprensión y la cooperación entre las administraciones de aduanas, las empresas/el sector privado y las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales;
- mejorando constantemente la eficacia de la lucha contra el fraude aduanero, reforzando la eficacia de la comunicación entre los sectores público y privado;
- garantizando la promoción de los memorandos de entendimiento y otros proyectos, entre los sectores público y privado, destinados a reforzar el acceso a información de naturaleza comercial con fines de evaluación de riesgos y definición de los objetivos, mediante la racionalización de los regímenes aduaneros y el refuerzo de la confianza en la seguridad de las fronteras.

3 Principales resultados previstos

El Grupo de trabajo:

- informará regularmente a los Miembros sobre los progresos realizados, por intermedio del Comité de Lucha contra el Fraude;
- elaborará y/o revisará los documentos de referencia pertinentes que habrá que someter al Comité de Lucha contra el Fraude;
- brindará con la debida antelación, informaciones precisas a los socios comerciales del sector privado.

4 Funcionamiento

La Secretaría de la OMA informará a los miembros y a los socios comerciales sobre las fechas de las reuniones y les comunicará el proyecto de orden del día, por lo menos dos meses antes de la reunión; los documentos pertinentes (documentos oficiales de la OMA) serán enviados por lo menos un mes antes de la reunión y en esa ocasión se invitará a los miembros a formular observaciones relativas a los puntos del orden del día. Se instarán a los socios comerciales a que éstos elaboren los documentos con la debida antelación antes de la reunión.

El grupo estratégico de la OMA sobre los derechos de propiedad intelectual trabaja también en el marco de la Asociación OMA/Empresas y deberá, si corresponde, informar sobre su labor al Comité de Lucha contra el Fraude.

Se podrán crear grupos oficiosos de expertos que serán convocados a corto plazo para examinar cuestiones específicas o elaborar soluciones técnicas a los problemas encontrados.

Los delegados elegirán anualmente al Presidente de la Asociación OMA/Empresas antes de finalizar la reunión precedente del grupo de trabajo.

El grupo de trabajo ofrecerá una instancia en el marco de la cual los miembros y los socios comerciales podrán:

- examinar y expresar su opinión sobre las ventajas que presenta la Asociación OMA/Empresas y su eventual ampliación;
- ser informados de cuestiones específicas tratadas por los grupos de expertos convocados para examinar las cuestiones vinculadas a la Asociación OMA/Empresas de manera más pormenorizada y para examinar cuestiones técnicas más específicas;
- directamente o por intermedio de grupos de expertos, elaborar o revisar documentos de capacitación, de información o sobre otras innovaciones técnicas relativas a los aspectos de la Asociación OMA/Empresas que conciernen a la lucha contra el fraude;
- presentar ponencias tendentes a informar a los miembros sobre la evolución de la Asociación OMA/Empresas;
- promover la utilización y las ventajas que presenta la elaboración de proyectos nacionales de asociación con las empresas;
- la Asociación OMA/Empresas elaborará estrategias, definirá las principales labores que hay que efectuar y designará las partes responsables, definiendo los plazos que hay que respetar.

5 Recursos necesarios

Cuando sea necesario, se celebrarán reuniones de la Asociación OMA/Empresas, pero por lo menos se celebrará una por año en la sede de la OMA en Bruselas o en los locales apropiados de los socios comerciales de la OMA.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

La Secretaría de la OMA estará encargada, si corresponde, en colaboración con los socios comerciales, de:

- informar a los miembros sobre las próximas reuniones y elaborar el proyecto de orden del día de común acuerdo con los miembros y los socios empresariales;
- preparar la reunión desde el punto de vista administrativo;
- elaborar los documentos pertinentes y transmitirlos a los delegados antes de la reunión;
- facilitar asistencia a los delegados durante la reunión;
- facilitar los intercambios de informaciones entre todos relativos a los problemas y a las ventajas encontradas por las administraciones de las aduanas, lo mismo que sobre los aspectos prácticos de la instauración de una cooperación entre los sectores público y privado, presentando las ventajas mutuas;
- elaborar y difundir el informe de la reunión a los miembros dentro de un plazo de 60 días a contar de la finalización de ésta;
- realizar el seguimiento de las medidas prácticas decididas por los participantes del Grupo de trabajo, las que deben ser aprobadas por el Comité de Lucha contra el Fraude y por el Consejo, aplicarlas e informar a los miembros de los resultados de los trabajos o de su estado de progreso.

El anexo III no se reproduce en este documento.

ANEXO IV

Situación de las actividades de la BASC**Septiembre de 2001**

En el mes de septiembre pasado, la Sra. Mayra Hernández de Cavalier, Presidente Mundial de la BASC, visitó las administraciones de aduanas españolas y francesas. También, junto con el Sr. Fermín Cuza, Presidente del Comité de Reglamentaciones Aduaneras y Comerciales de la Cámara de Comercio Internacional, se reunieron en Bruselas con el Secretario General de la OMA, el Sr. Danet y en París con ejecutivos de la Cámara de Comercio Internacional (ICS).

En el mes de septiembre se obtuvieron los siguientes resultados:

- la cooperación aduanas/empresas, que había sido promovida durante el Primer Congreso de la BASC realizado en mayo último en Cartagena, Colombia, ha sido reforzada durante las reuniones entre los representantes de las aduanas y las empresas en España, Francia, Bruselas (OMA) y París (ICC);
- las diferentes secciones de la BASC acordaron suministrar a las administraciones de las aduanas españolas y francesas las informaciones siguientes:
 - a) identificación del exportador;
 - b) fecha de exportación, puerto y nombre del buque;
 - c) número del contenedor;
 - d) tipo de información, peso y número de las cargas;
 - e) punto de entrada en España o en Francia;
 - f) nombre del destinatario o del importador en los países de destino, dirección y documento de transporte;
 - g) fotos digitales del producto y de los sellos;
 - h) lista de todas las empresas miembros de la BASC, de los corresponsales y direcciones;
 - i) todas las informaciones expresadas *supra* serán de carácter confidencial y reservadas para uso exclusivo de la aduana;
- la OMA y la ICC decidieron cooperar para fomentar la BASC, especialmente creando un comité mixto que incluirá un representante de cada organización, así como uno de la BASC. La función del Comité sería:
 - a) estudiar la posibilidad de establecer una norma ISO para la BASC;

- b) determinar las posibilidades de instaurar un sistema en el marco del cual la BASC expediría a importadores y embarques preseleccionados una autorización reconocida por la OMA y por la ICC;
 - c) establecer una base de datos y una lista de empresas miembros de la BASC y de sus diferentes sesiones;
- a título de ejemplo de cooperación fructuosa entre las aduanas y las empresas se presentaron las ventajas aportadas por la BASC a más de 40 miembros del Comité de la Lucha contra el Fraude de la OMA;
- durante la reunión de la OMA los representantes de la BASC decidieron:
- a) definir una estrategia destinada a fomentar la BASC ante los gobiernos, refiriéndose a los éxitos alcanzados por la iniciativa del sector privado de Colombia;
 - b) elaborar un folleto que describa las ventajas de la BASC, y distribuirlo a todos los Gobiernos del mundo;
 - c) establecer estadísticas sobre los resultados de la BASC;
- La ICC decidió:
- a) fomentar la BASC utilizando sus comités nacionales;
 - b) dar su apoyo en el marco de los organismos internacionales a la creación de una norma ISO;
 - c) examinar la posibilidad de autorizar a los comités nacionales de la ICC a que expidan certificados de la BASC basándose en normas y condiciones de calificación aprobadas por la OMA.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

MSC 75/17/41
12 abril 2002

**PREVENCION Y REPRESION DE LOS ACTOS DE TERRORISMO CONTRA EL
TRANSPORTE MARITIMO**

Grados de amenaza y evaluación de la amenaza

Nota presentada por la Cámara Naviera Internacional (ICS), el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), la Asociación Internacional de Operadores de Buques y Terminales Gaseros (SIGTTO), la Asociación Internacional de Buques Tanque para Carga Diversificada (IPTA) y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

RESUMEN

Sinopsis:	En el presente documento se propone el establecimiento de un cuadro, adoptado internacionalmente, en el que se definan los grados de amenaza y se propone la introducción de enmiendas en el capítulo XI del Convenio SOLAS, a fin de exigir a los Gobiernos Contratantes que evalúen el grado de amenaza de conformidad con dicho cuadro y que lo notifiquen a los puertos y buques.
Medidas que han de adoptarse:	Véase el párrafo 8.
Documentos conexos:	MSC/ 75/ISWG/5/11, párrafos 12 y 13.

1 Las medidas de protección que se aplican en un momento o en un lugar dado o para un buque en particular dependerán del grado de amenaza percibido. A este respecto, es conveniente considerar el establecimiento de una serie de grados de amenaza contra los que podrían tomarse diversas medidas de protección que serán más rigurosas cuanto mayor sea la amenaza. En la actualidad no existe un indicador generalmente reconocido de los “grados de amenaza”, pero sería posible adoptar un cuadro sencillo, tal como se indica a continuación:

- **Grado 1** - grado de amenaza general;
- **Grado 2** - grado de amenaza mayor debida al tipo de buque, al puerto, la situación mundial, etc., pero sin tener un blanco preciso;
- **Grado 3** - grado de amenaza elevada, dentro de un lapso de tiempo definido, contra un blanco preciso.

2 Un sistema de grados de amenaza de estas características permite definir las medidas que deberán adoptar las personas responsables en caso de que se produzca un cambio en el grado de la amenaza. Si se estableciera un sistema de ese tipo, un mensaje que indique que el grado de amenaza ha pasado del “grado 1 al grado 2”, señalaría de inmediato las medidas suplementarias que deberían adoptar las personas responsables de la protección, en tierra y en el mar.

D.G.T.M. Y.M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

3 Ni los operadores de buques ni los buques mismos pueden determinar el grado de amenaza aplicable a un buque en particular, en un puerto y en un momento dados. Es a los gobiernos a quienes les corresponde estudiar las capacidades y las intenciones de todo grupo terrorista que pueda representar una amenaza para los buques que hagan escala en un Estado o enarboleden su pabellón o cuyo propietario proceda de ese Estado, y dar a conocer, cuando sea necesario, las evaluaciones de las posibles amenazas. La responsabilidad de adoptar medidas sobre la base de esas evaluaciones recae sobre el sector del transporte marítimo y los puertos.

4 La notificación del grado de amenaza, o de que se ha producido un cambio en éste, puede provenir:

- a) del Estado del pabellón, a través de la estructura organizativa de una compañía naviera responsable de la protección, es decir que la información se transmite de la autoridad nacional al oficial de protección del operador del buque y de éste al oficial de protección del buque; o
- b) de la autoridad del Estado rector del puerto, a través del oficial de protección del puerto, al buque y al oficial de protección del buque; o
- c) de un organismo regional competente en materia de protección, o bien a través del oficial de protección de la compañía naviera o bien directamente al buque.

5 La difusión y el intercambio rápidos y continuos de información ayudarán a mantener procedimientos de protección eficaces en los puertos y a bordo de los buques y permitirán que los Estados, las instalaciones portuarias, los operadores y los capitanes adapten sus procedimientos en función de la evolución de la situación y de las amenazas precisas o generales que deban afrontar.

6 No cabe duda de que sería una ventaja adoptar para los puertos y la comunidad naviera un indicador del grado de amenaza generalmente reconocido y que gozara de aceptación internacional, y definir claramente a quién le incumbe notificar el grado de amenaza a los buques y a los puertos.

7 Junto con el establecimiento de un cuadro del grado de amenaza, cabría proponer, a título de recomendación general, la elaboración de una lista de medidas suplementarias que los operadores y los buques podrían adoptar como respuesta a los distintos grados de amenaza. Se podrían considerar las medidas que se describen someramente en el anexo de este documento.

Medidas cuya adopción se pide al Comité

8 Las organizaciones antes mencionadas proponen que el CSM examine las medidas siguientes:

- .1 la adopción general de un cuadro sencillo de grados de amenaza, como el que se indica en el párrafo 1;
- .2 la incorporación, en el capítulo XI del Convenio SOLAS, de nuevas reglas cuyo tenor podría ser el siguiente:

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

- i) “Cada Gobierno Contratante que sea Estado rector de puerto deberá llevar a cabo una evaluación y establecer el grado de amenaza correspondiente a los buques que hagan escala en esos puertos, de conformidad con el cuadro acordado de grados de amenaza indicado, teniendo en cuenta [todas las amenazas dirigidas contra la tripulación y los pasajeros, incluido el robo del cargamento, el robo a mano armada, el polizonaje, el tráfico de drogas y el terrorismo y] el tipo de buque en cuestión, y adoptar medidas a fin de asegurarse de que ese grado de amenaza se da a conocer, a través del oficial de protección del puerto, a todos los buques que hagan escala en ese puerto.”
 - ii) “Cada Gobierno Contratante adoptará todas las medidas necesarias para garantizar que, cuando se reciba información relativa a la seguridad y a la protección de los buques que operen bajo su pabellón o que hagan escala en sus puertos, dicha información se ponga en conocimiento de todas las partes interesadas y se comuniquen a otros gobiernos interesados sin demora.”; y
- .3 la incorporación, en las orientaciones que pudieran llegar a elaborarse, de las medidas de protección suplementarias que se proponen en el anexo del presente documento.

ANEXO

GRADOS DE AMENAZA Y POSIBLES MEDIDAS DE PROTECCION

Grado 1 – Grado de amenaza general

Este representa el grado general de probabilidad de actividad terrorista que, desgraciadamente, se aplica en todo el mundo hoy. Es obvio que en algunos sitios y a ciertos tipos de buque o de ocupación puede que les corresponda un grado superior. No obstante, incluso el “Grado 1” exige que todas las organizaciones otorguen un mínimo de consideración a la posibilidad de que se produzca un suceso terrorista y establezcan planes de emergencia por anticipado. Para este grado de amenaza general, se propone que:

- los operadores participen en los comités de protección portuaria de aquellos puertos en los que sus buques hagan escala regularmente;
- todos los operadores elaboren informes en los que se indique claramente cuál es su política en materia de seguridad;
- en cada buque se designe un oficial superior competente para que sea responsable de las cuestiones relativas a la protección de ese buque, de la implantación de la política y procedimientos de la compañía marítima en materia de protección y de la coordinación con los medios de protección portuaria locales;
- se preparen procedimientos de protección por escrito para todos los buques en caso de una alerta de bomba, y se informe acerca de ellos a todos los miembros de la tripulación y cualquier otro personal interesado;
- se formulen y acuerden planes de contingencia concernientes a las medidas a adoptar en caso de recibir una amenaza y se informe al personal competente;
- se elaboren planes para la implantación de medidas de protección suplementarias en caso de que se incremente el grado de amenaza;
- los buques dispongan de iluminación adecuada en las cubiertas y los costados;
- los miembros de la tripulación deberán llevar siempre un documento de identidad con fotografía;
- se controle el acceso y el desembarco del buque y se identifique a todas las personas;
- junto con la implantación de un plan de respuesta, se deberán instalar alarmas de seguridad y sistemas de comunicaciones en las zonas de acceso restringido y en los puntos de acceso a bordo, a fin de complementar la labor que realizan los guardias y las patrullas;
- a los pasajeros que hayan embarcado sólo se les permita desembarcar con la autorización de un oficial competente del buque y únicamente después de haber contactado a las autoridades de tierra;

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

- sólo el personal del buque y algunas otras personas autorizadas deberán tener acceso a ciertas zonas del buque, por ejemplo, el puente, el espacio de máquinas, el cuarto de radio, el aparato de gobierno, y se deberá equipar al buque de un sistema de control de los medios de cierre;
- en el mar, se deberá controlar el acceso a los espacios de carga;
- en la medida de lo posible, se deberán mantener cerrados con llave los cuartos y los espacios que no utilicen;
- se deberán realizar comprobaciones al azar a fin de asegurarse de que los puntos de acceso al buque se encuentran debidamente controlados y que las puertas que comunican con los espacios que no se utilizan están cerradas con llave;
- se notifique al oficial de protección del buque que se ponga en contacto con los oficiales de seguridad portuaria en cada puerto de escala;

Grado 2 - Grado de amenaza mayor debida al tipo de buque, al puerto, a la situación mundial, pero sin tener un blanco preciso

Se recomiendan las siguientes medidas además de aquéllas enunciadas antes:

- se deberán examinar rigurosamente las entregas de las provisiones de a bordo;
- se deberá aconsejar a los pasajeros que no descuiden su equipaje;
- la búsqueda de bombas deberá llevarse a cabo ocasionalmente;
- se deberán comprobar los precintos de los contenedores y de otros cargamentos;
- se deberá aconsejar a todo el personal que esté atento y que verifique los procedimientos indicados para el Grado 1;
- se deberá establecer y mantener una cooperación estrecha con las autoridades responsables de la protección en tierra;
- se deberá recordar a toda la tripulación los procedimientos de a bordo en caso de producirse una alerta de bomba;
- los buques de pasaje deberán considerar el establecimiento de verificaciones aleatorias más frecuentes de los pasajeros, sus equipajes y sus vehículos;
- se deberán introducir patrullas de inspección a bordo;
- se deberá utilizar iluminación tanto en la cubierta como en los costados del buque;
- la búsqueda de bombas deberá realizarse con la frecuencia que el capitán estime oportuna;
- en el puente o en el espacio de máquinas sólo se deberá admitir a miembros de la tripulación;

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

- en puerto, se deberán efectuar inspecciones de rutina del casco del buque desde el muelle y desde el lado opuesto;
- se deberá controlar rigurosamente el acceso de los visitantes al buque mediante la presentación de una autorización en firme o provisional obtenida del oficial competente del buque, todos los visitantes deberán estar acompañados;
- se deberá informar a las autoridades en tierra acerca de aquellas personas que, habiendo solicitado acceso al buque, se nieguen a someterse a las medidas de protección.

Grado 3 - Grado de amenaza elevado contra un blanco preciso

Además de las medidas descritas para los Grados 1 y 2, se recomienda lo siguiente:

- se deberán efectuar registros regulares y minuciosos para buscar bombas;
- se deberán verificar todas las provisiones antes de aceptarlas, e inspeccionar las entregas recientes;
- se deberán registrar todos los espacios, incluidos los paños de los miembros de la tripulación que no se encuentren de guardia y los lugares de almacenamiento;
- se deberá informar al personal del buque sobre la gravedad de la situación y la necesidad de estar atento;
- se deberán intensificar las patrullas del buque, especialmente en el puente.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA
76 ° periodo de sesiones

MSC 76/1
19 junio 2002

ORDEN DEL DIA PROVISIONAL

del 76° periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, que se celebrará en la sede de la OMI, 4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR, del lunes 2 al viernes 13 de diciembre de 2002

El periodo de sesiones dará comienzo a las 9.30 horas del lunes 2 de diciembre de 2002

- Apertura del periodo de sesiones
- 1 Aprobación del orden del día; informe sobre los poderes de las delegaciones
 - 2 Decisiones de otros órganos de la OMI
 - 3 Examen y adopción de enmiendas de los instrumentos de obligado cumplimiento
 - 4 Medidas para incrementar la protección marítima *
 - 5 Seguridad de los graneleros
 - 6 Seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño
 - 7 Implantación del Convenio de Formación revisado
 - 8 Proyecto y equipo del buque (informe del 45° periodo de sesiones del Subcomité)
 - 9 Implantación por el Estado de abanderamiento (informe del 10° periodo de sesiones del Subcomité)
 - 10 Líquidos y gases a granel (informe del 7° periodo de sesiones del Subcomité)
 - 11 Seguridad de la navegación (informe del 48° periodo de sesiones del Subcomité)
 - 12 Estabilidad, líneas de carga y seguridad de los buques pesqueros (informe del 45° periodo de sesiones del Subcomité)
 - 13 Mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores (cuestiones urgentes derivadas del 7° periodo de sesiones del Subcomité)
 - 14 Subprograma de asistencia técnica en seguridad marítima
 - 15 Influencia del factor humano

* El CSM 75 acordó ampliar hasta el 1 de noviembre de 2002 el plazo previsto para la presentación del documento sobre este punto únicamente al presente periodo de sesiones.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

- 16 Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques
- 17 Implantación de instrumentos y asuntos conexos
- 18 Relaciones con otras organizaciones
- 19 Aplicación de las Directrices relativas a la labor del Comité
- 20 Programa de trabajo
- 21 Elección de presidente y vicepresidente para 2003
- 22 Otros asuntos
- 23 Examen del informe del Comité correspondiente a su 76º periodo de sesiones

Notas:

- 1 De conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo del CSM y el CPMM y de sus órganos auxiliares (MSC/Circ.931-MEPC/Circ.366, enmendada):
 - .1 los documentos deberán llegar a la Secretaría dentro de los plazos siguientes (véase asimismo la nota a pie de página correspondiente al punto 4 del orden del día)*:
 - a) los documentos que incluyan propuestas de nuevos puntos del programa de trabajo, a más tardar el 12 de julio de 2002;
 - b) los documentos (incluidos los informativos) de más de seis páginas de texto (documentos voluminosos), a más tardar el 30 de agosto de 2002;
 - c) los documentos no voluminosos, a más tardar el 27 de septiembre de 2002; y
 - d) los documentos que contengan observaciones sobre los documentos mencionados en los incisos a) y b) *supra* y que tengan cuatro páginas como máximo, a más tardar el 11 de octubre de 2002 (véase asimismo el párrafo 46.5 de las Directrices);
 - .2 por economía, los documentos se prepararán a un solo espacio y serán lo más concisos posible; y
 - a) todos los documentos incluirán un breve resumen elaborado con arreglo al formato que figura en el apéndice 5 de las Directrices antedichas;

* En el caso de documentos que excedan las páginas especificadas, serán aplicables las disposiciones del párrafo 46.1 de las Directrices.

D.G.T.M. Y M.M.
BOL. INF. MARIT. 7/2002

- b) los documentos sustantivos concluirán con un resumen de las medidas cuya adopción se pide al Comité; y
 - c) los documentos informativos concluirán con un resumen de la información que contengan;
- .3 para facilitar la tramitación de los documentos, éstos irán acompañados de disquetes de computadora, preferiblemente en formato *MicrosoftWord*, siempre que sea posible, o se enviarán por Internet en formato de texto o *MicrosoftWord*, a la dirección de correo electrónico de la OMI info@imo.org, en cuyo caso también deberán remitirse ejemplares por correo o facsímil.

2 El CSM ha recomendado que se observen rigurosamente las disposiciones de las Directrices anteriormente mencionadas, las cuales, entre otras cosas, estipulan que la Secretaría aplicará estrictamente las normas sobre la presentación de documentos y no aceptará las ponencias que lleguen con retraso de los Gobiernos o las delegaciones.



INFORMACIONES

A G E N D A

Septiembre	23 - 27	OMI - Londres Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) 7º periodo de sesiones
Octubre	7 - 11	OMI - Londres Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) 48º periodo de sesiones.

