

---

# BOLETÍN INFORMATIVO MARÍTIMO N° 03 / 2015

Valparaíso, Marzo 2015

---

## ÍNDICE

### *ACTIVIDAD NACIONAL*

### *RESOLUCIONES*

	Página
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 1120/ 51, de 2 de Marzo de 2015. Nombra Alcalde de Mar Ad-Honórem, a la persona que se indica.....	9
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 314, de 9 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos, del Catamarán “AGUNSA ORCA” .....	10
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 315, de 9 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Gestión de Basuras del Artefacto Naval “TOCOPILLA”.....	14
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 316, de 9 de Marzo de 2015. Aprueba para el Control de Derrames de Ácido Sulfúrico en Terminal Marítimo Michilla, perteneciente a la Empresa MINERA MICHILLA S.A., ubicado en la Bahía de Mejillones.....	17
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 317, de 9 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “PLAYA ASTILLERO” de la Empresa MARINE HARVEST CHILE S.A.....	21
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 318, de 9 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “CALETA VELERO” de la Empresa MARINE HARVEST CHILE S.A.....	25

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 319, de 9 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la M/N “BUCALEMU” .....	29
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 320, de 9 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “REÑIHUE” de la Empresa GLACIARES PACÍFICOS S.A.....	33
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 322, de 9 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos del FERRY “PATHAGON” .....	37
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 334, de 10 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos u otras sustancias susceptibles de contaminar de la Empresa MARFOOD S.A., para su PONTÓN “TOR”, ubicado en la Bahía de Coronel.....	41
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 335, de 10 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Gestión de Basuras del PONTÓN “RÍO PUELO” .....	45
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 337, de 10 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “ESTANCIA” de la Empresa AQUACHILE S.A.....	48
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 338, de 10 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos del PAM “FRANCISCO” .....	52
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 340, de 10 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos del PAM “JAVIER” .....	56
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 341, de 10 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “YUTUY” de la Empresa AQUACHILE S.A.....	60

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 342, de 10 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “PANGUE” de la Empresa AQUACHILE S.A.....	64
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12805/ 10, de 11 de Marzo de 2015. Da de Baja del Registro de Matrícula de Naves Mayores, a la Nave “MARE AUSTRALIS”, por Enajenación al Extranjero.....	68
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12240/31804/33925/6, de 12 de Marzo de 2015. Otorga Permiso de Ocupación Anticipada, a la Inmobiliaria Punta Piqueros S.A. sobre un sector de playa, en el lugar denominado Puente Los Piqueros, Comuna de Concón, Provincia y Vta. Región de Valparaíso.....	69
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 353, de 16 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “YATAC” de la Empresa INVERMAR S.A.....	71
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 354, de 16 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “NAYAHUE” de la Empresa INVERMAR S.A.....	75
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 355, de 16 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “CHULIN” de la Empresa INVERMAR S.A.....	79
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 356, de 16 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “MAPUE” de la Empresa INVERMAR S.A.....	83
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 357, de 16 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “AUCHAC” de la Empresa INVERMAR S.A.....	87

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 358, de 16 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “COMPU” de la Empresa INVERMAR S.A.....	91
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 359, de 16 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “YELQUI” de la Empresa INVERMAR S.A.....	95
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 372, de 16 de Marzo de 2015. Autoriza uso del Absorbente Orgánico “TERRAUSTRAL”, para Derrames de Hidrocarburos.....	99
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 377, de 17 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la M/N “POTSDAM”.....	101
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 379, de 18 de Marzo de 2015. Autoriza uso del Absorbente Orgánico “OILHUNTER”, para Derrames de Hidrocarburos.....	105
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12200/ 8, de 18 de Marzo de 2015. Invalida y reemplaza Plano DIRINMAR 36/2014 correspondiente a línea de la playa fijada por Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.200/40 Vrs., del 31.Dic.2014, en Sector, Punta Fuerte, Comuna de Caldera, Provincia de Copiapó, IIIa. Región.....	107
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 392, de 23 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Gestión de Basuras del PAM “JAVIER”.....	109
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 393, de 23 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Gestión de Basuras del PAM “FRANCISCO”.....	112
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 394, de 23 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “CHAPEAGUAPI-ILQUE” de la Empresa TRUSAL S.A.....	115

-	Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada Ordinario N° 13270/ 24/ 211, de 23 de Marzo de 2015. Autoriza a la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, para realizar actividades de Investigación Científica Marina en la Va. Región.....	119
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 421, de 30 de Marzo de 2015. Autoriza uso del Absorbente Orgánico “ABSORBMOSS”, para Derrames de Hidrocarburos.....	121
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 422, de 30 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos y/o Ácido Sulfúrico en el Terminal Marítimo de la Empresa INTERACID TRADING CHILE S.A., ubicado en la Bahía de Mejillones.....	123
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 423, de 30 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Emergencia de a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos de la M/N “CANADELO”.....	127
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 424, de 30 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos de la Empresa COPEC S.A., para su Planta de Almacenamiento de Combustible, ubicado en la Bahía de Chacabuco, Puerto Chacabuco.....	131
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 426, de 30 de Marzo de 2015. Aprueba Plan de Contingencia, para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “QUINTANA”, de la Empresa AUSTRALIS MAR S.A.....	135

## *ACTIVIDAD INTERNACIONAL*

### *RESOLUCIONES*

-	MEPC 67/20 – Anexo 1 – Resolución MEPC.252(67). Adoptada el 17.Octubre.2014. Directrices para la supervisión por el Estado Rector del Puerto en virtud del Convenio BWB.....	140
---	---	-----

- MEPC 67/20 – Anexo 2. Plan de acción para el examen de las directrices para la aprobación de los Sistemas de Gestión de Agua de Lastres (D8).....	152
- MEPC 67/20 – Anexo 3 – Resolución MEPC.253(67). Adoptada el 17.Octubre.2014. Medidas que han de adoptarse para facilitar la entrada en vigor del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004.....	154
- MEPC 67/20 – Anexo 4. Interpretación unificada del Anexo VI del Convenio MARPOL acerca de la Aplicación de las Prescripciones sobre la Nota de Entrada de Combustible.....	157
- MEPC 67/20 – Anexo 5 – Resolución MEPC.254(67). Adoptada el 17.Octubre.2014. Directrices de 2014 sobre Reconocimiento y Certificación del Índice de Eficiencia Energética del Proyecto (EEDI).....	158
- MEPC 67/20 – Anexo 6 – Resolución MEPC.255(67). Adoptada el 17.Octubre.2014. Enmiendas a las Directrices Provisionales de 2013 para determinar la Potencia de Propulsión Mínima que permita mantener la Maniobrabilidad del Buque en condiciones desfavorables (Resolución MEPC.232(65)).....	184
- MEPC 67/20 – Anexo 7 – Resolución MEPC.256(67). Adoptada el 17.Octubre.2014. Enmienda al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 Enmienda al Anexo I del Convenio MARPOL (Enmienda a la regla 43).....	187
- MEPC 67/20 – Anexo 7 – Resolución MEPC.257(67). Adoptada el 17.Octubre.2014. Enmienda al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 Enmienda al Anexo III del Convenio MARPOL (Enmienda al apéndice sobre los criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales).....	189
- MEPC 67/20 – Anexo 9 – Resolución MEPC.258(67). Adoptada el 17.Octubre.2014. Enmienda al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, Modificado por el Protocolo de 1978. Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL (Enmienda a las reglas 2 y 13 y al Suplemento del Certificado IAPP).....	192
- MEPC 67/20 – Anexo 10. Preámbulo, Introducción y Parte II del Proyecto de Código Internacional para los Buques que Operen en Aguas Polares.....	198

EDITADO POR LA DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA  
MERCANTE

OFICINA DE REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARITIMAS  
Dirección: Errázuriz 537 Valparaíso – Teléfono 56 - 32 – 220 8461 / 220 8415

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

## ACTIVIDAD NACIONAL



D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 1120/ 51 Vrs.

NOMBRA ALCALDE DE MAR AD-HONÓREM  
A LA PERSONA QUE SE INDICA.

VALPARAÍSO, 2 de Marzo del 2015.

VISTO: la resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.000/23 Vrs., de fecha 30 de Octubre del 2013, que fija las Alcaldías de Mar; el mensaje DIRETEMAR R-241556 DIC.2014; la Directiva D.G.T.M. y M.M. Ordinario N° P-12/004, de fecha 25 de Septiembre del 2006; las facultades que me confiere el D.F.L. N° 292, de fecha 25 de Julio de 1953 y el D.L. N° 2.222, de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- NÓMBRASE a contar del 01 de Marzo del 2015, al Sr. Marco GONZÁLEZ Fillippi, RUN. 15.097.063-6, como Alcalde de Mar Ad-Honórem de Caleta Higuierillas, dependiente de la Capitanía de Puerto de Valparaíso.
- 2.- DECLÁRASE:
  - a.- Que, por el presente nombramiento, el Sr. GONZÁLEZ no se hace acreedor a ningún tipo de remuneración o beneficio, ni le será válido para efecto legal alguno, tanto ahora como en el futuro.
  - b.- Que, para el desempeño de sus funciones dependerá del Capitán de Puerto de Valparaíso, quien le impartirá las instrucciones sobre fiscalización, cumplimiento de las leyes, reglamentos marítimos y controlará su desempeño profesional.
- 3.- COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para conocimiento, cumplimiento y publicación en el Boletín Oficial de la Armada.

(Fdo.)

IVÁN VALENZUELA BOSNE  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR GENERAL SUBROGANTE

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12600/ 05/ 314 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN  
CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS  
DEL CATAMARÁN “AGUNSA ORCA”.

VALPARAÍSO, 9 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa “ALIMENTOS AGUNSA S.A.”, para la revisión y aprobación del Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos del CATAMARÁN “AGUNSA ORCA”, remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/06 de fecha 05 de enero 2014 y de acuerdo a lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 37 (Anexo I) del Convenio MARPOL, versión 2011; y teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978 y el Artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, de fecha 06 de enero de 1992,

RESUELVO:

APRUÉBASE, el Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos del CATAMARÁN “AGUNSA ORCA” (CA-3072) 230 A.B. de bandera nacional, propiedad de la Empresa “AGUNSA 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 ante la ocurrencia de un derrame de hidrocarburos.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, los productos químicos (dispersantes) para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por medio de resolución emitida por la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 2.- Este 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.
- 3.- El Armador cada año revisará y evaluará los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la Ficha de Revisión que se acompaña.

- 4.- Toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y MM. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda. Para llevar a cabo el proceso anterior, se considerará un sistema de archivo que permita la actualización del plan en el tiempo con las hojas debidamente numeradas.
- 5.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y sus respectivas Fichas de Revisión y Actualización, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 6.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas. .

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 315 VRS.

APRUEBA PLAN DE GESTIÓN DE BASURAS DEL  
ARTEFACTO NAVAL “TOCOPILLA”.

VALPARAÍSO, 9 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa “SERVICIOS SUBMARINOS CHILESUB LTDA.”, para la revisión y aprobación del Plan de Gestión de Basuras del ARTEFACTO NAVAL “TOCOPILLA”, remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Talcahuano, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/05 de fecha 08 de enero de 2015; las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación y los artículos 2°, 3°, 5° y 98° al 103° del D.S. N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; lo dispuesto en Anexo V, Regla 9, numeral 2, del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, versión 2011, y

CONSIDERANDO:

- 1.- Que, el Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, entró en vigor en Chile a contar del 15 de noviembre de 2008.
- 2.- Que, la Regla 9 del Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, versión 2011, dispone que *“buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir (...).”*
- 3.- Que, el plan de gestión de basuras del Artefacto Naval “TOCOPILLA” cumple con las especificaciones que ha dispuesto el Convenio MARPOL, versión 2011, es decir, que incluye los procedimientos escritos para la recogida, el almacenamiento y la evacuación de basuras; se designa la persona encargada de su cumplimiento y está escrito en el idioma de trabajo de la tripulación.

R E S U E L V O:

- 1.- APRUÉBASE, el plan de gestión de basuras del ARTEFACTO NAVAL “TOCOPILLA”, señal de llamada (CB-5676), propiedad de la empresa “SERVICIOS SUBMARINOS CHILESUB LTDA.”, quien será responsable de su cumplimiento ante la Autoridad Marítima Nacional.
- 2.- 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 orientación sobre los aspectos relacionados con la adecuada gestión de la basura a bordo, resguardando una efectiva protección del medio marino.

DISPÓNESE:

- a) Que, la empresa revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en las leyes o políticas nacionales e internacionales, los datos y números relacionados con la organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* que se acompaña.
- b) Que, el Plan de Gestión de Basuras del ARTEFACTO NAVAL "TOCOPILLA" con su resolución aprobatoria, deberá encontrarse siempre en la instalación, que lo mantendrá ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias.
- c) Que, el plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar los antecedentes para su posterior resolución.

3.- ANÓTESE y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/05/ 316 VRS.

APRUEBA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE ÁCIDO SULFÚRICO EN TERMINAL MARÍTIMO MICHILLA, PERTENECIENTE A LA EMPRESA MINERA MICHILLA S.A., UBICADO EN LA BAHÍA DE MEJILLONES.

VALPARAÍSO, 9 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa “MINERA MICHILLA S.A.”, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia, remitido por la Gobernación Marítima de Antofagasta, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/204 de fecha 04 de diciembre de 2014 y de acuerdo a lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el “Plan de Contingencia para el Control de Ácido Sulfúrico” en el Terminal Marítimo Michilla, perteneciente a la empresa MINERA MICHILLA S.A., Bahía de Mejillones, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación en el Terminal.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, los productos químicos (dispersantes) para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia tendrá que encontrarse siempre en la empresa junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Antofagasta y tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del Plan.
- 6.- DÉJESE sin efecto, Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.600/1205 del 10 de septiembre de 2009.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 317 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "PLAYA ASTILLERO" DE LA EMPRESA "MARINE HARVEST CHILE S.A."

VALPARAÍSO, 9 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "MARINE HARVEST CHILE S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Puerto Montt, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/446 de fecha 26 de diciembre de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "PLAYA ASTILLERO"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992 y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "PLAYA ASTILLERO", perteneciente a la Empresa "MARINE HARVEST CHILE S.A.", ubicado en las coordenadas L: 42° 09' 42,75" S; G: 072° 31' 29,59" W, Isla Llancahue, Noreste Playa Astillero, Comuna Huailahue, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Puerto Montt.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO







D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 318 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "CALETA VELERO" DE "MARINE HARVEST CHILE S.A."

VALPARAÍSO, 9 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "MARINE HARVEST CHILE S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Puerto Montt, mediante Memorandum Ordinario N° 12.600/446 de fecha 26 de diciembre de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "CALETA VELERO"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992 y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "CALETA VELERO", perteneciente a la Empresa "MARINE HARVEST CHILE S.A.", ubicado en las coordenadas L: 42° 11' 45,09" S; G: 072° 34' 21,61" W, Estero Comau, Península Huequi, Comuna Chaitén, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
  
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
  
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Puerto Montt.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12600/ 05/ 319 VRS.

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

VALPARAÍSO, 9 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa “ALIMENTOS MARINOS S.A.”, para la revisión y aprobación del Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N “BUCALEMU”, remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Puerto Montt, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/446 de fecha 26 de diciembre 2014 y de acuerdo a lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 37 (Anexo I) del Convenio MARPOL, versión 2011; y teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978 y el Artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, de fecha 06 de enero de 1992,

RESUELVO:

APRUÉBASE, el Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N “BUCALEMU” (CB-9877) 792 A.B. de bandera nacional, propiedad de la Empresa “ALIMENTOS MARINOS 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 ante la ocurrencia de un derrame de hidrocarburos.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, los productos químicos (dispersantes) para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por medio de resolución emitida por la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 2.- Este 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.
- 3.- El Armador cada año revisará y evaluará los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la Ficha de Revisión que se acompaña.

- 4.- Toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y MM. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda. Para llevar a cabo el proceso anterior, se considerará un sistema de archivo que permita la actualización del plan en el tiempo con las hojas debidamente numeradas.
- 5.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y sus respectivas Fichas de Revisión y Actualización, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 6.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Puerto Montt y tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del Plan.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO







D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 320 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "REÑIHUE" DE LA EMPRESA "GLACIARES PACÍFICOS S.A."

VALPARAÍSO, 9 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "GLACIARES PACÍFICOS S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Puerto Montt, mediante Guía de Remisión Ordinario N° 10.400/16/2014 del 24 de noviembre de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "REÑIHUE"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992 y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación de fecha 21 de mayo de 1978,

#### RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "REÑIHUE", perteneciente a la empresa "GLACIARES PACÍFICOS S.A.", ubicado en las coordenadas L: 42°34'25,86" S; G: 072°32'28,66" W, Fiordo Reñihue, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

#### ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Puerto Montt.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12600/ 05/ 322 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN  
CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS  
DEL FERRY "PATHAGON"

VALPARAÍSO, 9 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa "TRANSBORDADORA AUSTRAL BROOM S.A.", para la revisión y aprobación del Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos del FERRY "PATHAGON", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, mediante Memorándum Ord. N° 12.600/594 de fecha 17 de diciembre de 2014, y de acuerdo a lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 37 (Anexo I) del Convenio MARPOL, versión 2011; y teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978 y el Artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, de fecha 06 de enero de 1992,

RESUELVO:

APRUEBASE el Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos u otras sustancias susceptibles de contaminar del FERRY "PATHAGON" (CA-5053) 1141 A.B de bandera nacional, propiedad de la empresa "TRANSBORDADORA AUSTRAL BROOM 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 ante la ocurrencia de un derrame de hidrocarburos.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, los productos químicos (dispersantes) para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por medio de resolución emitida por la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 2.- Este 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.
- 3.- El Armador cada año revisará y evaluará los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la Ficha de Revisión que se acompaña.

- 4.- Toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y MM. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda. Para llevar a cabo el proceso anterior, se considerará un sistema de archivo que permita la actualización del plan en el tiempo con las hojas debidamente numeradas.
- 5.- El Plan de Emergencia deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y sus respectivas Fichas de Revisión y Actualización, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 6.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas y tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del Plan.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO







D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 334 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS U OTRAS SUSTANCIAS SUSCEPTIBLES DE CONTAMINAR DE LA EMPRESA MARFOOD S.A. PARA SU PONTÓN "TOR", UBICADO EN LA BAHÍA DE CORONEL.

VALPARAÍSO, 10 de marzo de 2015.

VISTO: la solicitud remitida por la Gobernación Marítima de Talcahuano, mediante Memorándum Ord. N° 12.600/33 de fecha 29 de enero de 2015, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia presentado por la empresa "MARFOOD S.A."; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el "Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos u Otras Sustancias Susceptibles de Contaminar" de la empresa "MARFOOD S.A.", para su Pontón "TOR", ubicado en la Bahía de Coronel, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de las instalaciones.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, los productos químicos (dispersantes) para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
  
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en la empresa junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
  
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Talcahuano y tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del Plan.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 335 VRS

APRUEBA PLAN DE GESTIÓN DE BASURAS DEL  
PONTÓN “RIO PUELO”.

VALPARAÍSO, 10 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa “BLUMAR S.A.”, para la revisión y aprobación del Plan de Gestión de Basuras del PONTÓN “RIO PUELO”, remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Talcahuano, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/29 de fecha 27 de enero de 2015; las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación, y los artículos 2°, 3°, 5° y 98° al 103° del D.S. N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; lo dispuesto en Anexo V, Regla 9, numeral 2, del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, versión 2011, y

CONSIDERANDO:

- 1.- Que, el Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, entró en vigor en Chile a contar del 15 de noviembre de 2008.
- 2.- Que, la Regla 9 del Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, versión 2011, dispone que *“buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir (...)”*
- 3.- Que, el plan de gestión de basuras del PONTÓN “RIO PUELO” cumple con las especificaciones que ha dispuesto el Convenio MARPOL, versión 2011, es decir, que incluye los procedimientos escritos para la recogida, el almacenamiento y la evacuación de basuras; se designa la persona encargada de su cumplimiento y está escrito en el idioma de trabajo de la tripulación.

R E S U E L V O:

- 1.- APRUÉBASE, el plan de gestión de basuras del PONTÓN “RIO PUELO”, propiedad de la empresa “BLUMAR S.A.”, quien será responsable de su cumplimiento ante la Autoridad Marítima Nacional.
- 2.- 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 orientación sobre los aspectos relacionados con la adecuada gestión de la basura a bordo, resguardando una efectiva protección del medio marino.

DISPÓNESE:

- a) Que, la empresa revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en las leyes o políticas nacionales e internacionales, los datos y números relacionados con la organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* que se acompaña.
- b) Que, el Plan de Gestión de Basuras del PONTÓN "RIO PUELO" con su resolución aprobatoria, deberá encontrarse siempre en la instalación, que lo mantendrá ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias.
- c) Que, el plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar los antecedentes para su posterior resolución.

3.- ANÓTESE y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO



D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 337 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "ESTANCIA" DE LA EMPRESA "AQUACHILE S.A."

VALPARAÍSO, 10 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "AQUACHILE S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Castro, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/73 del 30 enero de 2015, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "ESTANCIA"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "ESTANCIA", perteneciente a la Empresa "AQUACHILE S.A.", ubicado en las coordenadas L: 42° 33' 59,45" S; G: 073° 43' 38,84" W, Ensenada Estancia, Costa Weste Estero Castro, Comuna Castro, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.



- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
  
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
  
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 338 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN  
CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS  
DEL PAM “FRANCISCO”

VALPARAÍSO, 10 de Marzo de 2015.+

VISTO: la solicitud presentada por la empresa “BAHÍA CORONEL S.A.”, para la revisión y aprobación del Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “FRANCISCO”, remitida por la Gobernación Marítima de Talcahuano, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/28 de fecha 27 de enero de 2015; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 37 (Anexo I) del Convenio MARPOL, versión 2011; y teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978; y el Artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, de fecha 06 de enero de 1992,

RESUELVO:

APRUÉBASE, el Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “FRANCISCO” (CB-5058) 799.8 A.B. de bandera nacional, propiedad de la empresa “BAHÍA CORONEL 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 ante la ocurrencia de un derrame de hidrocarburos.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 2.- Que, 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.
- 3.- Que, el Armador cada año revisará y evaluará los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la Ficha de Revisión que se acompaña.

- 4.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Actualización y Revisión adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y MM. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda. Para llevar a cabo el proceso anterior, se considerará un sistema de archivo que permita la actualización del plan en el tiempo con las hojas debidamente numeradas.
- 5.- Que, el Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y sus respectivas Ficha de Actualización y de Revisión, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 6.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Talcahuano y tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del Plan.

DÈJESE sin efecto, Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.600/05/1741/VRS. del 21 de diciembre de 2009.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

+





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12600/ 05/ 340 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN  
CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS  
DEL PAM “JAVIER”

VALPARAÍSO, 10 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa “BAHÍA CORONEL S.A.”, para la revisión y aprobación del Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “JAVIER”, remitida por la Gobernación Marítima de Talcahuano, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/28 de fecha 27 de enero de 2015, lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 37 (Anexo I) del Convenio MARPOL, versión 2011; y teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978; y el Artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, de fecha 06 de enero de 1992,

RESUELVO:

APRUÉBASE, el Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “JAVIER” (CB-5061) 799.8 A.B. de bandera nacional, propiedad de la empresa “BAHÍA CORONEL 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 ante la ocurrencia de un derrame de hidrocarburos.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 2.- Que, 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.
- 3.- Que, el Armador cada año revisará y evaluará los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la Ficha de Revisión que se acompaña.



- 4.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Actualización y Revisión adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y MM. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda. Para llevar a cabo el proceso anterior, se considerará un sistema de archivo que permita la actualización del plan en el tiempo con las hojas debidamente numeradas.
- 5.- Que, el Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y sus respectivas Ficha de Actualización y de Revisión, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 6.- Que, que esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Talcahuano y tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del Plan.

DÈJESE sin efecto, Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.600/05/1725/VRS. del 21 de diciembre de 2009.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 341 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "YUTUY" DE LA EMPRESA "AQUACHILE S.A."

VALPARAÍSO, 10 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "AQUACHILE S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Castro mediante Guía Memorandum Ordinario N° 12.600/57 del 28 enero de 2015, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "YUTUY"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación de fecha 21 de mayo de 1978,

#### RESUELVO:

APRUEBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "YUTUY", perteneciente a la empresa "AQUACHILE S.A.", ubicado en las coordenadas L: 42° 31' 21,98" S; G: 073° 46' 43,58" W, Costa Sur Estero Castro, Punta Peuque, Comuna Castro, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

#### ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 342 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "PANGUE" DE LA EMPRESA "AQUACHILE S.A."

VALPARAÍSO, 10 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "AQUACHILE S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Castro mediante Guía Memorándum Ordinario N° 12.600/57 del 28 enero de 2015, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "PANGUE"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "PANGUE", perteneciente a la empresa "AQUACHILE S.A.", ubicado en las coordenadas L: 42° 31' 59,31" S; G: 073° 46' 13,85" W, Punta Pangué, Costa Sur Estero Pangué, Comuna Castro, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.



- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
  
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
  
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.805/ 10 VRS.

DA DE BAJA DEL REGISTRO DE MATRÍCULA DE NAVES MAYORES A LA NAVE “MARE AUSTRALIS”

VALPARAÍSO, 11 de Marzo de 2015.

VISTO: La solicitud de Transportes Marítimos Terra Australis S.A., de fecha cinco de marzo de dos mil quince; la venta de la nave a Etica Empresa Turística Internacional C.A., sociedad ecuatoriana; lo dispuesto por el art. 21 N° 5 del D.L. N° 2.222 de 1978 sobre Ley de Navegación; la circunstancia que la nave no reconoce hipoteca ni gravamen, vigentes, que puedan afectarla o gravarla y teniendo presente las facultades que me confiere el art. 3° del D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953,

R E S U E L V O:

DÉSE DE BAJA del Registro de Matrícula de Naves Mayores de esta Dirección General, por ENAJENACIÓN AL EXTRANJERO, a la nave “MARE AUSTRALIS”, inscrita bajo el N° 3056, con fecha veintidos de noviembre de dos mil dos, a nombre de TRANSPORTES MARÍTIMOS TERRA AUSTRALIS S.A.-

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

MARÍA CAROLINA RIESCO FUENZALIDA  
CAPITÁN DE CORBETA JT  
JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO (S)

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12240/ 31804/ 33925/ 6 VRS.

OTORGA PERMISO DE OCUPACIÓN ANTICIPADA A LA INMOBILIARIA PUNTA PIQUEROS S.A., SOBRE UN SECTOR DE PLAYA, EN EL LUGAR DENOMINADO PUENTE LOS PIQUEROS, COMUNA DE CONCÓN, PROVINCIA Y Vª REGIÓN DE VALPARAÍSO.

P.O.A. N° 02/2015.

VALPARAÍSO, 12 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud de concesión marítima trámite S.I.A.B.C. N° 31804, fecha inicio 1 de Octubre de 2013, presentada por la Inmobiliaria Punta Piqueros S.A.; la solicitud de permiso de ocupación anticipada presentada según Trámite S.I.A.B.C. N° 33925, fecha inicio 11 de Febrero de 2015; el informe técnico favorable emitido por la Capitanía de Puerto de Valparaíso, del 12 de Febrero de 2015, lo dispuesto en el D.F.L. N° 340 de 1960 y en el Reglamento sobre Concesiones Marítimas, aprobado por D.S. (M) N° 2, del 3 de Enero de 2005 y sus modificaciones.

RESUELVO:

- 1.- OTÓRGASE a la Inmobiliaria Punta Piqueros S.A., R.U.T. N° 76.030.248-1, con domicilio en Avenida Andrés Bello, N° 2687, Depto.2001, comuna de Las Condes, Santiago, PERMISO DE OCUPACIÓN ANTICIPADA, sobre un sector de playa, en el lugar denominado Puente Los Piqueros, comuna de Concón, provincia y Vª Región de Valparaíso.
- 2.- El objeto de este permiso, es exclusivamente para realizar los siguientes estudios: de sedimentación, calicatas para determinar las capas de rechazo para futuros pilotes soportantes, efectos de corrientes y medición de oleaje, alturas de ola y corriente euleriana, variación al detalle de las alturas de mareas, carga de oleajes. Se realizará también, estratigrafía, análisis de estructura del suelo, capacidad de resistencia del lecho marino, y conductividad, en el sector de playa solicitado en concesión marítima, quedando expresamente prohibido el inicio de obras y faenas u otro tipo de construcciones e infraestructuras que no sean necesarias para la materialización de los citados estudios. La Autoridad Marítima Local fiscalizará y verificará el correcto cumplimiento de lo anterior.
- 3.- El beneficiario de este permiso, deberá presentar a la Autoridad Marítima Local un anteproyecto de los estudios a ejecutar y dará cumplimiento a todas las medidas de seguridad que se le impartan, conforme a sus atribuciones establecidas en la legislación que regula la materia.
- 4.- Se prohíbe absolutamente a la Inmobiliaria Punta Piqueros S.A., arrojar al mar cualesquiera de las materias o energía indicadas en el artículo N° 142 de la Ley de Navegación, D.L N° 2.222 del 21 de Mayo de 1978. Además, deberá cumplir las disposiciones contenidas en el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, sin perjuicio de las exigencias establecidas en otros cuerpos legales, como también será la responsable de mantener la limpieza del sector solicitado, verificando además que su actividad no afecte de manera directa o indirecta los sectores aledaños y/o colindantes a la concesión.

- 5.- La sociedad beneficiaria de este permiso asumirá la total responsabilidad de los trabajos que realice, incluso respecto de eventuales daños o perjuicios que ello pudiera irrogar a terceros, quedando libre el Fisco de cualquier responsabilidad. En todo caso, el Permiso de Ocupación Anticipada que se autoriza, no compromete la decisión del Estado para acceder o denegar la solicitud de concesión, sin ulterior responsabilidad para éste.
- 6.- Este permiso rige a contar de la fecha de la presente resolución y tendrá vigencia máxima de un año, mientras se tramita el correspondiente decreto que otorgue la concesión marítima, o en su efecto, expirará automáticamente, cuando el Ministerio de Defensa Nacional autorice o deniegue la solicitud respectiva.
- 7.- La presente autorización se someterá a las disposiciones contenidas en el D.F.L. N° 340 de 1960 y su Reglamento D.S. (M) N° 02 de 2005, como así también al Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República de 1941. El incumplimiento de las obligaciones de este permiso será suficiente causal para su caducidad.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE y PUBLÍQUESE, en el Boletín Informativo Marítimo.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 353 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "YATAC" DE LA EMPRESA "INVERMAR S.A."

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "INVERMAR S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Castro, mediante Memorandum Ordinario N° 12.600/429 del 24 noviembre de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "YATAC"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "YATAC", perteneciente a la empresa "INVERMAR S.A.", ubicado en las coordenadas L: 43° 17' 16,64" S; G: 073° 39' 29,65" W, Quellón, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
  
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
  
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO







D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 354 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "NAYAHUE" DE LA EMPRESA "INVERMAR S.A."

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "INVERMAR S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Castro, mediante Memorandum Ordinario N° 12.600/429 del 24 noviembre de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "NAYAHUE"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUEBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "NAYAHUE", perteneciente a la empresa "INVERMAR S.A.", ubicado en las coordenadas L: 42° 42' 33,95" S; G: 073° 03' 52,26" W, Chonchi, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 355 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "CHULIN" DE LA EMPRESA "INVERMAR S.A."

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "INVERMAR S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Castro, mediante Memorandum Ordinario N° 12.600/429 del 24 noviembre de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "CHULIN"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "CHULIN", perteneciente a la empresa "INVERMAR S.A.", ubicado en las coordenadas L: 43° 37' 33,25" S; G: 073° 03' 09,15" W, Chonchi, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
  
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
  
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO







D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 356 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "MAPUE" DE LA EMPRESA "INVERMAR S.A."

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "INVERMAR S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Castro, mediante Memorandum Ordinario N° 12.600/429 del 24 noviembre de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "MAPUE"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación de fecha 21 de mayo de 1978,

R E S U E L V O:

APRUEBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "MAPUE", perteneciente a la empresa "INVERMAR S.A.", ubicado en las coordenadas L: 42° 57' 11,42" S; G: 073° 32' 56,54" W, Quellón, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 357 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "AUCHAC" DE LA EMPRESA "INVERMAR S.A."

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "INVERMAR S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Castro, mediante Memorandum Ordinario N° 12.600/429 del 24 noviembre de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "AUCHAC"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUEBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "AUCHAC", perteneciente a la empresa "INVERMAR S.A.", ubicado en las coordenadas L: 42° 02' 12,12" S; G: 073° 31' 056,71" W, Quellón, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO







D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 358 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "COMPU" DE LA EMPRESA "INVERMAR S.A."

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "INVERMAR S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Castro, mediante Memorandum Ordinario N° 12.600/429 del 24 noviembre de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "COMPU"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación de fecha 21 de mayo de 1978,

R E S U E L V O:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "COMPU", perteneciente a la empresa "INVERMAR S.A.", ubicado en las coordenadas L: 42° 52' 15,82" S; G: 073° 43' 20,56" W, Quellón, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 359 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "YELQUI" DE LA EMPRESA "INVERMAR S.A."

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "INVERMAR S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Castro, mediante Memorandum Ordinario N° 12.600/429 del 24 noviembre de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "YELQUI"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación de fecha 21 de mayo de 1978,

R E S U E L V O:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "YELQUI", perteneciente a la empresa "INVERMAR S.A.", ubicado en las coordenadas L: 43° 35' 48,24" S; G: 073° 43' 45,38" W, Chonchi, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
  
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
  
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Castro.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO







D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 372 VRS.

AUTORIZA USO DEL ABSORBENTE ORGÁNICO  
“TERRAUSTRAL” PARA DERRAMES DE  
HIDROCARBUROS.

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2015.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N°2.222 de 1978, Ley de Navegación; los artículos 2° y 3° del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, promulgado por el D.S. (M) N°1 de 1992; y

CONSIDERANDO:

- 1.- Lo expuesto por la empresa AMICCHILE LTDA., a través de sus cartas de fecha 04 de abril de 2013 y 30 de enero de 2015, mediante las cuales solicitan autorización para el uso del producto absorbente orgánico “TERRAUSTRAL”, en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- 2.- Los resultados de los ensayos de biotoxicidad entregados a través del informe N° 093/2012 de fecha diciembre de 2012, elaborados por el Laboratorio de Bioensayos de la Facultad de Ciencias del Mar y de Recursos Naturales de la Universidad de Valparaíso, donde se concluye que el producto “TERRAUSTRAL” es inocuo para las especies marinas ensayadas, bajo condiciones experimentales.
- 3.- La Hoja de Seguridad y la Ficha Técnica del producto.

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso en el litoral de la República del absorbente orgánico denominado “TERRAUSTRAL”.
- 2.- Su aplicación siempre deberá ser informada a la Autoridad Marítima Local, quien será la encargada de supervisar y controlar los trabajos de limpieza ante un derrame de hidrocarburos.
- 3.- La utilización del absorbente podrá realizarse en las operaciones de limpieza de hidrocarburos en instalaciones portuarias, muelles, plataformas o estructuras flotantes, mientras que para el caso de sectores de playa rocosa, se podrá aplicar en etapas finales de limpieza. En agua de mar, el producto podrá ser aplicado toda vez que se encuentre inserto dentro de barreras.
- 4.- Para todos los casos, se debe contar con los elementos y sistemas necesarios para su correcto uso y recuperación.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, la presente resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, y tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación.
- 2.- ANÓTESE y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12600/ 05/ 377 VRS.

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

VALPARAÍSO, 17 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "TRANSPORTES PETROMAR LTDA." para la revisión y aprobación del Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N "POTSDAM", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Puerto Montt mediante Guía de Remisión Ordinario N° 10.400/01, de fecha 27 de enero 2015 y de acuerdo a lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 37 (Anexo I) del Convenio MARPOL, versión 2011; y teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978; y el Artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, de fecha 06 de enero de 1992,

RESUELVO:

APRUÉBASE, el Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N "POTSDAM" (CA-5125) 49.99 A.B. de bandera nacional, propiedad de la Empresa "TRANSPORTES PETROMAR 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 ante la ocurrencia de un derrame de hidrocarburos.

ESTABLÉCESE,

- 1.- Que, los productos químicos (dispersantes) para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por medio de resolución emitida por la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 2.- Este 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.
- 3.- El Armador cada año revisará y evaluará los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la Ficha de Revisión que se acompaña.

- 4.- Toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y MM. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda. Para llevar a cabo el proceso anterior, se considerará un sistema de archivo que permita la actualización del plan en el tiempo con las hojas debidamente numeradas.
- 5.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y sus respectivas Fichas de Revisión y Actualización, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 6.- Finalmente informo a Ud., que esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Puerto Montt.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO







D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 379 VRS.

AUTORIZA USO DEL ABSORBENTE ORGÁNICO  
“OILHUNTER” PARA DERRAMES DE  
HIDROCARBUROS.

VALPARAÍSO, 18 de Marzo de 2015.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; los artículos 2° y 3° del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, promulgado por el D.S. (M) N° 1 de 1992; y

CONSIDERANDO:

- 1.- Lo expuesto por la empresa IBR E.I.R.L. a través de sus cartas de fecha 20 de octubre de 2014 y 03 de marzo de 2015, mediante las cuales solicitan autorización para el uso del producto absorbente orgánico “OILHUNTER”, en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- 2.- Los resultados de los ensayos de biotoxidad entregados a través del informe N° 035/2006, de fecha mayo de 2006, elaborados por la Facultad de Ciencias del Mar y de Recursos Naturales de la Universidad de Valparaíso, donde se concluye que el producto “OILHUNTER” es inocuo para las especies marinas ensayadas, bajo condiciones experimentales.
- 3.- La Hoja de Seguridad y la Ficha Técnica del producto.

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso en el litoral de la República del absorbente orgánico denominado “OILHUNTER”.
- 2.- Su aplicación siempre deberá ser informada a la Autoridad Marítima Local, quien será la encargada de supervisar y controlar los trabajos de limpieza ante un derrame de hidrocarburos.
- 3.- La utilización del absorbente podrá realizarse en las operaciones de limpieza de hidrocarburos en instalaciones portuarias, muelles, plataformas o estructuras flotantes, mientras que para el caso de sectores de playa rocosa, se podrá aplicar en etapas finales de limpieza. En agua de mar, el producto podrá ser aplicado toda vez que se encuentre inserto dentro de barreras.
- 4.- Para todos los casos, se debe contar con los elementos y sistemas necesarios para su correcto uso y recuperación.

**ESTABLÉCESE:**

- 1.- Que, la presente Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M) N° 427 de fecha 25 de junio de 1979, y tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación.
- 2.- ANÓTESE y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

**POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL**

(Fdo.)

**OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO**

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12.200/ 8 VRS.

INVALIDA Y REEMPLAZA PLANO DIRINMAR 36/2014 CORRESPONDIENTE A LÍNEA DE LA PLAYA FIJADA POR RESOLUCIÓN D.G.T.M. Y M.M. ORD.N° 12.200/40 VRS., DEL 31.DIC.2014 EN SECTOR, PUNTA FUERTE, COMUNA DE CALDERA, PROVINCIA DE COPIAPÓ, III° REGIÓN.

VALPARAÍSO, 18 de Marzo de 2015.

VISTO: lo dispuesto en los artículos 53 y 55 de la Ley 19.880 y lo dispuesto en el artículo 1° N° 23, del D.S. (M) N° 2 de 2005, Reglamento sobre Concesiones Marítimas; la resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.200/15 Vrs., del 11 de Abril de 2008; la resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.200/40 Vrs., del 31 de Diciembre del 2014, que fijan la línea de la playa en el sector de Punta Fuerte, comuna de Caldera, provincia de Copiapó, III° Región,

CONSIDERANDO:

- 1.- Que, por resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.200/15 Vrs., del 11 de Abril de 2008, se fijó la línea de la playa en el sector denominado Punta Fuerte, comuna de Caldera, III° Región, trabajo ejecutado por la empresa GEOMAR Ingeniería, solicitado por la empresa MINERA SANTA BÁRBARA S.A.
- 2.- Que, por resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.200/40 Vrs., del 31 de Diciembre de 2014, se fijó la línea de la playa en el sector denominado Punta Fuerte, comuna de Caldera, III° Región, trabajo ejecutado por la empresa ALBATROS OCEANOGRAFÍA Y AMBIENTE, solicitado por la empresa AQUALOGY MEDIOAMBIENTE S.A.
- 3.- Que, una vez fijada la línea de la playa mediante resolución D.G.T.M. y M.M., éstas tienen el carácter de indefinido e inamovible, por lo que en los sectores en donde dos o más líneas oficiales convergen entre sí, los trazados que las grafican deberán unirse de forma exacta, procurando la continuidad espacial de dichos elementos.
- 4.- Que, el plano DIRINMAR 36/2014, correspondiente a la resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.200/40 Vrs., del 31 de Diciembre de 2014, presenta una inconsistencia técnica, debido a que cumple parcialmente con la condición descrita en el párrafo precedente, dado que el trazado que grafica el tramo de línea de playa aprobada en el sector sur, no se ajusta al del plano DIRINMAR 18/2008, correspondiente a la resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.200/15 Vrs., del 11 de Abril de 2008.
- 5.- Que, el artículo 53 de la Ley 19.880, faculta a la Autoridad Administrativa para que dentro de los dos años contados desde la notificación o publicación del acto, lo invalide cuando éstos son contrarios a derecho.

- 6.- Que, por lo anteriormente expuesto, se procederá a invalidar y reemplazar el plano DIRINMAR 36/2014, correspondiente a la Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.200/40 Vrs., del 31 de Diciembre de 2014, que fijó la línea de la playa en dicho sector, por el plano DIRINMAR 05/2015.

**RESUELVO:**

1. **INVALIDÉSE** el plano DIRINMAR 36/2014, correspondiente a la Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.200/40 Vrs., del 31 de Diciembre de 2014, previa audiencia del interesado.
2. **REEMPLÁCESE** por el plano DIRINMAR 05/2015, a escala 1:1000 visado por el Jefe del Departamento de Borde Costero, dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático.
3. **ANÓTESE**, comuníquese y publíquese en el Boletín Informativo Marítimo.

(Fdo.)

**OSVALDO SCHWARZENBERG ASHTON**  
**VICEALMIRANTE**  
**DIRECTOR GENERAL**

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 392 VRS.

APRUEBA PLAN DE GESTIÓN DE BASURAS DEL  
PAM “JAVIER”.

VALPARAÍSO, 23 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa “PESQUERA CENTRO SUR S.p.A.”, para la revisión y aprobación del Plan de Gestión de Basuras del PAM “JAVIER”, remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Talcahuano, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/51 de fecha 11 de febrero de 2015; las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación, y los artículos 2°, 3°, 5° y 98° al 103° del D.S. N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; lo dispuesto en Anexo V, Regla 9, numeral 2, del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, versión 2011, y

CONSIDERANDO:

- 1.- Que, el Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, entró en vigor en Chile a contar del 15 de noviembre de 2008.
- 2.- Que, la Regla 9 del Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, versión 2011, dispone que *“buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir (...).”*
- 3.- Que, el plan de gestión de basuras del PAM “JAVIER” cumple con las especificaciones que ha dispuesto el Convenio MARPOL, versión 2011, es decir que incluye los procedimientos escritos para la recogida, el almacenamiento y la evacuación de basuras, designa la persona encargada de su cumplimiento y está escrito en el idioma de trabajo de la tripulación.

R E S U E L V O:

- 1.- APRUÉBASE, el plan de gestión de basuras del PAM “JAVIER”, propiedad de la empresa “PESQUERA CENTRO SUR S.p.A.”, quien será responsable de su cumplimiento ante la Autoridad Marítima Nacional.
- 2.- 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 orientación sobre los aspectos relacionados con la adecuada gestión de la basura a bordo, resguardando una efectiva protección del medio marino.

DISPÓNESE:

- a) Que, la empresa revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en las leyes o políticas nacionales e internacionales, los datos y números relacionados con la organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* que se acompaña.
- b) Que, el Plan de Gestión de Basuras del PAM “JAVIER” con su resolución aprobatoria, deberá encontrarse siempre a bordo, que lo mantendrá ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias.
- c) Que, el plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar los antecedentes para su posterior resolución.

3.- ANÓTESE y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO



D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 393 VRS.

APRUEBA PLAN DE GESTIÓN DE BASURAS DEL  
PAM “FRANCISCO”.

VALPARAÍSO, 23 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa “INVERSIONES PESQUERA S.p.A.”, para la revisión y aprobación del Plan de Gestión de Basuras del PAM “FRANCISCO”, remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Talcahuano, mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/51 de fecha 11 de febrero de 2015; las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación, y los artículos 2°, 3°, 5° y 98° al 103° del D.S. N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; lo dispuesto en Anexo V, Regla 9, numeral 2, del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, versión 2011, y

CONSIDERANDO:

- 1.- Que, el Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, entró en vigor en Chile a contar del 15 de noviembre de 2008.
- 2.- Que, la Regla 9 del Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL, versión 2011, dispone que *“buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir (...)”*
- 3.- Que, el plan de gestión de basuras del PAM “FRANCISCO” cumple con las especificaciones que ha dispuesto el Convenio MARPOL, versión 2011, es decir, que incluye los procedimientos escritos para la recogida, el almacenamiento y la evacuación de basuras; se designa la persona encargada de su cumplimiento y está escrito en el idioma de trabajo de la tripulación.

R E S U E L V O:

- 1.- APRUÉBASE, el plan de gestión de basuras del PAM “FRANCISCO”, propiedad de la empresa “INVERSIONES PESQUERA S.p.A.”, quien será responsable de su cumplimiento ante la Autoridad Marítima Nacional.
- 2.- 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 orientación sobre los aspectos relacionados con la adecuada gestión de la basura a bordo, resguardando una efectiva protección del medio marino.



DISPÓNESE:

- a) Que, la empresa revisará el plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en las leyes o políticas nacionales e internacionales, los datos y números relacionados con la organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* que se acompaña.
- b) Que, el Plan de Gestión de Basuras del PAM "FRANCISCO" con su resolución aprobatoria, deberá encontrarse siempre a bordo, que lo mantendrá ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias.
- c) Que, el plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar los antecedentes para su posterior resolución.

3.- ANÓTESE y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO



D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 394 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "CHAPEAGUAPI-ILQUE" DE "TRUSAL S.A."

VALPARAÍSO, 23 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "TRUSAL S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Puerto Montt mediante Guía de Remisión Ordinario N° 10.400/01, del 27 enero de 2015, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "CHAPEAGUAPI-ILQUE"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

R E S U E L V O:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "CHAPEAGUAPI-ILQUE", perteneciente a "AQUACHILE S.A.", ubicado en las coordenadas L: 41° 37' 48,85" S; G: 073° 01' 23,40" W, sector Ilque, Puerto Montt, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE,

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
  
- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
  
- 5.- Finalmente informo a Ud., que esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04 conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Puerto Montt.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CAPITÁN DE NAVIO LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





S.H.O.A. ORDINARIO N° 13270/ 24/ 211 Vrs.

AUTORIZA A LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAÍSO, PARA REALIZAR ACTIVIDADES DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA MARINA EN LA V REGIÓN.

VALPARAÍSO, 23 de Marzo de 2015.

VISTO: lo solicitado por la PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAÍSO, mediante correo electrónico de fecha 18 de marzo de 2015 e información complementaria de las actividades a desarrollar en terreno; lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 192, de fecha 6 de marzo de 1969, modificado por Decreto Supremo N° 784, de fecha 14 de agosto de 1985, y las atribuciones que me confiere el Decreto Supremo N° 711, de fecha 22 de agosto de 1975, "Reglamento de Control de las Investigaciones Científicas y Tecnológicas Marinas efectuadas en la Zona Marítima de Jurisdicción Nacional",

R E S U E L V O:

- 1.- AUTORIZÁSE a la PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAÍSO, para que con el apoyo del B/I "ABATE MOLINA", realice actividades de investigación científica marina en el área marítima comprendida entre las latitudes 32° 36' 12.87" 'S y 34° 13' 15.50" S y entre las longitudes 73° 26' 17.19" W y 80° 24' 11.42" W (V Región – Carta Náutica SHOA N° 550), dentro del marco del Proyecto FIP 2014-04-02: "Fase II: Levantamiento oceanográfico para elaborar la línea base de los montes Juan Fernández 5 (JF5), Juan Fernández 6 (JF6) y Monte O'Higgins", consistentes en mediciones de temperatura, salinidad, oxígeno disuelto, nutrientes y toma de muestras de organismos planctónicos, las cuales se realizarán a contar de esta fecha y hasta el 24 de julio de 2015.
- 2.- DECLÁRASE:
  - a.- De acuerdo a la información proporcionada por la PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAÍSO, este trabajo no requiere de inspección en terreno, ni revisión de los antecedentes finales del estudio por parte del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), en razón al carácter exploratorio de ellos. Por ende, este estudio se considerará sin valor oceanográfico.
  - b.- Para el cumplimiento de lo anterior, considerar que previo al inicio de los trabajos, el representante de la Universidad en terreno, deberá concurrir a la Capitanía de Puerto de Valparaíso, para coordinar las actividades y requerir información respecto de las medidas de seguridad que se deben adoptar durante las operaciones de navegación y buceo, sin perjuicio de la obligación de solicitar ante dicha Capitanía y/o a otros organismos competentes del Estado, otras autorizaciones reglamentarias, según corresponda.
  - c.- La nave deberá emitir su posición (Q.T.H.) diariamente a las 11:00 Z y 23:00 Z, según el procedimiento chileno de notificación de la situación de los buques (CHILREP), dirigido a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, a través de las radio estaciones costeras.
  - d.- La entidad ejecutora deberá comunicar por escrito al SHOA, si la investigación tecnológica marina autorizada en la presente Resolución no se lleva a cabo, a fin de informar a la Autoridad Marítima oportunamente.

- e.- Conforme a lo dispuesto en el Artículo 17° del Decreto Supremo N° 711, citado en VISTO, al término del estudio la PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE VALPARAÍSO, Dr. Samuel Hormazábal Fritz, a través del Sr. Rector de dicha casa de estudios superiores, deberá remitir al SHOA, una copia de los datos (en medio digital) y un informe escrito de los resultados obtenidos, en consideración a que esta información es de especial interés para el Servicio. Lo anterior, deberá ser efectuado en un plazo no superior de 6 meses.
  - f.- Lo expuesto y dispuesto en los considerandos anteriores, no podrá bajo ningún pretexto perjudicar o amenazar los derechos de terceros, válidamente constituidos en el área de estudio.
- 3.- ANÓTESE y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR

(Fdo.)

ENRIQUE SILVA VILLAGRA  
CAPITÁN DE FRAGATA  
SUBDIRECTOR



D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 421 VRS.

AUTORIZA USO DEL ABSORBENTE ORGÁNICO  
“ABSORBMOSS” PARA DERRAMES DE  
HIDROCARBUROS.

VALPARAÍSO, 30 de Marzo de 2015.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N°2.222 de 1978, Ley de Navegación; los artículos 2° y 3° del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, promulgado por el D.S. (M) N°1 de 1992; y

CONSIDERANDO:

- 1.- Lo expuesto por la empresa DÉCIMA INGENIERÍA ECOLÓGICA Y SISTEMAS S.A., a través de sus cartas de fecha 18 de noviembre de 2014 y 12 de marzo de 2015, mediante las cuales solicitan autorización para el uso del producto absorbente orgánico “ABSORBMOSS”, en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- 2.- Los resultados de los ensayos de biotoxicidad entregados a través del informe de fecha noviembre de 2014, elaborado por el Laboratorio de Bioensayos de la Facultad de Ciencias del Mar y de Recursos Naturales de la Universidad de Valparaíso, donde se concluye que el producto “ABSORBMOSS” es inocuo para las especies marinas ensayadas, bajo condiciones experimentales.
- 3.- La Hoja de Seguridad y la Ficha Técnica del producto.

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso en el litoral de la República del absorbente orgánico denominado “ABSORBMOSS”.
- 2.- Su aplicación siempre deberá ser informada a la Autoridad Marítima Local, quien será la encargada de supervisar y controlar los trabajos de limpieza ante un derrame de hidrocarburos.
- 3.- La utilización del absorbente podrá realizarse en las operaciones de limpieza de hidrocarburos en instalaciones portuarias, muelles, plataformas o estructuras flotantes. En agua de mar, el producto podrá ser aplicado toda vez que se encuentre inserto dentro de barreras.
- 4.- Para todos los casos, se debe contar con los elementos y sistemas necesarios para su correcto uso y recuperación.

**ESTABLÉCESE:**

- 1.- Que, la presente resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, y tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación.
  
- 2.- ANÓTESE y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

**POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL**

(Fdo.)

**OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO**

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 422 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS Y/O ÁCIDO SULFÚRICO EN EL TERMINAL MARÍTIMO DE LA EMPRESA INTERACID TRADING CHILE S.A., UBICADO EN LA BAHÍA DE MEJILLONES.

VALPARAÍSO, 30 de marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa “INTERACID TRADING CHILE S.A.”, remitida por la Gobernación Marítima de Antofagasta mediante Memorándum Ordinario N° 12.600/29, de fecha 25 de febrero de 2015, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992 y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el “Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos y/o Ácido Sulfúrico” de la empresa “INTERACID TRADING CHILE S.A.”, para su Terminal Marítimo, ubicado en la Bahía de Mejillones, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de la instalación.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE,

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, los productos químicos (dispersantes) para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
  
- 4.- Que, el Plan de Contingencia tendrá que encontrarse siempre en la empresa junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
  
- 5.- Finalmente, informo a Ud., que esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04 conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Antofagasta y tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del Plan.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12600/ 05/ 423 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN  
CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS  
DE LA M/N “CANADELO”

VALPARAÍSO, 30 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa “PESQUERA PACIFIC STAR S.A.”, para la revisión y aprobación del Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N “CANADELO”, remitida por la Gobernación Marítima de Puerto Montt, mediante Memorándum Ordinario N° 10.400/02 de fecha 11 de febrero de 2015; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento de la Regla 37 (Anexo I) del Convenio MARPOL, versión 2011; y teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978; y el Artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, de fecha 06 de enero de 1992,

R E S U E L V O:

APRUEBASE el Plan de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos de la M/N “CANADELO”, (CB-4388) 239 A.B. de bandera nacional, propiedad de la empresa “PESQUERA PACIFIC STAR 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 ante la ocurrencia de un derrame de hidrocarburos.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación que se mantengan a bordo, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y, como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.
- 2.- Que, 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.
- 3.- Que, el Armador cada año revisará y evaluará los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la Ficha de Revisión que se acompaña.

- 4.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Actualización y Revisión adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y MM. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice éste para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda. Para llevar a cabo el proceso anterior, se considerará un sistema de archivo que permita la actualización del plan en el tiempo con las hojas debidamente numeradas.
- 5.- Que, el Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y sus respectivas Ficha de Actualización y de Revisión, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 6.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Puerto Montt.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO







D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 424 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS DE LA EMPRESA COPEC S.A. PARA SU PLANTA DE ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLE UBICADO EN LA BAHÍA DE CHACABUCO, PUERTO CHACABUCO.

VALPARAÍSO, 30 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa “COPEC S.A.”, remitida por la Gobernación Marítima de Aysén mediante Guía de Remisión Ordinario N° 10.400/06, de fecha 09 de febrero de 2015, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su Planta de Almacenamiento de combustible; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992 y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el “Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos” de la empresa “COPEC S.A.”, para su Planta de Almacenamiento de combustible, ubicado en la Bahía de Chacabuco, Puerto Chacabuco, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de la instalación.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE,

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, los productos químicos (dispersantes) para la lucha contra la contaminación que se mantengan, deberán estar aprobados y autorizado su uso por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002, de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- Que, el Plan de Contingencia tendrá que encontrarse siempre en la empresa junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Finalmente, informo a Ud., que esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04 conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Aysén y tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del Plan.

ANÓTESE y COMUNÍQUESE, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 426 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS PARA EL CENTRO DE CULTIVO "QUINTANA" DE LA EMPRESA "AUSTRALIS MAR S.A."

VALPARAÍSO, 30 de Marzo de 2015.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "AUSTRALIS MAR S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Aysén, mediante Guía de Remisión Ordinario N° 10.400/06 del 09 febrero de 2015, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "QUINTANA"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos del Centro de Cultivo "QUINTANA", perteneciente a la empresa "AUSTRALIS MAR S.A.", ubicado en las coordenadas L: 45° 11' 29,78" S; G: 073° 30' 03,07" W, al Este de Punta Quintana, Península Elisa, Puerto Chacabuco, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente 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 ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, el Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el propietario hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 2.- Que, el uso de los productos químicos (dispersantes) para el combate de la contaminación está prohibido, pero si en algún momento son adquiridos por la empresa, éstos deberán estar aprobados y autorizados por esta Dirección General, debiendo tener los elementos y sistemas necesarios para su correcta aplicación en el medio acuático, acorde a las prescripciones que para cada producto se determinen. Sin embargo, la utilización de éstos en cada contingencia, debe ser con previo consentimiento de la Autoridad Marítima Local y como último recurso, prevaleciendo las actividades de contención, recuperación y limpieza.

- 3.- Que, toda actualización que se deba realizar será registrada en la Ficha de Revisión y Actualización que se adjunta, conforme al procedimiento establecido en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. A – 53/002 de fecha 05 de Febrero de 2003. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
  
- 4.- Que, el Plan de Contingencia tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
  
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 46,04, conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427 de fecha 25 de Junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Aysén.

ANÓTESE y comuníquese, a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

OTTO MRUGALSKI MEISER  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO







## ACTIVIDAD INTERNACIONAL

**ANEXO 1**

**RESOLUCIÓN MEPC.252(67)**  
**Adoptada el 17 de octubre de 2014**

**DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR  
DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre de los buques, celebrada en febrero de 2004, adoptó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio sobre la gestión del agua de lastre), así como cuatro resoluciones de la Conferencia,

RECORDANDO ASIMISMO que el artículo 9 del Convenio sobre la gestión del agua de lastre dispone que todo buque al que sean aplicables las disposiciones del Convenio podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de otra Parte, de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por dicha Parte a los efectos de determinar si el buque cumple las disposiciones del Convenio,

TOMANDO NOTA de que el artículo 3.3 del Convenio sobre la gestión del agua de lastre dispone que, por lo que respecta a los buques de Estados que no sean Partes en el Convenio, las Partes aplicarán las prescripciones del Convenio según sea necesario para garantizar que no se otorga un trato más favorable a tales buques,

HABIENDO EXAMINADO, en su 67º periodo de sesiones, las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, elaboradas por el Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI en su 1º periodo de sesiones,

1 ADOPTA las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices al llevar a cabo las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto;

3 ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen tras el periodo de prueba conexas con las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (circular BWM.2/Circ.42) y a la luz de la experiencia adquirida tras su aplicación.

## ANEXO

### DIRECTRICES PARA LA SUPERVISIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VIRTUD DEL CONVENIO BWM

#### CAPÍTULO 1 – GENERALIDADES

##### 1.1 Finalidad

1.1.1 Las presentes directrices tienen por objeto ofrecer orientaciones básicas para la realización de inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto a fin de verificar el cumplimiento de las prescripciones del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM). El presente documento no tiene por objeto limitar los derechos que tiene el Estado rector del puerto de verificar el cumplimiento del Convenio BWM.

1.1.2 El Comité de protección del medio marino, en su 65º periodo de sesiones (mayo de 2013), aprobó las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (circular BWM.2/Circ.42), y aceptó, en principio, las recomendaciones relativas al periodo de prueba para revisar, mejorar y normalizar estas orientaciones, que figuran en el anexo 6 del documento BLG 17/18.

##### 1.2 Definiciones y abreviaturas

1.2.1 A los efectos de las presentes directrices, rigen las definiciones del Convenio BWM y la circular BWM.2/Circ.42.

1.2.2 A los efectos de las presentes directrices, se aplican las siguientes abreviaturas:

Certificado IBWM:	Certificado internacional de gestión del agua de lastre;
BWMP:	Plan de gestión del agua de lastre;
BWRB:	Libro registro del agua de lastre;
BWMS:	Sistema de gestión del agua de lastre;
UFA:	Unidad flotante de almacenamiento; y
Unidad FPAD:	Unidad flotante de producción, almacenamiento y descarga.

##### 1.3 Aplicación

1.3.1 Las presentes directrices son de aplicación en los buques tal como se estipula en el artículo 3 del Convenio BWM.

1.3.2 Las reglas del Convenio BWM incluyen las siguientes disposiciones en relación al cumplimiento:

- .1 la descarga del agua de lastre sólo se realizará de conformidad con las reglas del Convenio BWM (regla A-2);
- .2 todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 indicados en la regla E-2 han de contar con un Certificado IBWM, excluidas las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD;

- .3 todo buque ha de llevar a bordo e implantar un BWMP aprobado por la Administración;
- .4 todo buque ha de contar a bordo y mantener un BWRB que, como mínimo, contendrá la información que se especifica en el apéndice II del Convenio BWM, durante un periodo mínimo de dos años después de haberse realizado el último asiento (regla B-2);
- .5 todo buque está obligado a cumplir ya sea la norma para el cambio del agua de lastre (regla D-1) o la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre (regla D-2), de conformidad con lo dispuesto en la regla B-3. No obstante, el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionario de supervisión) sólo hará cumplir esta prescripción de acuerdo con el calendario que figura en la resolución A.1088(28);
- .6 el cambio de agua de lastre se realiza por lo menos a 200 millas marinas de la tierra más próxima en aguas de 200 m de profundidad como mínimo, o, en los casos en los que el buque no pueda, por lo menos a 50 millas marinas de la tierra más próxima y en aguas de 200 m de profundidad como mínimo, o en una zona designada para el cambio del agua de lastre, y se deberá realizar de conformidad con lo dispuesto en la regla B-4;
- .7 los sedimentos se extraerán y se evacuarán de los espacios destinados a transportar agua de lastre de conformidad con las instrucciones del BWMP del buque;
- .8 los oficiales y tripulantes deberán estar familiarizados con las funciones relacionadas con la implantación de la gestión del agua de lastre específicas del buque en el que presten sus servicios y también con el BWMP del buque (regla B-6);
- .9 todas las exenciones en relación al cumplimiento del Convenio BWM estarán anotadas en el BWRB (regla A-4.4), así como de las descargas accidentales y excepcionales registradas (regla B-2.3) y de los casos en los que el agua de lastre no se haya cambiado de conformidad con el Convenio BWM (regla B-4.5);
- .10 todo buque debe notificar los accidentes o defectos que afecten su capacidad para realizar la gestión del agua de lastre al Estado de abanderamiento y al Estado rector del puerto (regla E-1.7);
- .11 todo buque y su equipo, sistemas y procedimientos se mantendrán en condiciones que cumplan lo dispuesto en el Convenio BWM (regla E-1.9); y
- .12 después de terminarse un reconocimiento realizado en virtud de lo dispuesto en la regla E-1.1, no se hará ningún cambio en la estructura, equipo, accesorios, medios y materiales relacionados con el BWMP y abarcados en el reconocimiento sin la autorización de la Administración, salvo que se trate de la sustitución de tales equipos o accesorios por otros iguales (regla E-1.10).

1.3.3 Las reglas del Convenio BWM contienen las siguientes excepciones en relación con sus disposiciones concretas sobre cumplimiento:

- .1 excepción relativa a las prescripciones sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la toma o descarga de agua de lastre y sedimentos necesaria para garantizar la seguridad del buque en situaciones de emergencia o para salvar vidas humanas en el mar (regla A-3.1);
- .2 excepción con respecto a las prescripciones de la gestión del agua de lastre bajo determinadas circunstancias en el caso de descarga o entrada accidental de agua de lastre y sedimentos ocasionada por la avería de un buque o de su equipo (regla A-3.2);
- .3 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de que la toma o descarga de agua de lastre y los sedimentos se realice con el propósito de evitar sucesos de contaminación debidos a los buques o reducir al mínimo las consecuencias de éstos (regla A-3.3);
- .4 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la toma y posterior descarga en alta mar de la misma agua de lastre y los sedimentos (regla A-3.4);
- .5 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la descarga del agua de lastre y los sedimentos de un buque en el mismo lugar del que proceda la totalidad de esa agua de lastre y esos sedimentos, siempre que no haya habido mezcla con agua de lastre o sedimentos sin gestionar procedentes de otras zonas (regla A-3.5);
- .6 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de la descarga del agua de lastre en instalaciones de recepción proyectadas teniendo en cuenta las Directrices sobre las instalaciones de recepción de agua de lastre (D5) (regla B-3.6); y
- .7 excepción de los requisitos sobre la gestión del agua de lastre en el caso de que el capitán decida razonablemente que este cambio podría poner en peligro la seguridad o estabilidad del buque, a la tripulación o a los pasajeros por las malas condiciones meteorológicas, el proyecto o esfuerzos del buque, un fallo del equipo, o cualquier otra circunstancia extraordinaria (regla B-4.4).

1.3.4 Con respecto a los buques de Estados no Partes en el Convenio BWM, los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto (funcionarios de supervisión) de las Partes deberían aplicar los mismos requisitos de modo que se garantice que no se otorga un trato más favorable a estos buques.

1.3.5 En el Convenio BWM se contempla un periodo de transición entre las dos normas sobre la gestión del agua de lastre: de la norma para el cambio del agua de lastre (regla D-1) a la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre (regla D-2). Los funcionarios de supervisión deberían hacer uso de la resolución A.1088(28): "Aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004", en vez de las disposiciones de la regla B-3, a los efectos de hacer cumplir la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre.

## **CAPÍTULO 2 – INSPECCIÓN DE LOS BUQUES A LOS QUE SE EXIGE LLEVAR A BORDO EL CERTIFICADO DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE (BWM)**

### **2.1 Inspecciones de cuatro etapas**

El Procedimiento para la supervisión por el Estado rector del puerto puede describirse como una inspección de cuatro etapas:

- .1 la primera etapa, la "inspección inicial", debería centrarse en la documentación y en asegurarse de que se ha nombrado a un oficial para la gestión del agua de lastre a bordo del buque y para que sea responsable del BWMS, así como que el oficial ha sido formado y sabe cómo hacer funcionar el sistema;
- .2 la segunda etapa, la "inspección más pormenorizada", en la cual se comprueba el funcionamiento del BWMS y el funcionario de supervisión aclara si el BWMS ha estado funcionando adecuadamente de conformidad con el BWMP y que se han verificado, durante los procedimientos de homologación, los indicadores de autovigilancia del funcionamiento. La realización de una inspección pormenorizada depende de las condiciones dispuestas en el artículo 9.2 del Convenio BWM;
- .3 la tercera etapa: está previsto que se realice el muestreo en esta etapa de supervisión por el Estado rector del puerto que está basada en el análisis indicativo, a fin de determinar si el buque se ajusta a la norma de gestión del agua de lastre descrita en la regla D-2; o si es necesario un análisis pormenorizado para comprobar el cumplimiento; y
- .4 la cuarta etapa incorpora, de ser necesario, un análisis pormenorizado, para verificar el cumplimiento de la norma D-2.

### **2.2 Inspección inicial**

2.2.1 En la inspección inicial se examinará, como mínimo y en la medida de lo posible, lo siguiente:

- .1 verificar que existe a bordo un Certificado IBWM válido, sobre la base del artículo 9.1 a);
- .2 verificar que se cuenta a bordo con el BWMP y que está aprobado por el Estado de abanderamiento, sobre la base de la regla B-1;
- .3 verificar que se cuenta a bordo con el BWRB y que se ajusta a lo prescrito en el Convenio BWM, sobre la base de la regla B-2;
- .4 verificar que en el BWRB se registran los pormenores de toda operación con el agua de lastre, además de cualquier exención otorgada basándose en la regla B-2 y en el apéndice II del Convenio BWM así como las anotaciones relativas a toda descarga accidental y excepcional (regla B-2.3) y los casos en los que el agua de lastre no se ha cambiado, de conformidad con el Convenio BWM (regla B-4.5). El BWRB debería ajustarse a un formato aprobado (que puede ser un sistema de registro electrónico, que podría estar integrado en otro libro o sistema de registro) y se debería mantener a bordo del buque durante un mínimo de dos años



- después del último asiento. El oficial a cargo del funcionamiento debería firmar cada asiento del BWRB y el capitán debería firmar cada página completa;
- .5 al realizar la inspección inicial, el funcionario de supervisión debería inspeccionar visualmente el estado general del buque y el equipo y los medios indicados en el Certificado IBWM y el BWMP, incluido el BWMS si se exige la utilización de un sistema;
  - .6 en caso de que un buque esté sujeto a la norma para el cambio del agua de lastre, comprobar que el BWRB indica que se llevó a cabo el cambio exigido o, alternativamente, que se han adoptado medidas para que el buque cumpla la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre indicada en la regla D-2;
  - .7 comprobar que se han adoptado medidas para que el buque cumpla la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre indicada en la regla D-2 una vez que esté obligado a hacerlo según lo dispuesto en la resolución A.1088(28);
  - .8 comprobar que un oficial ha sido designado como responsable del BWMP;
  - .9 verificar que los oficiales y tripulantes designados están familiarizados con los procedimientos esenciales de la gestión del agua de lastre, incluido el funcionamiento del BWMS; y
  - .10 en el caso de que un buque alegue que le es aplicable una excepción de conformidad con la regla A-3.1 (seguridad del buque o salvar vidas humanas), regla A-3.2 (descarga o entrada accidental de agua de lastre debido a la avería), regla A-3.3 (evitar o reducir al mínimo la contaminación) o regla B-4.4 (condiciones para cambio no seguras), el capitán debería facilitar pruebas de la necesidad de la excepción de que se trate.

2.2.2 El rendimiento del sistema de gestión del agua de lastre (BWMS) es clave para proteger el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos del Estado rector del puerto. Si bien el rendimiento puede verificarse directamente mediante el muestreo del agua de lastre del buque (de conformidad con el artículo 9.1 c) y las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2)), tanto el Estado rector del puerto como el buque podrían beneficiarse de una comprobación basada en documentos a fin de determinar de manera más rápida durante la inspección inicial la validez del BWMS. A estos efectos, el funcionario de supervisión podría solicitar verificar el Certificado de homologación del BWMS, a fin de determinar si se utiliza de conformidad con las condiciones limitantes del Certificado de homologación. Si bien no es obligatorio contar a bordo y presentar el Certificado de homologación, el funcionario de supervisión también podría consultar el BWMP a fin de obtener información específica sobre el buque en cuestión acerca del BWMS y su utilización, y podría remitirse a la información sobre la homologación, compartida con la Organización de conformidad con la presentación de información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados (resolución MEPC.228(65)).

2.2.3 Si el Certificado IBWM es válido, se cuenta a bordo con el BWMP aprobado, los asientos en el BWRB son apropiados y las impresiones generales y las observaciones visuales a bordo del funcionario de supervisión confirman que hay un nivel alto de

mantenimiento por lo que respecta al Convenio BWM, el funcionario de supervisión por lo general debería limitar la inspección inicial a las deficiencias notificadas.

#### **2.2.4 Motivos fundados**

2.2.4.1 Cuando el funcionario de supervisión inspeccione un buque extranjero al que se le exija llevar el Certificado IBWM y que se halle en un puerto o en una terminal mar adentro bajo la jurisdicción del Estado rector del puerto, toda inspección de este tipo debería limitarse a comprobar que hay a bordo un certificado válido y otros documentos pertinentes y a que el funcionario de supervisión se haga una idea del estado general del buque, de su equipo y de la tripulación, a no ser que existan motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no se ajusta en lo esencial a los pormenores del certificado.

2.2.4.2 Entre los "motivos fundados" para llevar a cabo una inspección más pormenorizada están los siguientes:

- .1 no se cuenta con el Certificado IBWM, no es válido o ha expirado;
- .2 ausencia de un BWMP aprobado por el Estado de abanderamiento;
- .3 ausencia de un BWRB o un BWRB que no se ajusta a las exigencias del Convenio BWM;
- .4 los asientos en el BWRB no reflejan la situación real del agua de lastre a bordo;
- .5 el estado del buque o del equipo no se corresponde en lo esencial con los pormenores del Certificado IBWM y el BWMP, o no ha sido objeto de mantenimiento;
- .6 no se ha designado a ningún oficial de conformidad con la regla B-1.5;
- .7 existe información o pruebas de que el capitán o los tripulantes designados no están familiarizados con sus funciones y las operaciones esenciales de a bordo por lo que respecta a la ejecución de la gestión del agua de lastre, o de que tales operaciones no se han llevado a cabo;
- .8 existe información de terceras partes, tales como un informe o una denuncia, respecto de una infracción del Convenio BWM;
- .9 si el BWMP exige la utilización de un BWMS, pruebas u observación de que el BWMS no se ha utilizado de conformidad con las instrucciones de funcionamiento;
- .10 existen pruebas, o se observan, de accidentes o defectos no notificados que afectan a la capacidad del buque de gestionar el agua de lastre (regla E-1.7);
- .11 existen pruebas o se observa que se ha descargado agua de lastre sin ajustarse a las reglas del Convenio BWM (regla A-2); y
- .12 el capitán no ha facilitado la prueba indicada en el párrafo 2.2.1.10.

2.2.4.3 En caso de que el buque no lleve certificados válidos, o si el funcionario de supervisión, guiándose por su impresión general o las observaciones que haya realizado a bordo, tiene motivos fundados para pensar que el estado del buque o de su equipo no se ajusta en lo esencial a los pormenores de los certificados o al Convenio BWM, o que el capitán o la tripulación designados no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo, o no los han implantado, debería realizarse una inspección más pormenorizada. Cuando se vaya a realizar una inspección más pormenorizada, el Estado rector del puerto debería tomar las medidas necesarias para garantizar que el buque no descargue agua de lastre hasta que pueda hacerlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9.3 del Convenio BWM (véanse las prescripciones de notificación del párrafo 3.3 *infra*).

## 2.3 Inspección más pormenorizada

2.3.1 Cuando realice una inspección más pormenorizada, el funcionario de supervisión puede valerse de la siguiente lista de preguntas, que no es exhaustiva, para determinar en qué medida se está cumpliendo el Convenio BWM:

- .1 ¿Se ajusta la gestión del agua de lastre de a bordo a las operaciones señaladas en el BWMP? En particular:
  - .1 ¿Respetan la tripulación las restricciones operacionales y de seguridad específicas en relación con la entrada sin riesgos en los tanques, si son necesarias?
  - .2 ¿Gestiona la tripulación el agua de lastre y los sedimentos de conformidad con el BWMP?
  - .3 ¿Realizan los oficiales designados sus tareas según lo indicado en el BWMP?
  - .4 ¿Se ajustan al BWMP los requisitos en cuanto a mantenimiento de registros?
- .2 Desde el reconocimiento del buque de conformidad con la regla E-1.1, ¿se ha realizado algún cambio no aprobado de la estructura, equipo, accesorios, medios o materiales relacionados con el BWMP, a excepción de la sustitución de tales equipos o accesorios por otros iguales (regla E-1.10)?
- .3 Si el BWMP exige la utilización de un BWMS:
  - .1 ¿Está el BWMS y el equipo conexo en buenas condiciones de funcionamiento (esto puede incluir los filtros, bombas y medios de lavado a contracorriente)?
  - .2 ¿Se ajusta la tripulación a los procedimientos de seguridad relativos al funcionamiento del BWMS?
  - .3 ¿Funciona plenamente el proceso de tratamiento (esto puede incluir la referencia al sistema de autovigilancia de un BWMS)?
  - .4 ¿Concuerda el BWRB con el equipo de control de a bordo, incluido el dispositivo de autovigilancia del BWMS?

- .5 ¿Se hace funcionar el BWMS de acuerdo con las instrucciones de funcionamiento del fabricante?
- .6 ¿Puede el oficial designado demostrar que tiene los conocimientos necesarios del BWMS y de su funcionamiento?
- .7 ¿Se han hecho manipulaciones para evitar hacer uso del BWMS?
- .8 Si se precisan, ¿se encuentran a bordo del buque, en cantidad suficiente, todas las sustancias activas necesarias, y se están añadiendo al BWMS?

2.3.2 El funcionario de supervisión podrá examinar todo elemento del sistema de gestión del agua de lastre a fin de verificar que funciona adecuadamente.

2.3.3 Las inspecciones más pormenorizadas pueden exigir un muestreo.

## 2.4 Muestreo

2.4.1 El funcionario de supervisión debería llevar a cabo un análisis indicativo primero. Sin embargo, el tiempo necesario para realizar el análisis indicativo no debería causar demoras indebidas en las operaciones, movimiento o salida del buque. Si el resultado del análisis indicativo para D-2 excede el criterio D-2 por un valor umbral específico del método de análisis indicativo validado que se esté utilizando como se indica en las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (circular BWM.2/Circ.42),<sup>1</sup> se podrá llevar a cabo un análisis detallado.

2.4.2 La cantidad de las muestras de agua que han de obtenerse y las ubicaciones en el buque deberían estar en consonancia con las Directrices para el muestreo del agua de lastre (D2) y los documentos de orientación conexos elaborados por la Organización. Se debería hacer todo lo posible para evitar toda demora indebida para el buque.

2.4.3 El funcionario de supervisión no debería demorar las operaciones, movimientos o la salida del buque mientras espera los resultados del análisis pormenorizado.

## 2.5 Infracciones y control de los buques

### ***Parada de la descarga debida al muestreo como medida de control***

2.5.1 Si en el muestreo antedicho se obtiene un resultado o se corrobora información recibida de otro puerto o terminal mar adentro que indique que el buque supone una amenaza para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, la Parte en cuyas aguas esté operando el buque debería prohibir a dicho buque que descargue agua de lastre hasta que se haya neutralizado la amenaza (véanse las prescripciones de notificación del párrafo 3.3 *infra*).

---

<sup>1</sup> La validación de un método específico ha de llevarse a cabo de conformidad con el proceso de examen y revisión de las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (circular BWM.2/Circ.42).

### **Deficiencias que pueden dar lugar a detención**

2.5.2 Si se determina que un buque ha infringido el Convenio BWM, el funcionario de supervisión puede tomar medidas para amonestar, detener o excluir el buque, o puede otorgarle permiso para zarpar a los efectos de descargar el agua de lastre en otro lugar o de dirigirse a un astillero de reparación. El funcionario de supervisión debería hacer uso de su juicio profesional para determinar si se detiene el buque hasta que toda deficiencia observada se corrige, o permitir que el buque zarpe con deficiencias que no suponen un riesgo inaceptable para el medio marino, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos (véanse las prescripciones de notificación de los párrafos 3.3 a 3.6 *infra*).

2.5.3 A fin de ser de ayuda para el funcionario de supervisión en la utilización de las presentes directrices, seguidamente figura una lista no exhaustiva de deficiencias que se estima que son de naturaleza tan seria que pueden justificar la detención de un buque:

- .1 la ausencia de un Certificado IBWM;
- .2 la ausencia de un BWMP;
- .3 la ausencia de un BWRB;
- .4 indicaciones de que el buque o su equipo no se corresponden de manera sustancial con los pormenores del Certificado IBWM y el BWMP;
- .5 ausencia, deterioro grave o fallo que impida el correcto funcionamiento del equipo prescrito en virtud del BWMP;
- .6 los oficiales o los tripulantes designados no están familiarizados con los procedimientos esenciales de gestión del agua de lastre, incluido el funcionamiento del BWMS y de todo el equipo asociado con éste;
- .7 no se ha implantado a bordo ningún procedimiento para la gestión del agua de lastre;
- .8 no hay un oficial designado;
- .9 el buque no se ajusta al BWMP por lo que respecta a la gestión y tratamiento del agua de lastre;
- .10 incumplimiento detectado mediante el resultado del muestreo; o
- .11 se ha descargado el agua de lastre sin ajustarse a las reglas del Convenio BWM (regla A-2).

### **Medidas de control**

2.5.4 Si se determina que un buque ha infringido el Convenio BWM, el Estado rector del puerto puede tomar medidas para amonestar, detener o excluir el buque. El Estado rector del puerto, no obstante, podrá otorgar permiso al buque para zarpar del puerto o terminal mar adentro a los efectos de descargar el agua de lastre o de navegar hasta el astillero de reparación apropiado o la instalación de recepción disponibles más cercanos, siempre que no suponga un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos (véanse las prescripciones de notificación de los párrafos 3.3 a 3.6 *infra*).

2.5.5 Los Estados rectores de puerto deberían abstenerse de aplicar sanciones penales o de detener el buque, basándose en el muestreo durante el periodo de prueba. Esto no impedirá que el Estado rector del puerto adopte medidas preventivas para proteger su medio ambiente, la salud de los seres humanos, bienes o recursos.

2.5.6 El buque debería contar con pruebas de que el sistema de gestión del agua de lastre está homologado y se mantiene y se opera de conformidad con el plan de gestión del agua de lastre del buque.

2.5.7 Como una alternativa a la amonestación, detención o exclusión del buque, el funcionario de supervisión puede estimar conveniente la adopción de las siguientes medidas alternativas, siempre que hacerlo no suponga una amenaza para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos:

- .1 retener a bordo toda el agua de lastre;
- .2 exigir que el buque realice toda reparación necesaria del BWMS;
- .3 permitir que el buque proceda a realizar el cambio del agua de lastre en una ubicación aceptable por el Estado rector del puerto, siempre que el cambio de agua de lastre siga siendo una práctica aceptable para el buque en cuestión y tales zonas o que ello se haya determinado de conformidad con las Directrices sobre la designación de zonas para el cambio del agua de lastre (D14);
- .4 permitir que el buque descargue el agua de lastre en otro buque o en una instalación de recepción apropiada a bordo o en tierra; o
- .5 permitir que el buque gestione agua de lastre o una porción de la misma de conformidad con un método que el Estado rector del puerto juzgue aceptable.

### **CAPÍTULO 3 – PRESCRIPCIONES DE NOTIFICACIÓN**

3.1 Las autoridades del Estado rector del puerto deberían cerciorarse de que, una vez concluida la inspección, se facilita al capitán del buque un documento en el que se indiquen los resultados de la inspección, los pormenores de cualquier medida adoptada por el funcionario de supervisión y una lista de las medidas correctivas que puedan tener que iniciar el capitán y/o la compañía. Tales informes se deberían formular con arreglo al modelo que figura en el apéndice 13 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1052(27), párrafo 4.1.1).

3.2 Si un buque se ha inspeccionado a raíz de una solicitud de investigación de otro Estado, el informe de la inspección debería enviarse al Estado solicitante y al Estado de abanderamiento (artículo 10.4).

3.3 En caso de que se tomen medidas de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 2.2.4.3, 2.5.1 o 2.5.5:

- .1 el Estado rector del puerto debería informar, por escrito, al Estado de abanderamiento del buque en cuestión o, si esto no es posible, al cónsul o representante diplomático del buque de que se trate, dando cuenta de todas las circunstancias por las cuales se estimó necesario adoptar

medidas. Además, debería informarse a la organización reconocida responsable de la expedición de certificados (artículo 11.2); y

- .2 en caso de que el funcionario de supervisión no pueda tomar las medidas previstas o si se permite al buque continuar hasta el próximo puerto de escala, las autoridades del Estado rector del puerto deberían comunicar todos los hechos a las autoridades del país del próximo puerto apropiado de escala, al Estado de abanderamiento y, si procede, a la organización reconocida (artículo 11.3; resolución A.1052(27), párrafo 4.1.4).

3.4 En caso de infracción del Convenio BWM, deberían efectuarse las notificaciones indicadas en el párrafo 3.3. Además, debería notificarse al buque la infracción, y el informe que se remita al Estado de abanderamiento debería incluir cualquier prueba de ella (artículo 11.1).

3.5 Cuando, en el ejercicio de sus facultades de supervisión por el Estado rector del puerto, una Parte deniegue a un buque extranjero la entrada en los puertos o terminales mar adentro sometidos a su jurisdicción, sea o no como resultado de información sobre un buque deficiente, debería notificar inmediatamente al capitán y al Estado de abanderamiento los motivos de la denegación de la entrada en puerto (resolución A.1052(27), párrafo 4.1.2).

3.6 En caso de detención, se debería enviar una notificación inicial como mínimo a la Administración del Estado de abanderamiento lo antes posible. Si dicha notificación se hace verbalmente, se debería confirmar después por escrito. La notificación debería incluir como mínimo el nombre del buque, el número IMO, copias del modelo A y del modelo B, que figuran en el apéndice 13 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, la hora de la detención y copias de cualquier orden de detención. De igual modo, cuando corresponda, se debería enviar una notificación a las organizaciones reconocidas que hayan expedido los certificados pertinentes en nombre del Estado de abanderamiento. También se debería enviar una notificación por escrito del levantamiento de la detención a las partes citadas anteriormente. La información correspondiente debería incluir como mínimo el nombre del buque, el número IMO, la fecha y hora del levantamiento de la detención y una copia del modelo B, que figura en el apéndice 13 de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.1052(27), párrafo 4.1.3).

\*\*\*

## ANEXO 2

### PLAN DE ACCIÓN PARA EL EXAMEN DE LAS DIRECTRICES PARA LA APROBACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE (D8)

1 Llevar a cabo un examen exhaustivo de las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8) (resolución MEPC.174(58)), teniendo en cuenta las orientaciones conexas (resolución MEPC.228(65) y circulares BWM.2/Circ.43, BWM.2/Circ.33 y BWM.2/Circ.28) para abordar como mínimo las inquietudes del sector descritas en el anexo del documento MEPC 67/2/6 (ICS y otros), que se citan a continuación:

- .1 **Realización de las pruebas utilizando agua dulce, salobre o marina** – Se toma nota de que la prescripción actual es que las pruebas se lleven a cabo con dos aguas de prueba cuyo diferencial de salinidad sea al menos de 10 PSU, lo que en la práctica significa que las pruebas con agua dulce puedan evitarse. Tras tomarse nota también de que determinados organismos de agua dulce, como los copépodos, pueden ser más resistentes que los organismos de agua marina a algunos de los tratamientos que suelen aplicarse actualmente en los sistemas de gestión del agua de lastre, es necesario que esté representada toda la gama de las salinidades que suelen encontrarse durante las actividades comerciales del buque para garantizar que el sistema siga funcionando correctamente en aguas de todas las salinidades.
- .2 **Pruebas en las que se tenga en cuenta el efecto de la temperatura de las aguas frías y tropicales en la eficacia operacional y la aceptabilidad ambiental** – Se toma nota de que se han retirado del mercado sistemas de gestión del agua de lastre debido a la toxicidad residual en agua fría, la cual no se detectó durante las pruebas de homologación llevadas a cabo en aguas templadas. La posibilidad de toxicidad residual tras un tratamiento químico en aguas frías no puede descartarse y por lo tanto se debería tener en cuenta en el examen. Además, es necesario verificar la eficacia del funcionamiento tanto en agua fría como en aguas tropicales.
- .3 **Especificación de los organismos de prueba normalizados para su utilización en las pruebas** – Los organismos de prueba serán un reto para el proceso de tratamiento. Es motivo de preocupación grave que algunas instalaciones de prueba seleccionan por comodidad, debido al lugar donde se realizan las pruebas, organismos con una mortalidad natural alta o con una baja resistencia a las perturbaciones. Es fundamental que la eficacia del tratamiento se cuestione de manera suficiente para contar con una hipótesis operacional real.
- .4 **Establecimiento de niveles críticos para los sólidos suspendidos en el agua de prueba** – Tras tomarse nota de que los niveles críticos serán realistas, se han de examinar los niveles de sedimentos de arcilla y el contenido del total de sólidos suspendidos (TSS) del agua de prueba y tener en cuenta la necesidad de aumentar los niveles. Se ha tomado nota además de que se ha comprobado que, en la práctica, algunos sistemas de filtración que forman parte integral de los sistemas de gestión del agua de lastre no pueden funcionar en las condiciones predominantes de una



serie de zonas, especialmente en los casos en que los puertos se encuentran en el estuario de un río muy contaminado. Dado que muchos sistemas de gestión del agua de lastre dependen intrínsecamente de la eficacia de la filtración para hacer posible un tratamiento eficaz, la fase de filtración se pondrá a prueba en condiciones ajustadas a la realidad, de manera que reflejen las hipótesis más desfavorables que puedan darse.

.5 **Pruebas de homologación en las que se descartan pruebas a escala real que no cumplen la norma D-2 y se calcula el "promedio" de los resultados de las pruebas** – Estas dos prácticas, que actualmente se permiten, deberían abandonarse. Si un sistema que se somete a prueba no cumple en algún momento las prescripciones sobre la eficacia del tratamiento, no debería ser homologado al ser esto un motivo fundamental de preocupación, ya que actualmente existe la posibilidad de que se homologuen sistemas que no puedan cumplir de manera fiable las prescripciones de eficacia de la norma D-2. Durante el examen también se debería examinar la conveniencia de aplicar estas mismas prescripciones a las pruebas que no cumplen los criterios de eficacia y que se descartan debido a que no cumplen los criterios de validez del agua de control.

.6 **Pruebas de homologación que representan de manera realista los caudales para los que se aprueba el sistema** – En las pruebas se debería verificar que el sistema mantiene su eficacia con caudales de agua de lastre bajos, ya que los sistemas de gestión del agua de lastre tendrán que funcionar de manera eficaz tanto con caudales plenos como con caudales reducidos, como suele ocurrir cuando se rellenan los tanques de lastre y se ajustan las condiciones de lastre durante la travesía,

y los siguientes asuntos adicionales determinados por el Grupo de examen sobre el agua de lastre durante el MEPC 67:

.7 diferencias entre los protocolos de homologación de los Estados Miembros; y

.8 cuestiones planteadas en el estudio de la implantación de la Norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que figura en la regla D-2 del Convenio y datos derivados del estudio, dentro del plazo establecido para el examen de las Directrices (D8).

2 Elaborar una interfaz para los datos que se faciliten del estudio sobre la implantación de la Norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que figura en la regla D-2 del Convenio (en curso) y:

.1 recalibrar el examen de las Directrices (D8) en relación con los datos recibidos del estudio (en curso); y

.2 ultimar el examen de las Directrices (D8).

3 Facilitar revisiones recomendadas específicas de las Directrices (D8) existentes para abordar las conclusiones del examen teniendo en cuenta cualquier dato derivado del estudio, así como cualquier otra información pertinente facilitada dentro del plazo del examen.

### ANEXO 3

#### **RESOLUCIÓN MEPC.253(67)** **Adoptada el 17 de octubre de 2014**

#### **MEDIDAS QUE HAN DE ADOPTARSE PARA FACILITAR LA ENTRADA EN VIGOR DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones conferidas al Comité de protección del medio marino por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre de los buques, celebrada en febrero de 2004, adoptó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (el Convenio), así como cuatro resoluciones de la Conferencia,

TOMANDO NOTA de que la regla D-3 del anexo del Convenio dispone que los sistemas de gestión del agua de lastre utilizados para cumplir lo dispuesto en el Convenio estarán aprobados por la Administración de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización y de que la regla D-2 del mismo anexo define la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre de los buques,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la resolución MEPC.174(58), mediante la cual el Comité adoptó las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8) (Directrices (D8)),

TOMANDO NOTA EN PARTICULAR de que, mediante la resolución MEPC.174(58), el Comité acordó mantener las Directrices (D8) sometidas a examen atendiendo a la experiencia adquirida con su aplicación,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de la resolución MEPC.252(67), mediante la cual el Comité adoptó las Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM,

RECONOCIENDO la preocupación del sector del transporte marítimo por la posible penalización de los propietarios y operadores que hayan instalado y utilicen sistemas de gestión del agua de lastre que estén homologados de conformidad con las Directrices (D8),

SIENDO CONSCIENTE de la necesidad de proporcionar seguridad y confianza respecto de la aplicación del Convenio, para ayudar así a las compañías navieras, propietarios de buques, gestores, tripulaciones y operadores de buques, así como a los sectores de la construcción de buques y de la fabricación de equipo, a planificar oportunamente sus operaciones, y de la necesidad de fomentar la rápida instalación de sistemas de gestión del agua de lastre,

HABIENDO EXAMINADO, en su 67º periodo de sesiones, la recomendación formulada por el Grupo de examen sobre el agua de lastre,

- 1 ACUERDA dar comienzo de inmediato a un examen exhaustivo de las Directrices (D8), en el que deberían abordarse al menos las cuestiones recogidas en el anexo de la presente resolución;
- 2 ACUERDA que las Directrices (D8) actuales se deberían seguir aplicando hasta que empiecen a aplicarse las Directrices (D8) revisadas después de concluido el examen, y que las Partes en el Convenio deberían garantizar que toda solicitud de aprobación cumpla totalmente con las Directrices;
- 3 ACUERDA que no debería penalizarse a los propietarios de buques que hayan instalado sistemas de gestión del agua de lastre homologados antes de la aplicación de las Directrices (D8) revisadas;
- 4 ACUERDA que los Estados rectores de puerto deberían abstenerse de aplicar sanciones penales o de detener el buque, basándose en el muestreo durante el periodo de prueba descrito en el informe del BLG 17 (BLG 17/18, anexo 6) asociado a las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y las Directrices (D2) (BWM.2/Circ.42). Esto no impedirá que el Estado rector del puerto adopte medidas preventivas para proteger su medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

## ANEXO

### ELEMENTOS QUE HAN DE INCLUIRSE EN EL EXAMEN DE LAS DIRECTRICES (D8)

El examen de las Directrices (D8), teniendo en cuenta las orientaciones conexas (resolución MEPC.228(65) y circulares BWM.2/Circ.43, BWM.2/Circ.33 y BWM.2/Circ.28), incluirá, como mínimo, los elementos siguientes:

- .1 realización de las pruebas utilizando agua dulce, salobre o marina;
- .2 pruebas en las que se tenga en cuenta el efecto de la temperatura de las aguas frías y tropicales en la eficacia operacional y la aceptabilidad ambiental;
- .3 especificación de los organismos de prueba normalizados para su utilización en las pruebas;
- .4 establecimiento de niveles críticos para los sólidos suspendidos en el agua de prueba;
- .5 pruebas de homologación en las que se descartan pruebas a escala real que no cumplen la norma D-2 y se calcula el "promedio" de los resultados de las pruebas;
- .6 pruebas de homologación que representan de manera realista los caudales para los que se aprueba el sistema;
- .7 diferencias entre los protocolos de homologación de los Estados Miembros; y
- .8 cuestiones planteadas en el estudio de la implantación de la Norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que figura en la regla D-2 del Convenio y datos derivados del estudio, así como cualquier otra información pertinente facilitada dentro del plazo establecido para el examen de las Directrices (D8).

\*\*\*

## ANEXO 4

### INTERPRETACIÓN UNIFICADA DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL ACERCA DE LA APLICABILIDAD DE LAS PRESCRIPCIONES SOBRE LA NOTA DE ENTREGA DE COMBUSTIBLE

#### **Aplicabilidad de las prescripciones sobre la nota de entrega de combustible**

La regla 18.5 dice lo siguiente:

"5 En todo buque al que se apliquen las reglas 5 y 6 del presente anexo, los pormenores relativos al fueloil para combustible entregado y utilizado a bordo se registrarán en una nota de entrega de combustible que contendrá, como mínimo, la información especificada en el apéndice V del presente anexo.

La regla 18.6 dice lo siguiente:

"6 La nota de entrega de combustible se conservará a bordo, en un lugar que permita inspeccionarla fácilmente en cualquier momento razonable, durante un periodo de tres años a partir de la fecha en que se efectúe la entrega del combustible a bordo.

#### **Interpretación**

En lo que se refiere al ámbito de aplicación de estas reglas, se debería interpretar que se aplican a todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 y, a discreción de la Administración, a los buques de arqueo bruto inferior a 400.

\*\*\*

**ANEXO 5**

**RESOLUCIÓN MEPC.254(67)**

**Adoptada el 17 de octubre de 2014**

**DIRECTRICES DE 2014 SOBRE RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN  
DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino ("el Comité") conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que, en su 62º periodo de sesiones, el Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.203(62), enmiendas al anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL),

TOMANDO NOTA de que las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, adoptadas en su 62º periodo de sesiones, incluido el nuevo capítulo 4 acerca de las reglas sobre eficiencia energética de los buques, entraron en vigor el 1 de enero de 2013,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que en la regla 5 (Reconocimientos) del Anexo VI del Convenio MARPOL, enmendado, se prescribe que los buques a los que se aplica el capítulo 4 sean también objeto de reconocimientos y certificación teniendo en cuenta las directrices adoptadas por la Organización,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que, en su 63º periodo de sesiones, el Comité adoptó mediante la resolución MEPC.214(63) las Directrices de 2012 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), que se enmendaron en su 65º periodo de sesiones mediante la resolución MEPC.234(65),

RECONOCIENDO que las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL requieren la adopción de las directrices pertinentes para una implantación uniforme y sin contratiempos de las reglas y a fin de facilitar el tiempo suficiente para que se prepare el sector,

HABIENDO EXAMINADO, en su 67º periodo de sesiones, las propuestas de directrices de 2014 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI),

1 ADOPTA las Directrices de 2014 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA a las Administraciones a que tengan en cuenta las directrices adjuntas al elaborar y promulgar leyes nacionales que hagan entrar en vigor e implanten las disposiciones dispuestas en la regla 5 del Anexo VI del Convenio MARPOL enmendado;

3 PIDE a las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL y a otros Gobiernos Miembros que pongan las directrices anexas en conocimiento de propietarios, armadores, constructores y proyectistas de buques y demás grupos interesados;

4 ACUERDA mantener las Directrices sometidas a examen teniendo en cuenta la experiencia adquirida con su aplicación; y

5 REVOCA las Directrices de 2012 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), adoptadas mediante la resolución MEPC.214(63) y enmendadas por la resolución MEPC.234(65).

## ANEXO

### DIRECTRICES DE 2014 SOBRE RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI)

#### ÍNDICE

- 1 GENERALIDADES
- 2 DEFINICIONES
- 3 ÁMBITO DE APLICACIÓN
- 4 PROCEDIMIENTOS DE RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN
  - 4.1 Generalidades
  - 4.2 Verificación preliminar del EEDI obtenido en la etapa de proyecto
  - 4.3 Verificación definitiva del EEDI obtenido en pruebas de mar
  - 4.4 Verificación del EEDI obtenido en caso de una transformación importante
- Apéndice 1 Ejemplo de expediente técnico del EEDI
- Apéndice 2 Directrices para la validación de los cuadros de potencia eléctrica para el EEDI (EPT-EEDI)
- Apéndice 3 Formulario del cuadro de potencia eléctrica para el índice de eficiencia energética de proyecto (formulario EPT-EEDI) y declaración de validación



## 1 GENERALIDADES

Estas directrices tienen por objeto ayudar a los verificadores del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) de los buques a llevar a cabo el reconocimiento y la certificación del EEDI de conformidad con las reglas 5, 6, 7, 8 y 9 del Anexo VI del Convenio MARPOL, y ayudar a los propietarios y constructores de buques y a los fabricantes, así como a otras partes interesadas, a entender los procedimientos de reconocimiento y certificación del EEDI.

## 2 DEFINICIONES<sup>1</sup>

2.1 *Verificador*: Administración u organización debidamente autorizada por ésta que lleve a cabo el reconocimiento y la certificación del EEDI de conformidad con las reglas 5, 6, 7, 8 y 9 del Anexo VI del Convenio MARPOL y las presentes directrices.

2.2 *Buque del mismo tipo*: buque cuya forma de casco (expresada en planos de formas tales como el plano longitudinal o el plano transversal), excluidas características adicionales del casco tales como las aletas, y cuyas características principales son idénticas a las del buque de referencia.

2.3 *Ensayos hidrodinámicos*: pruebas de remolque con modelo, pruebas de autopropulsión con modelo y pruebas de la hélice en aguas libres con modelo. Cabe aceptar los cálculos numéricos como equivalentes a las pruebas de la hélice en aguas libres con modelo o utilizarlos como complemento de los ensayos hidrodinámicos llevados a cabo (por ejemplo, para evaluar el efecto de características adicionales del casco tales como las aletas, etc., en el rendimiento del buque), con la aprobación del verificador.

## 3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las presentes directrices deberían aplicarse a los buques nuevos para los que se haya presentado a un verificador una solicitud de reconocimiento inicial o reconocimiento adicional tal como se especifica en la regla 5 del Anexo VI del Convenio MARPOL.

## 4 PROCEDIMIENTOS DE RECONOCIMIENTO Y VERIFICACIÓN

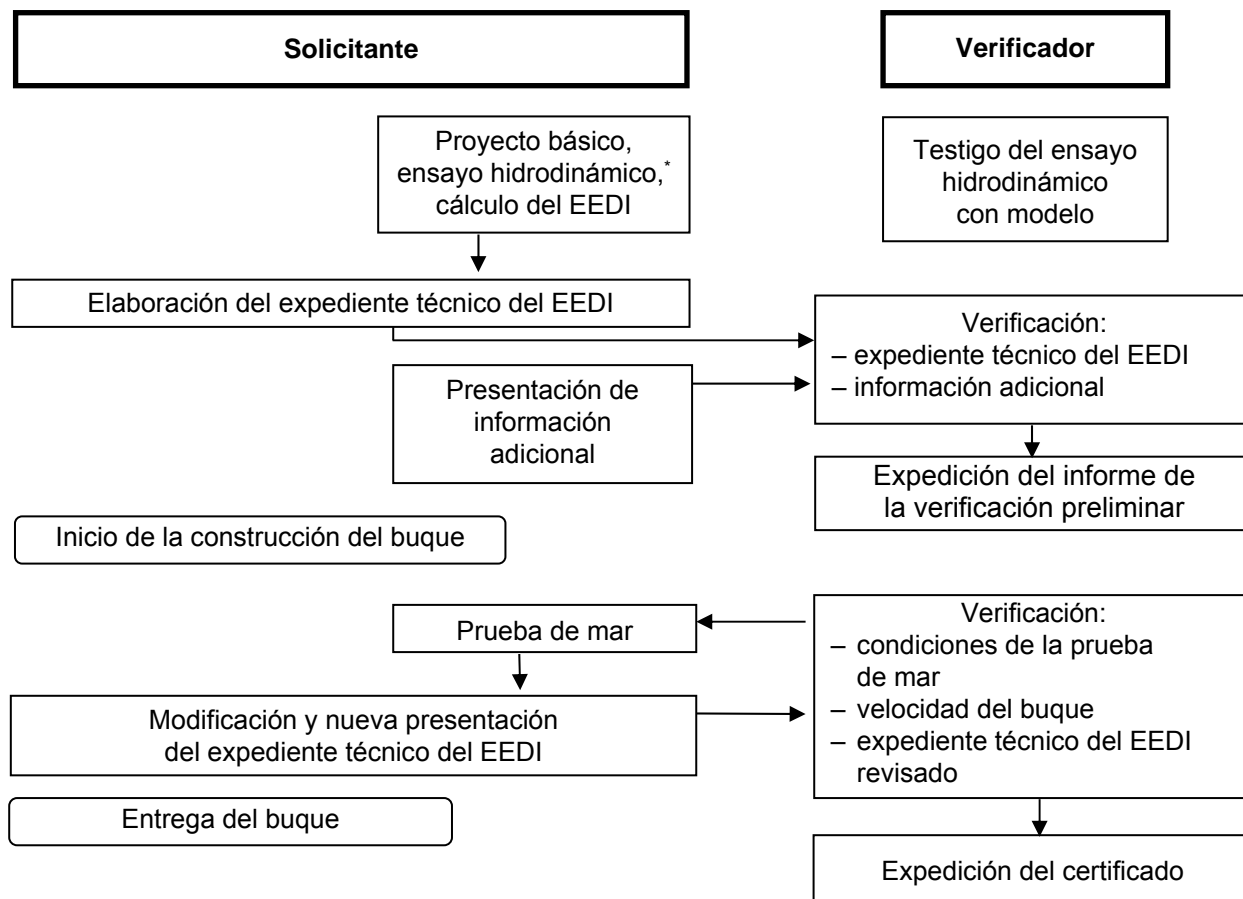
### 4.1 Generalidades

4.1.1 El EEDI obtenido debería calcularse con arreglo a la regla 20 del Anexo VI del Convenio MARPOL y las Directrices sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para buques nuevos, adoptadas mediante la resolución MEPC.245(66) (en adelante "Directrices sobre el cálculo del EEDI"). El reconocimiento y la certificación del EEDI deberían realizarse en dos fases: verificación preliminar en la etapa de proyecto y verificación final en la prueba de mar. El diagrama de flujo básico del proceso de reconocimiento y certificación se indica en la figura 1.

4.1.2 La información utilizada en el proceso de verificación podrá contener datos confidenciales del solicitante que requieran protección de los derechos de la propiedad intelectual. En caso de que el solicitante desee un acuerdo de confidencialidad con el verificador, debería facilitarse información adicional al verificador de conformidad con unas condiciones mutuamente acordadas.

---

<sup>1</sup> Otras expresiones utilizadas en las presentes directrices tienen el mismo significado que las definidas en las Directrices sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para buques nuevos.



\* Que llevarán a cabo una organización que realice ensayos o el mismo solicitante.

**Figura 1: Diagrama de flujo básico del proceso de reconocimiento y certificación**

## 4.2 Verificación preliminar del EEDI obtenido en la etapa de proyecto

4.2.1 Para la verificación preliminar en la etapa de proyecto, debería presentarse al verificador una solicitud de reconocimiento inicial y un expediente técnico del EEDI que contenga la información necesaria para la verificación y otros documentos de fondo pertinentes.

4.2.2 El expediente técnico del EEDI debería estar redactado en inglés como mínimo y debería incluir al menos, aunque no exclusivamente:

- .1 el peso muerto (TPM), o el arqueo bruto (GT) en el caso de los buques de pasaje y los buques de pasaje de transbordo rodado, el régimen nominal máximo continuo (MCR) de los motores principales y auxiliares, la velocidad del buque ( $V_{ref}$ ) especificada en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI, el tipo de combustible, el consumo específico de combustible (SFC) del motor principal al 75 % de potencia MCR, el SFC de los motores auxiliares al 50 % de potencia MCR y el cuadro de potencia eléctrica<sup>2</sup> de determinados tipos de buque, definido, según sea necesario, en las Directrices sobre el cálculo del EEDI;

<sup>2</sup> El cuadro de potencia eléctrica debería validarse por separado, teniendo en cuenta las directrices que figuran en el apéndice 2 de las presentes directrices.

- .2 curva de potencia (kW/nudo) estimada en la etapa de proyecto en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI y, si la prueba de mar se lleva a cabo en condiciones distintas de las mencionadas, también una curva de potencia estimada en las condiciones de la prueba de mar;
- .3 principales características, tipo de buque e información pertinente para su clasificación, anotaciones de la clasificación y panorámica del sistema de propulsión y del sistema de suministro eléctrico a bordo;
- .4 proceso de cálculo y metodología de las curvas de potencia en la etapa de proyecto;
- .5 descripción del equipo de ahorro de energía;
- .6 valor calculado del EEDI obtenido, incluida una reseña del cálculo en la que debería figurar, como mínimo, cada valor de los parámetros de cálculo, así como el proceso de cálculo empleado para determinar el valor del EEDI obtenido;
- .7 valores calculados del  $EEDI_{weather}$  obtenido y valor de  $f_w$  (distinto de 1,0), si esos valores se han calculado, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices sobre el cálculo del EEDI; y
- .8 en los buques para el transporte de gas natural licuado (GNL):
  - .1 tipo y perfil de los sistemas de propulsión (por ejemplo, diésel por impulso directo, diésel-eléctrica, turbina de vapor);
  - .2 capacidad del tanque de carga de GNL en  $m^3$  y BOR, tal como se definen en el párrafo 2.5.6.3 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI;
  - .3 potencia en el eje del eje portahélice tras la caja de cambio al 100 % de la potencia nominal de salida del motor ( $MPP_{motor}$ ) y  $\eta_{(t)}$  para la propulsión diésel-eléctrica;
  - .4 potencia nominal máxima continua ( $MCR_{turbina\ de\ vapor}$ ) para la turbina de vapor; y
  - .5  $SFC_{turbina\ de\ vapor}$  para la turbina de vapor, tal como se especifica en el párrafo 2.5.7 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

En el apéndice 1 de las presentes directrices se facilita un ejemplo de expediente técnico del EEDI.

4.2.3 En el caso de los buques equipados con un motor o motores de combustible mixto, se deberían utilizar el factor  $C_F$  del gas (GNL) y el consumo específico de combustible referente al combustible gaseoso, siguiendo como base los criterios siguientes a modo de orientaciones para la Administración:

- .1 la decisión final sobre el combustible principal le corresponde a la Administración;

- .2 el cociente de valor calorífico del combustible gaseoso (GNL) respecto de los combustibles marinos totales (fueloil pesado/gasoil para usos marinos), incluido el GNL en las condiciones de proyecto debería ser igual o superior al 50 % de conformidad con la fórmula que figura a continuación. No obstante, la Administración puede aceptar un valor inferior del porcentaje teniendo en cuenta los viajes previstos;

$$\frac{V_{gas} \times \rho_{gas} \times LCV_{gas} \times K_{gas}}{\left( \sum_{i=1}^{nLíquido} V_{líquido(i)} \times \rho_{líquido(i)} \times LCV_{líquido(i)} \times K_{líquido(i)} \right) + V_{gas} \times \rho_{gas} \times LCV_{gas} \times K_{gas}} \geq 50 \%$$

En la cual,

$V_{gas}$  es el volumen neto total del tanque del combustible gaseoso a bordo en m<sup>3</sup>;

$V_{líquido}$  es el volumen neto total del tanque de cada combustible líquido a bordo en m<sup>3</sup>;

$\rho_{gas}$  es la densidad del combustible gaseoso en kg/m<sup>3</sup>;

$\rho_{líquido}$  es la densidad de cada combustible líquido en kg/m<sup>3</sup>;

$LCV_{gas}$  es el valor calorífico bajo del combustible gaseoso en kJ/kg;

$LCV_{líquido}$  es el valor calorífico bajo del combustible líquido en kJ/kg;

$K_{gas}$  es la tasa de llenado para los tanques de combustible gaseoso;

$K_{líquido}$  es la tasa de llenado para los tanques de combustible líquido.

La densidad normal, el valor calorífico bajo y la tasa de llenado de los tanques para los distintos tipos de combustibles se indican a continuación:

Tipo de combustible	Densidad (kg/m <sup>3</sup> )	Valor calorífico bajo (kJ/kg)	Tasa de llenado de los tanques
Diésel/Gasoil	900	42 700	0,98
Fueloil pesado	991	40 200	0,98
Gas natural licuado (GNL)	450	48 000	0,95*

\* A reserva de que se verifique el límite de llenado del tanque.

- .3 cuando los buques no estén plenamente equipados con motores de combustible mixto, se debería utilizar el factor  $C_F$  del gas (GNL) sólo para los motores instalados que sean de combustible mixto y se debería disponer del suministro suficiente de combustible gaseoso para dichos motores; y

- .4 las soluciones para el aprovisionamiento de GNL con contenedores cisterna intercambiables (especializados) se deberían incluir también en la noción de GNL como combustible principal.

4.2.4 El *SFC* de los motores principales y auxiliares debería obtenerse del expediente técnico sobre los  $\text{NO}_x$  aprobado y debería corregirse de acuerdo con el valor correspondiente a las condiciones normalizadas de referencia ISO, utilizando el valor calorífico inferior normalizado del fueloil (42 700 kJ/kg), haciendo referencia a las normas ISO 15550:2002 e ISO 3046-1:2002. Para confirmar el *SFC*, debería presentarse al verificador una copia del expediente técnico sobre los  $\text{NO}_x$  aprobado, así como un resumen documentado de los cálculos de corrección. Si el expediente técnico sobre los  $\text{NO}_x$  aún no se ha aprobado en el momento de solicitar el reconocimiento inicial, deberían utilizarse los informes de pruebas facilitados por los fabricantes. En tal caso, debería presentarse al verificador, en el momento de la verificación de la prueba de mar, una copia del expediente técnico sobre los  $\text{NO}_x$  aprobado y el resumen documentado de los cálculos de corrección. Si, de conformidad con el párrafo 4.2.3, se determina que el combustible gaseoso es el principal y si los motores instalados no cuentan con expedientes técnicos sobre los  $\text{NO}_x$  aprobados en modalidad de gas, el *SFC* de la modalidad de gas debería ser presentado por el fabricante y confirmado por el verificador.

**Nota:** El *SFC* del expediente técnico sobre los  $\text{NO}_x$  es el valor del motor de referencia, y la utilización de este valor de *SFC* en el cálculo del EEDI de los motores emparentados puede presentar los siguientes problemas técnicos, que han de analizarse más a fondo:

- .1 en el expediente técnico sobre los  $\text{NO}_x$  figura una definición amplia de los "motores emparentados", y las especificaciones de motores que pertenezcan al mismo grupo o familia pueden variar; y
- .2 el índice de emisiones de  $\text{NO}_x$  del motor de referencia es el más alto para el grupo o familia; es decir, las emisiones de  $\text{CO}_2$ , que tienen una relación inversa con las emisiones de  $\text{NO}_x$ , pueden ser inferiores a las de otros motores emparentados del mismo grupo o familia.

4.2.5 En el caso de los buques a los que se aplica la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL, las curvas de potencia utilizadas para la verificación preliminar en la etapa de proyecto deberían basarse en resultados fiables de ensayos hidrodinámicos. El ensayo hidrodinámico de un buque concreto puede omitirse si existen justificaciones técnicas para ello, por ejemplo, la disponibilidad de los resultados de tales pruebas para buques del mismo tipo. Además, en el caso de buques que sean objeto de pruebas de mar en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI, la omisión de los ensayos hidrodinámicos es aceptable si el constructor y el propietario del buque están de acuerdo y el verificador da su aprobación. Para garantizar la calidad de los ensayos hidrodinámicos, debería tenerse en cuenta el sistema de calidad de la ITTC. El verificador debería presenciar el ensayo hidrodinámico con modelo.

**Nota:** Sería conveniente en el futuro que las organizaciones que realicen los ensayos hidrodinámicos cuenten con autorización.

4.2.6 El verificador puede solicitar al solicitante información adicional además de la que figura en el expediente técnico sobre el EEDI, si es necesario, a fin de examinar el proceso de cálculo del EEDI obtenido. La estimación de la velocidad del buque en la etapa de proyecto depende en gran medida de la experiencia del constructor del buque, y tal vez sea

inviabile que una persona u organización determinada, que no sea el constructor del buque, examine detalladamente los aspectos técnicos de parámetros basados en la experiencia, tales como el coeficiente de rugosidad y el coeficiente de la estela. Por lo tanto, la verificación preliminar debería centrarse en el proceso de cálculo del EEDI obtenido, a fin de garantizar que es razonable y consistente desde el punto de vista técnico y que cumple la regla 20 del Anexo VI del Convenio MARPOL y las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

**Nota 1:** Un posible modo para avanzar hacia una verificación más sólida es establecer una metodología normalizada que permita obtener la velocidad del buque a partir de los resultados de los ensayos hidrodinámicos estableciendo valores normalizados para los factores de corrección basados en la experiencia, tales como el coeficiente de rugosidad y el coeficiente de la estela. De este modo, se podría establecer una comparación más objetiva entre el comportamiento de los distintos buques al eliminar la posibilidad de establecer arbitrariamente parámetros basados en la experiencia. Si se trata de alcanzar dicha normalización, esto influirá en la manera en que se ajusta la velocidad del buque a partir de los resultados de las pruebas de mar, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.3.8 de las presentes directrices.

**Nota 2:** Se prevé que se elaborará una norma conjunta del sector para respaldar el método y la función del verificador.

4.2.7 La información adicional que el verificador puede pedir al solicitante que le facilite puede incluir, entre otras cosas:

- .1 una descripción de la instalación de ensayos hidrodinámicos que debería incluir el nombre de la instalación, las características de los tanques y el equipo de remolque, y el registro de la calibración de todo el equipo de seguimiento;
- .2 los planos de formas del buque modelo y de un buque real para la verificación de la idoneidad del ensayo hidrodinámico; los planos de formas (plano longitudinal, plano transversal y plano horizontal) deberían ser lo suficientemente detallados para demostrar las analogías entre el buque modelo y el buque real;
- .3 el desplazamiento en rosca del buque y el cuadro de desplazamiento, a fin de verificar el peso muerto;
- .4 un informe detallado del método y los resultados del ensayo hidrodinámico, que debería incluir al menos los resultados del ensayo hidrodinámico en las condiciones de la prueba de mar y en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI;
- .5 una descripción detallada del método de cálculo de la velocidad del buque, que debería incluir los criterios para estimar parámetros basados en la experiencia, tales como el coeficiente de rugosidad y el coeficiente de la estela;
- .6 los motivos de la exención de un ensayo hidrodinámico, si procede; esto debería incluir los planos de formas y los resultados de los ensayos hidrodinámicos de los buques del mismo tipo, y una comparación de las características principales de estos buques y del buque de que se trate.

Debería facilitarse una justificación técnica adecuada del motivo por el que el ensayo hidrodinámico resulta innecesario; y

- .7 en el caso de los buques para el transporte de GNL, el proceso de cálculo detallado de  $P_{AE}$  y  $SFC_{turbina\ de\ vapor}$ .

4.2.8 El verificador debería publicar un informe sobre la verificación preliminar del EEDI una vez que haya verificado el EEDI obtenido en la etapa de proyecto, de conformidad con lo dispuesto en las secciones 4.1 y 4.2 de las presentes directrices.

### 4.3 Verificación definitiva del EEDI obtenido en pruebas de mar

4.3.1 Las condiciones de las pruebas de mar deberían establecerse en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI, si es posible.

4.3.2 Antes de la prueba de mar, deberían presentarse los siguientes documentos al verificador: una descripción del procedimiento que se utilizará para la prueba de velocidad, el cuadro del desplazamiento final y el desplazamiento en rosca medido, o una copia del informe del reconocimiento del peso muerto, así como una copia del expediente técnico sobre los  $NO_x$ , si es necesario. El procedimiento de prueba debería incluir, como mínimo, las descripciones de todos los elementos que es necesario medir y los correspondientes métodos de medición que se utilizarán para elaborar las curvas de potencia en las condiciones de la prueba de mar.

4.3.3 El verificador debería presenciar la prueba de mar y confirmar:

- .1 el sistema de propulsión y suministro de energía, las características de los motores o turbinas de vapor y otros puntos de interés que se describen en el expediente técnico del EEDI;
- .2 el calado y el asiento;
- .3 las condiciones del mar;
- .4 la velocidad del buque; y
- .5 la potencia en el eje y las revoluciones por minuto del motor primario.

4.3.4 El calado y el asiento deberían confirmarse con las mediciones del calado realizadas antes de la prueba de mar. El calado y el asiento deberían aproximarse lo más posible a las condiciones hipotéticas utilizadas para estimar las curvas de potencia.

4.3.5 Las condiciones del mar deberían medirse con arreglo al procedimiento recomendado 7.5-04-01-01.1 de la ITTC, *Speed and Power Trials*, parte 1, 2012, revisión 1, o la norma ISO 15016:2002,<sup>3</sup> enmendada.

4.3.6 La velocidad del buque debería medirse con arreglo al procedimiento recomendado 7.5-04-01-01 de la ITTC, *Speed and Power Trials*, parte 1, 2012, revisión 1, o la norma ISO 15016: 2002,<sup>3</sup> enmendada, y en más de dos puntos cuyo intervalo incluya la

---

<sup>3</sup> El procedimiento recomendado 7.5-04-01-01 de la ITTC se considera la norma preferible y está disponible en el sitio en la Red [ITTC.SNAME.ORG](http://ITTC.SNAME.ORG). La versión revisada de la norma ISO 15016 debería estar disponible a principios de 2014.

potencia del motor principal especificada en el párrafo 2.5 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

4.3.7 La potencia del motor principal, la potencia al eje del eje portahélice (en el caso de los buques para el transporte de GNL que tengan un sistema de propulsión diésel-eléctrica) o la potencia de la turbina de vapor (en el caso de los buques para el transporte de GNL que tengan un sistema de propulsión mediante turbina de vapor) deberían medirse con un medidor de la potencia en el eje o con arreglo a un método recomendado por el fabricante del motor y aprobado por el verificador. Podrán aceptarse otros métodos con el consentimiento del propietario y el constructor del buque, con la aprobación del verificador.

4.3.8 El solicitante debería elaborar curvas de potencia basadas en la velocidad del buque medida y en la potencia del motor principal medida en la prueba de mar. Para elaborar las curvas de potencia, el solicitante debería calibrar la velocidad media del buque, si es necesario, teniendo en cuenta el efecto del viento, la marea, las olas, las aguas poco profundas, el desplazamiento, la temperatura del agua de mar y la densidad del agua, de conformidad con la norma ISO 15016: 2002,<sup>3</sup> enmendada. Una vez que se haya alcanzado un acuerdo con el propietario del buque, el solicitante debería presentar al verificador un informe sobre las pruebas de velocidad que incluya detalles relativos a la elaboración de la curva de potencia para que lo verifique.

4.3.9 El solicitante debería comparar las curvas de potencia obtenidas como resultado de la prueba de mar y las curvas de potencia estimadas en la etapa de proyecto. Si se observan diferencias, el EEDI obtenido debería calcularse de nuevo, según sea necesario, con arreglo a los siguientes criterios:

- .1 en el caso de buques cuyas pruebas de mar se realicen en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI, el EEDI obtenido debería calcularse de nuevo utilizando la velocidad del buque medida en las pruebas de mar con la potencia del motor principal especificada en el párrafo 2.5 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI; y
- .2 en el caso de buques cuyas pruebas de mar no se puedan realizar en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI, si la velocidad del buque medida con la potencia del motor principal especificada en el párrafo 2.5 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI en las condiciones de las pruebas de mar difiere de la velocidad del buque prevista en la curva de potencia para estas condiciones, el constructor del buque debería volver a calcular el EEDI obtenido ajustando la velocidad del buque en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI mediante un método de corrección adecuado aceptado por el verificador.

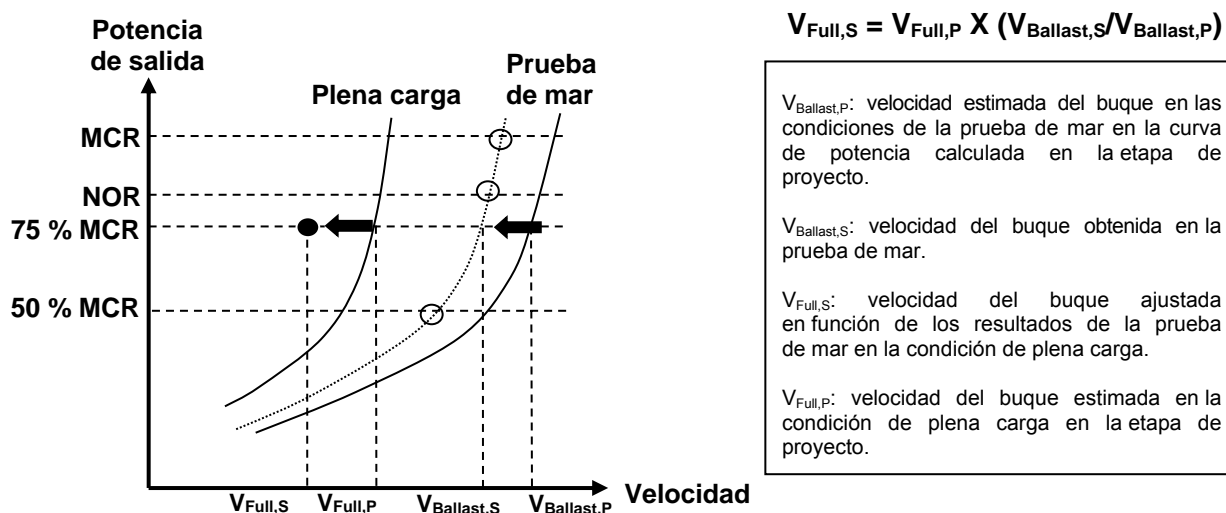
---

<sup>3</sup> El procedimiento recomendado 7.5-04-01-01 de la ITTC se considera la norma preferible y está disponible en el sitio en la Red [ITTC.SNAME.ORG](http://ITTC.SNAME.ORG). La versión revisada de la norma ISO 15016 debería estar disponible a principios de 2014.



En la figura 2 se presenta un ejemplo de posibles métodos para el ajuste de la velocidad:

**Nota:** Sería necesario examinar más a fondo la metodología para el ajuste de la velocidad que se indica en el párrafo 4.3.9.2 de las presentes directrices. Uno de los problemas que pueden darse es que la curva de potencia en las condiciones de la prueba de mar se estime de forma excesivamente conservadora (es decir, la curva de potencia se desplaza a la izquierda), con la intención de que la velocidad del buque se revise al alza al hacer que la velocidad del buque medida en la prueba de mar supere significativamente la velocidad estimada a la baja para las condiciones de la prueba de mar en la etapa de proyecto.



**Figura 2: Ejemplo de posibles ajustes de la velocidad del buque**

4.3.10 En los casos en los que el peso muerto/arqueo bruto final determinado difiera del peso muerto/arqueo bruto de proyecto utilizado en el cálculo del EEDI durante la verificación preliminar, el solicitante debería volver a calcular el EEDI obtenido utilizando el peso muerto/arqueo bruto final determinado. El peso muerto/arqueo bruto final determinado debería quedar confirmado en el Certificado de arqueo del buque.

4.3.11 Debería considerarse que la eficiencia eléctrica  $\eta_{(i)}$  es del 91,3 % a efectos del cálculo del EEDI obtenido. De lo contrario, si ha de aplicarse un valor superior al 91,3 %, la  $\eta_{(i)}$  se obtendrá por medición y se verificará por el método aprobado por el verificador.

4.3.12 En los casos en los que el EEDI obtenido se calcule en la verificación preliminar utilizando el SFC indicado en el informe de pruebas del fabricante, al no disponerse en ese momento de un expediente técnico sobre los NO<sub>x</sub> aprobado, el EEDI debería volver a calcularse utilizando el SFC consignado en el expediente técnico sobre los NO<sub>x</sub> aprobado. En el caso de las turbinas de vapor, el EEDI debería volver a calcularse en la prueba de mar utilizando el SFC confirmado por la Administración o una organización reconocida por ella.

4.3.13 El expediente técnico del EEDI debería revisarse, si es necesario, teniendo en cuenta los resultados de las pruebas de mar. Tales revisiones deberían incluir, según proceda, la curva de potencia ajustada de acuerdo con los resultados de la prueba de mar (es decir, la velocidad del buque modificada en las condiciones especificadas en el párrafo 2.2 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI), el peso muerto/arqueo bruto final determinado,  $\eta$  en el caso de los buques para el transporte de GNL que tengan un sistema de propulsión diésel-eléctrica y el *SFC* indicado en el expediente técnico sobre los  $\text{NO}_x$  aprobado, así como el nuevo EEDI obtenido tras estas modificaciones.

4.3.14 En el caso de que se revise, el expediente técnico del EEDI debería presentarse al verificador para que confirme que el EEDI obtenido (revisado) se ha calculado con arreglo a la regla 20 del Anexo VI del Convenio MARPOL y las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

#### **4.4 Verificación del EEDI obtenido en caso de una transformación importante**

4.4.1 En los casos en los que se haya realizado una transformación importante en un buque, el propietario debería presentar al verificador una solicitud de reconocimiento adicional con el expediente técnico del EEDI debidamente revisado basándose en la transformación llevada a cabo y otros documentos de fondo pertinentes.

4.4.2 Entre los documentos de fondo deberían incluirse como mínimo, aunque no exclusivamente:

- .1 detalles de la transformación;
- .2 los parámetros del EEDI que hayan cambiado tras la transformación y las justificaciones técnicas de cada parámetro;
- .3 los motivos por los que se hayan realizado otros cambios en el expediente técnico del EEDI, si los hubiere; y
- .4 el valor calculado del EEDI obtenido junto con la reseña del cálculo, que debería incluir, como mínimo, cada uno de los valores de los parámetros de cálculo y el proceso de cálculo empleado para determinar el EEDI obtenido tras la transformación.

4.4.3 El verificador debería examinar el expediente técnico del EEDI revisado y el resto de los documentos presentados y debería verificar el proceso de cálculo del EEDI obtenido para garantizar que es razonable y consistente desde el punto de vista técnico y que cumple lo prescrito en la regla 20 del Anexo VI del Convenio MARPOL y las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

4.4.4 Para verificar el EEDI obtenido tras una transformación, deben llevarse a cabo pruebas de velocidad del buque, según sea necesario.

## APÉNDICE 1

### EJEMPLO DE EXPEDIENTE TÉCNICO DEL EEDI

#### 1 DATOS

##### 1.1 Información general

Constructor del buque	JAPAN Shipbuilding Company
Número de casco	12345
Nº IMO	94111XX
Tipo de buque	Granelero

##### 1.2 Datos principales

Eslora total	250,0 m
Eslora entre perpendiculares	240,0 m
Manga de trazado	40,0 m
Puntal de trazado	20,0 m
Calado de la línea de carga de verano, (trazado)	14,0 m
Peso muerto al calado de la línea de carga de verano	150 000 t

##### 1.3 Motor principal

Fabricante	JAPAN Heavy Industries Ltd.
Tipo	6J70A
Régimen nominal máximo continuo (MCR)	15 000 kW a 80 rpm
Consumo específico de combustible (SFC) al 75 % del MCR	165,0 g/kWh
Número de unidades	1
Tipo de combustible	Dieseloil

##### 1.4 Motor auxiliar

Fabricante	JAPAN Diesel Ltd.
Tipo	5J-200
Régimen nominal máximo continuo (MCR)	600 kW a 900 rpm
Consumo específico de combustible (SFC) al 50 % del MCR	220,0 g/kWh
Número de unidades	3
Tipo de combustible	Dieseloil

##### 1.5 Velocidad del buque

Velocidad del buque en aguas profundas con calado de la línea de carga de verano al 75 % del MCR	14,25 nudos
--	-------------

## 2 CURVAS DE POTENCIA

En la figura 2.1 están representadas las curvas de potencia estimadas en la etapa de proyecto y modificadas tras las pruebas de mar.

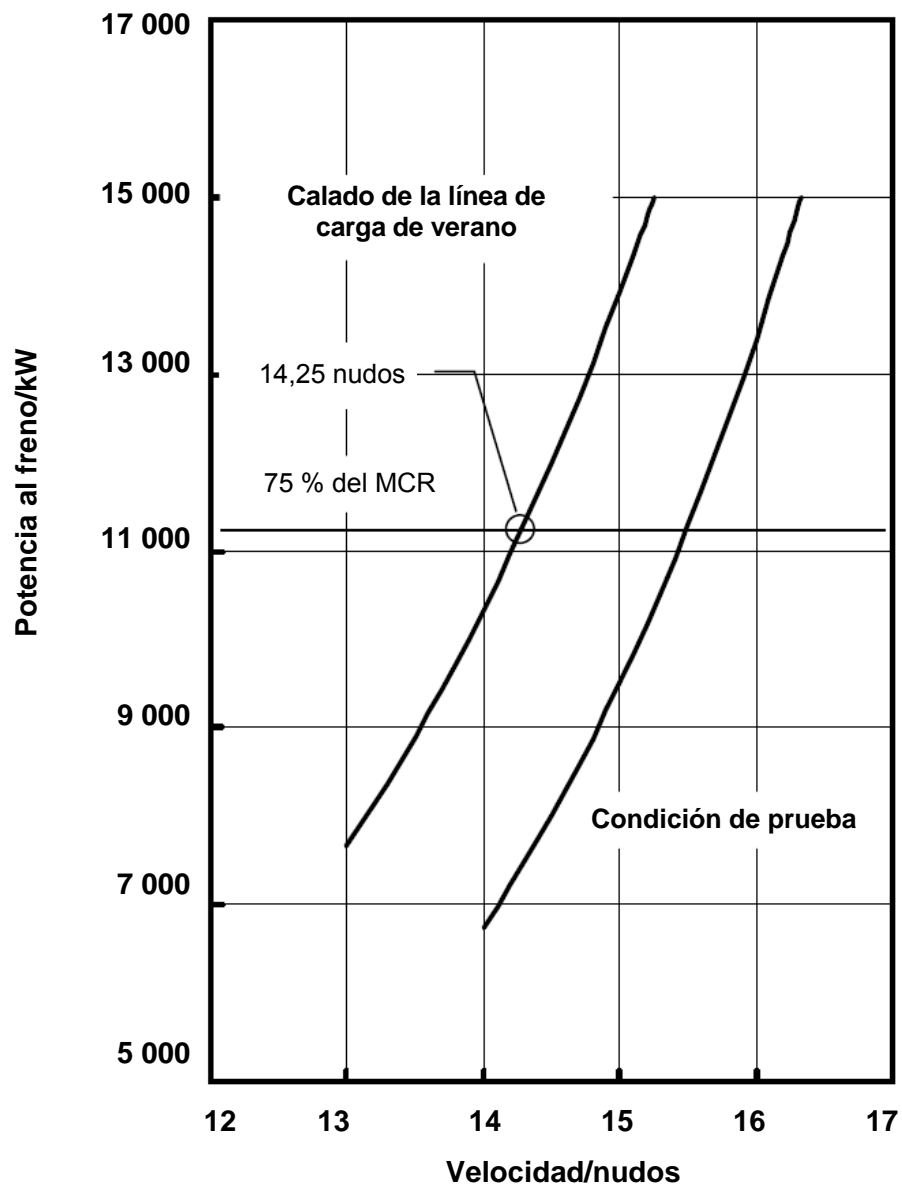


Figura 2.1: Curvas de potencia

### 3 RESEÑA DEL SISTEMA DE PROPULSIÓN Y DEL SISTEMA DE ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA

#### 3.1 Sistema de propulsión

##### 3.1.1 Motor principal

Véase el párrafo 1.3 del apéndice.

##### 3.1.2 Hélice

Tipo	Hélice de paso fijo
Diámetro	7,0 m
Número de palas	4
Número de unidades	1

#### 3.2 Sistema de alimentación eléctrica

##### 3.2.1 Motores auxiliares

Véase el párrafo 1.4 del apéndice.

##### 3.2.2 Generadores principales

Fabricante	JAPAN Electric
Potencia nominal de salida	560 kW (700 kVA) a 900 rpm
Voltaje	AC 450 V
Número de unidades	3

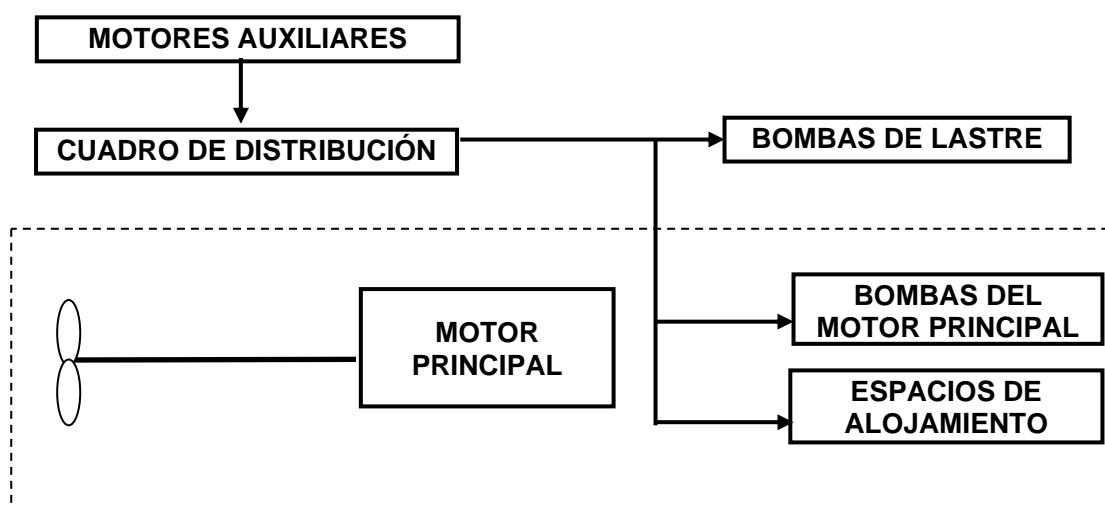


Figura 3.1: Esquema del sistema de propulsión y del sistema de alimentación eléctrica

#### 4 PROCESO DE ESTIMACIÓN DE LAS CURVAS DE POTENCIA EN LA ETAPA DE PROYECTO

Las curvas de potencia se estiman basándose en los resultados de las pruebas con modelos. El gráfico que figura a continuación presenta el flujo del proceso de estimación.

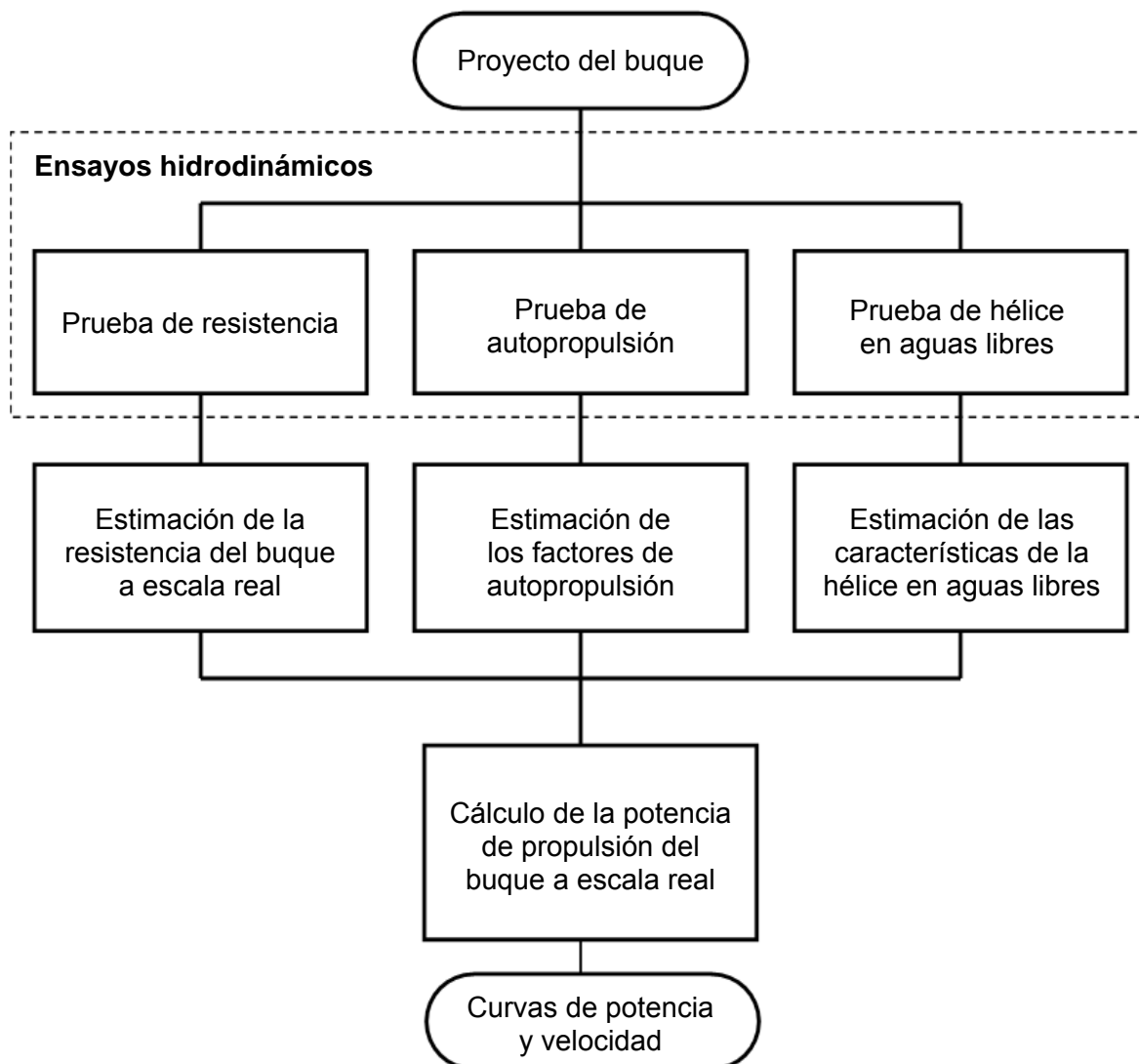


Figura 4.1: Diagrama de flujo del proceso para estimar las curvas de potencia

#### 5 DESCRIPCIÓN DEL EQUIPO DE AHORRO DE ENERGÍA

5.1 Equipo de ahorro de energía cuyos efectos se expresan como  $P_{AEff(i)}$  y/o  $P_{eff(i)}$  en las fórmulas para calcular el EEDI

N/A

## 5.2 Otro equipo de ahorro de energía

(Ejemplo)

5.2.1 Aletas del timón

5.2.2 Aletas de los capachos de los núcleos de las hélices

.....

(Deberían incluirse las especificaciones, esquemas y/o fotos, etc., correspondientes a cada equipo o dispositivo. También será aceptable adjuntar el catálogo comercial.)

## 6 VALOR CALCULADO DEL ÍNDICE DE EEDI OBTENIDO

### 6.1 Datos básicos

Tipo de buque	Toneladas de peso muerto	Velocidad $V_{ref}$ (nudos)
Granelero	150 000	14,25

### 6.2 Motor principal

$MCR_{ME}$ (kW)	Generador acoplado al eje	$P_{ME}$ (kW)	Tipo de combustible	$C_{FME}$	$SFC_{ME}$ (g/kWh)
15 000	N/A	11 250	Dieseloil	3,206	165,0

### 6.3 Motores auxiliares

$P_{AE}$ (kW)	Tipo de combustible	$C_{FAE}$	$SFC_{AE}$ (g/kWh)
625	Dieseloil	3,206	220,0

### 6.4 Clase de navegación en hielo

N/A

### 6.5 Tecnologías innovadoras de eficiencia energética eléctrica

N/A

### 6.6 Tecnologías innovadoras de eficiencia energética mecánica

N/A

### 6.7 Factor de corrección de la capacidad cúbica

N/A

## 6.8 Valor calculado del EEDI obtenido

$$EEDI = \frac{\left( \prod_{j=1}^M f_j \right) \left( \sum_{i=1}^{nME} P_{ME(i)} \cdot C_{FME(i)} \cdot SFC_{ME(i)} \right) + (P_{AE} \cdot C_{FAE} \cdot SFC_{AE})}{f_i \cdot f_c \cdot Capacidad \cdot f_w \cdot V_{ref}}$$

$$+ \frac{\left\{ \left( \prod_{j=1}^M f_j \cdot \sum_{i=1}^{nPTI} P_{PTI(i)} - \sum_{i=1}^{neff} f_{eff(i)} \cdot P_{AEeff(i)} \right) C_{FAE} \cdot SFC_{AE} \right\} - \left( \sum_{i=1}^{neff} f_{eff(i)} \cdot P_{eff(i)} \cdot C_{FME} \cdot SFC_{ME} \right)}{f_i \cdot f_c \cdot Capacidad \cdot f_w \cdot V_{ref}}$$

$$= \frac{1 \times (11\,250 \times 3,206 \times 165,0) + (625 \times 3,206 \times 220,0) + 0 - 0}{1 \cdot 1 \cdot 150\,000 \cdot 1 \cdot 14,25}$$

$$= 2,99 \text{ (g de CO}_2\text{/ton} \cdot \text{mill )}$$

**EEDI obtenido: 2,99 g de CO<sub>2</sub>/ton · milla**

## 7 VALOR CALCULADO DEL EEDI<sub>WEATHER</sub> OBTENIDO

### 7.1 Condiciones de la mar representativas

	Velocidad media del viento	Dirección media del viento	Altura significativa de la ola	Periodo medio de la ola	Dirección media de la ola
BF6	12,6 (m/s)	0 (grados)*	3,0 (m)	6,7 (s)	0 (grados)*

\* Dirección del viento/olas en relación con el rumbo del buque, es decir, 0 (grados) significa que el buque va en la dirección del viento.

### 7.2 Factor meteorológico calculado, $f_w$

$f_w$	0,900
-------	-------

### 7.3 Valor calculado del EEDI<sub>weather</sub> obtenido

**EEDI<sub>weather</sub> obtenido: 3,32 g de CO<sub>2</sub>/ton · milla**



## APÉNDICE 2

### DIRECTRICES PARA LA VALIDACIÓN DE LOS CUADROS DE POTENCIA ELÉCTRICA PARA EL EEDI (EPT-EEDI)

#### 1 INTRODUCCIÓN

Las presentes directrices tienen por objeto prestar asistencia a las organizaciones reconocidas en la validación de los cuadros de potencia eléctrica (EPT) para el cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto de los buques (EEDI). Como tales, las presentes directrices apoyan la implantación de las Directrices sobre el cálculo del EEDI para los buques y las Directrices sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI). El presente documento también ayudará a los propietarios, constructores y proyectistas de buques, así como a los fabricantes, en cuanto a los distintos aspectos de la fabricación de buques de mayor eficiencia energética y también a comprender los procedimientos para la validación del EPT-EEDI.

#### 2 OBJETIVOS

Las presentes directrices proporcionan un marco para la aplicación uniforme del proceso de validación del EPT-EEDI de los buques con respecto a las cuales se calcula la potencia exigida del motor auxiliar, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.5.6.4 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

#### 3 DEFINICIONES

3.1 *Solicitante*: una organización, principalmente un constructor o un proyectista de buques, que pide la validación del EPT-EEDI de conformidad con las presentes directrices.

3.2 *Validador*: organización reconocida que lleva a cabo la validación del EPT-EEDI de conformidad con las presentes directrices.

3.3 *Validación*: a efectos de las presentes directrices, es el examen de los documentos presentados y el reconocimiento durante la construcción y las pruebas de mar.

3.4 *Formulario EPT-EEDI normalizado*: el impreso que figura en el apéndice 3 y que contiene los resultados del EPT-EEDI que serán objeto de validación. Los demás documentos complementarios que se presenten a este fin se utilizarán sólo como referencias y no serán objeto de validación.

3.5  $P_{AE}$ : la definición aplicable es la que figura en el párrafo 2.5.6 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

3.6 *Cargas de servicio del buque y de la cámara de máquinas*: todos los grupos de carga que se necesitan para el casco, la cubierta, los servicios de navegación y seguridad, los servicios de los motores de propulsión y los motores auxiliares, la ventilación y los sistemas auxiliares de la cámara de máquinas y los servicios generales del buque.

3.7 *Factor de diversidad*: la relación "potencia de la carga total instalada"/"potencia de la carga real" para cargas constantes e intermitentes. Este factor es equivalente al producto de los factores de servicio de carga, trabajo y tiempo.

## 4 APLICACIÓN

4.1 Las presentes directrices son aplicables a los buques regidos por lo dispuesto en el párrafo 2.5.6.4 de las Directrices sobre el cálculo del EEDI.

4.2 Las presentes directrices deberían aplicarse a los buques nuevos respecto de los cuales se haya presentado a un validador una solicitud de validación EPT-EEDI.

4.3 El proceso de validación comprende las etapas siguientes:

- .1 examen de documentos durante la etapa de proyecto:
  - .1 comprobación de si el cuadro de potencia eléctrica enumera todas las cargas pertinentes;
  - .2 comprobación de si se utilizan factores de servicio razonables; y
  - .3 comprobación de si el cálculo de  $P_{AE}$ , basado en los datos que proporciona el cuadro de potencia eléctrica, es correcto;
- .2 reconocimiento de los sistemas y componentes instalados durante la etapa de construcción:
  - .1 comprobación de si en el cuadro de potencia eléctrica se enumera correctamente una serie de sistemas y componentes instalados, seleccionados al azar, junto con sus características;
- .3 reconocimiento en las pruebas de mar:
  - .1 comprobación de si se observan las unidades/cargas especificadas en el cuadro de potencia eléctrica que se hayan seleccionado.

## 5 DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS

5.1 El solicitante debería proporcionar, como mínimo, el análisis del equilibrado de la carga eléctrica del buque.

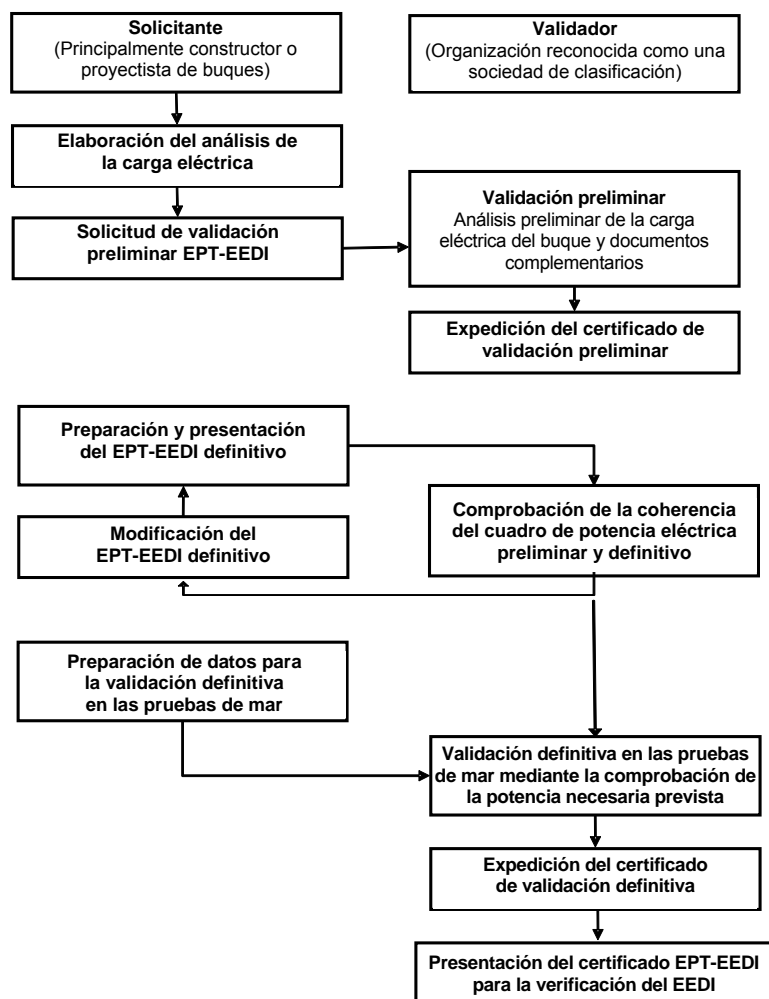
5.2 Dicha información podrá contener información confidencial de los constructores del buque. Por consiguiente, tras la validación, el validador debería devolver toda la información o parte de ella al solicitante, previa solicitud de éste.

5.3 Durante las pruebas de mar puede ser necesaria, y puede definirse para cada buque, una condición especial del EEDI, la cual se incluiría en el programa de pruebas de mar. Para esta condición debería insertarse una columna específica en el cuadro de potencia eléctrica.

## 6 PROCEDIMIENTOS DE VALIDACIÓN

### 6.1 Generalidades

$P_{AE}$  debería calcularse de conformidad con las Directrices EPT-EEDI. La validación EPT-EEDI debería realizarse en dos etapas: la validación preliminar en la etapa de proyecto y la validación definitiva durante las pruebas de mar. En la figura 1 se presenta el proceso de validación.



**Figura 1: Flujo básico del proceso de validación del EPT-EEDI**

## 6.2 Validación preliminar en la etapa de proyecto

6.2.1 A efectos de la validación preliminar en la etapa de proyecto, el solicitante debería presentar a un validador la correspondiente solicitud de validación del EPT-EEDI, junto con el formulario EPT-EEDI, y toda la información pertinente y necesaria para la validación, como documentos complementarios.

6.2.2 El solicitante debería proporcionar, como mínimo, la información y los datos complementarios especificados en el apéndice A (por elaborar).

6.2.3 El validador, según sea necesario, podrá pedir al solicitante que presente información adicional, además de la indicada en las presentes directrices, que le permita examinar el proceso de cálculo del EPT-EEDI. El cálculo del EPT-EEDI del buque, en la etapa de proyecto, depende de las experiencias de cada solicitante, y puede que no sea viable examinar todos los aspectos y datos técnicos de cada componente de la maquinaria. Por tanto, la validación preliminar debería centrarse en el proceso de cálculo del EPT-EEDI, en el cual deberían observarse las mejores prácticas maríneas.

**Nota:** A fin de que la validación sea más rigurosa, podría establecerse una metodología normalizada para la determinación del cuadro de potencia eléctrica del buque mediante la utilización de modelos normalizados, acordados y usados por el sector.

### **6.3 Validación definitiva**

6.3.1 El proceso de validación definitiva debería incluir, como mínimo, la comprobación del análisis de la carga eléctrica del buque para garantizar que todos los consumidores eléctricos están indicados y que sus datos específicos y los cálculos en el propio cuadro de potencia son correctos y se basan en los resultados de las pruebas de mar. De ser necesario, ha de solicitarse información adicional.

6.3.2 A efectos de la validación definitiva, el solicitante debería revisar el formulario EPT-EEDI y los documentos complementarios, según sea necesario, teniendo en cuenta las características de la maquinaria y otras cargas eléctricas instaladas a bordo del buque. En el cuadro de potencia eléctrica se debería definir la condición del EEDI en las pruebas de mar, y documentar la potencia necesaria prevista en estas condiciones. El astillero debería destacar todo cambio en el cuadro de potencia eléctrica producido entre la etapa de proyecto y la etapa de construcción.

6.3.3 La preparación de la validación definitiva incluye una comprobación de pantalla que comprende:

- .1 la coherencia entre el cuadro de potencia eléctrica preliminar y definitivo;
- .2 los cambios de los factores de servicio (en comparación con la validación preliminar);
- .3 la enumeración de todos los consumidores eléctricos;
- .4 la verificación de sus datos específicos y de los cálculos en el propio cuadro de potencia; y
- .5 en caso de duda, la comprobación adicional de los datos sobre las especificaciones de los componentes.

6.3.4 Antes de las pruebas de mar se realiza un reconocimiento para garantizar que las características y datos de la maquinaria, así como otras cargas eléctricas, están en consonancia con los documentos complementarios. Este reconocimiento no abarca la instalación completa, sino que selecciona al azar un número de muestras.

6.3.5 A efectos de la validación de la prueba de mar, el inspector comprobará los datos de los sistemas y/o componentes seleccionados que se indican en la columna específica añadida al cuadro de potencia eléctrica con este fin o el valor total previsto de la carga eléctrica mediante la realización de mediciones con los dispositivos de medición instalados.

## **7 EXPEDICIÓN DE LA DECLARACIÓN DE VALIDACIÓN DEL EPT-EEDI**

7.1 El validador debería sellar el formulario EPT-EEDI como "anotado" después de validar el EPT-EEDI en la etapa de validación preliminar de conformidad con las presentes directrices.

7.2 El validador debería sellar el formulario EPT-EEDI como "refrendado" después de validar el EPT-EEDI definitivo en la etapa de validación definitiva de conformidad con las presentes directrices.

**APÉNDICE 3**

**FORMULARIO DEL CUADRO DE POTENCIA ELÉCTRICA PARA EL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (FORMULARIO EPT-EEDI) Y DECLARACIÓN DE VALIDACIÓN**

**Identificación del buque:**

Nº IMO: \_\_\_\_\_  
Nombre del buque: \_\_\_\_\_  
Astillero: \_\_\_\_\_  
Nº de casco: \_\_\_\_\_

**Solicitante:**

Nombre: \_\_\_\_\_  
Dirección: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Etapas de validación:**

Validación preliminar  
Validación definitiva

**Resultados resumidos del EPT-EEDI**

Grupo de carga	Condición de navegación (Directrices sobre el cálculo del EEDI)		Observaciones
	Carga constante (kW)	Carga intermitente (kW)	
Cargas de servicio del buque y de la cámara de máquinas			
Carga eléctrica de los espacios de alojamiento y de carga			
<b>Carga total instalada</b>			
Factor de diversidad			
Carga de navegación normal			
Eficiencia media ponderada de los generadores			
<b>P<sub>AE</sub></b>			

**Documentos complementarios**

Título	Identificación u observaciones

**Datos del validador:**

Organización: \_\_\_\_\_  
Dirección: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Se certifica por el presente que las cargas eléctricas y los documentos complementarios anteriormente mencionados se han examinado de conformidad con las Directrices sobre la validación del EPT-EEDI y que el examen ha demostrado que se puede confiar de manera razonable en el uso de la P<sub>AE</sub> mencionada *supra* en los cálculos del EEDI.

Fecha del examen: \_\_\_\_\_ Declaración de validación N°: \_\_\_\_\_

La presente declaración es válida mientras las características de potencia eléctrica del buque no cambien.

Firma del validador

*Nombre (en letras de molde):*

\*\*\*

**ANEXO 6**

**RESOLUCIÓN MEPC.255(67)**

**Adoptada el 17 de octubre de 2014**

**ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PROVISIONALES DE 2013 PARA DETERMINAR  
LA POTENCIA DE PROPULSIÓN MÍNIMA QUE PERMITA MANTENER LA  
MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE EN CONDICIONES DESFAVORABLES  
(RESOLUCIÓN MEPC.232(65))**

EI COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que, en su 62º periodo de sesiones, el Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.203(62), enmiendas al anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL),

TOMANDO NOTA de que las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL adoptadas en su 62º periodo de sesiones mediante la resolución MEPC.203(62), incluido el nuevo capítulo 4 acerca de las reglas sobre eficiencia energética de los buques, entraron en vigor el 1 de enero de 2013,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que en la regla 21.5 del Anexo VI del Convenio MARPOL, enmendado, se prescribe que la potencia propulsora instalada no será inferior a la potencia propulsora necesaria para mantener la capacidad de maniobra del buque en las condiciones adversas que se definan en las directrices que elabore la Organización,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que, en su 65º periodo de sesiones, el Comité adoptó, mediante la resolución MEPC.232(65), las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables (las Directrices provisionales),

RECONOCIENDO que las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL requieren la adopción de las directrices pertinentes para una implantación uniforme y sin contratiempos de las reglas y a fin de facilitar el plazo previo suficiente para que se prepare el sector,

HABIENDO EXAMINADO, en su 67º periodo de sesiones, propuestas de enmienda a las Directrices provisionales,

1 ADOPTA las enmiendas a las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA a las Administraciones a que tengan en cuenta las citadas enmiendas al elaborar y promulgar las leyes nacionales mediante las que se hagan entrar en vigor e



implanten las disposiciones de la regla 21.5 del Anexo VI del Convenio MARPOL, enmendado;

3 PIDE a las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL y a otros Gobiernos Miembros que pongan las enmiendas en conocimiento de los propietarios de buques, armadores, constructores de buques, proyectistas de buques y demás grupos interesados;

4 ACUERDA mantener sometidas a examen las Directrices provisionales enmendadas, a la luz de la experiencia que se adquiriera con su aplicación.

ANEXO

ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PROVISIONALES DE 2013 PARA DETERMINAR  
LA POTENCIA DE PROPULSIÓN MÍNIMA QUE PERMITA MANTENER LA  
MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE EN CONDICIONES DESFAVORABLES  
(RESOLUCIÓN MEPC.232(65))

1 La nota a pie de página relativa al párrafo 2 "Aplicabilidad" se sustituye por la siguiente:

" Las presentes directrices provisionales se aplican a los buques a los que se exige cumplir las reglas de eficiencia energética de los buques de conformidad con la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL durante la fase 0 y la fase 1 (es decir, los tipos de buques de tamaño igual o superior a 20 000 TPM en el cuadro 1 del apéndice)."

2 El título del apéndice se sustituye por el siguiente:

**"PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE LA CAPACIDAD PARA MANTENER LA MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE EN CONDICIONES DESFAVORABLES, APLICABLES DURANTE LA FASE 0 Y LA FASE 1 DE LA IMPLANTACIÓN DEL EEDI"**

3 El párrafo 1.1 del apéndice se sustituye por el siguiente:

"1.1 Los procedimientos descritos más abajo se aplicarán durante la fase 0 y la fase 1 de la implantación del EEDI, según lo establecido en la regla 21 del Anexo VI del Convenio MARPOL (véase también el párrafo 0: "Finalidad", de las presentes directrices provisionales.)"

\*\*\*

**ANEXO 7**

**RESOLUCIÓN MEPC.256(67)**  
**Adoptada el 17 de octubre de 2014**

**ENMIENDA AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO  
INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973**

**Enmienda al Anexo I del Convenio MARPOL**  
**(Enmienda a la regla 43)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 ("Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 ("Protocolo de 1978"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1978 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL),

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda al Anexo I del Convenio MARPOL relativas al transporte de hidrocarburos pesados como lastre en los buques que operan en la zona del Antártico,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de septiembre de 2015, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3 INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de marzo de 2016, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio MARPOL copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;

5 PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio MARPOL.

ANEXO

ENMIENDA AL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL  
(Enmienda a la regla 43)

**Anexo I**  
**Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos**

**Capítulo 9**  
**Prescripciones especiales para la utilización o el transporte**  
**de hidrocarburos en la zona del Antártico**

**Regla 43**

*Prescripciones especiales para la utilización o el transporte de hidrocarburos en la zona del Antártico*

En el encabezamiento del párrafo 1, entre las palabras "el transporte a granel como carga" y "o el transporte", introdúzcanse las palabras:

" , la utilización como lastre, ".

\*\*\*

**ANEXO 8**

**RESOLUCIÓN MEPC.257(67)**  
**Adoptada el 17 de octubre de 2014**

**ENMIENDA AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO  
INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973**

**Enmienda al Anexo III del Convenio MARPOL**  
**(Enmienda al apéndice sobre los criterios para determinar si las**  
**sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 ("Convenio de 1973") y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 ("Protocolo de 1978"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1978 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL),

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda al Anexo III del Convenio MARPOL elaboradas por el Subcomité de transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores (Subcomité DSC) en su 18º periodo de sesiones,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo III del Convenio MARPOL cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de septiembre de 2015, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3 INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de marzo de 2016, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio MARPOL copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;

5 PIDE ADEMÁS al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio MARPOL.

ANEXO

ENMIENDA AL ANEXO III DEL CONVENIO MARPOL

(Enmienda al apéndice sobre los criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales)

**Anexo III del Convenio MARPOL**  
**Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos**

**Apéndice**

**Criterios para determinar si las sustancias que se transportan en bultos son perjudiciales**

El encabezamiento del apéndice se sustituye por el siguiente:

"A los efectos del presente anexo, son perjudiciales las sustancias que no sean materiales radiactivos\* a las que se aplique uno cualquiera de los siguientes criterios.\*\*

---

\* Véase la Clase 7 definida en el capítulo 2.7 del Código IMDG.

\*\* Los criterios se basan en los elaborados en el marco del Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA) de las Naciones Unidas, enmendado. Por lo que respecta a las definiciones de las siglas y los términos utilizados en el presente apéndice, véanse los párrafos pertinentes del Código IMDG."

\*\*\*

**ANEXO 9**

**RESOLUCIÓN MEPC.258(67)  
Adoptada el 17 de octubre de 2014**

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1997 QUE ENMIENDA EL CONVENIO  
INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS  
BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978**

**Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL  
(Enmiendas a las reglas 2 y 13 y al Suplemento del Certificado IAPP)**

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

TOMANDO NOTA del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 ("Convenio de 1973"), el artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 ("Protocolo de 1978"), y el artículo 4 del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 ("Protocolo de 1997"), en los que conjuntamente se especifica el procedimiento para enmendar el Protocolo de 1997 y se confiere al órgano pertinente de la Organización la función de examinar y adoptar enmiendas al Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, en virtud del Protocolo de 1997, el Anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques", se añadió al Convenio de 1973,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que el Anexo VI revisado se adoptó mediante la resolución MEPC.176(58) y entró en vigor el 1 de julio de 2010,

HABIENDO EXAMINADO los proyectos de enmienda al Anexo VI revisado relativos a los motores alimentados únicamente por combustibles gaseosos,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) d) del Convenio de 1973, las enmiendas al Anexo VI cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de septiembre de 2015, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado a la Organización que rechazan las enmiendas;

3 INVITA a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973, dichas enmiendas entrarán en vigor el 1 de marzo de 2016, una vez aceptadas de conformidad con lo estipulado en el párrafo 2 anterior;



4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) e) del Convenio de 1973, remita a todas las Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997, copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo;

5 PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a los Miembros de la Organización que no son Partes en el Convenio de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL

(Enmiendas a las reglas 2 y 13 y al apéndice I)

**Anexo VI del Convenio MARPOL**  
**Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques**

**Capítulo 1**  
**Generalidades**

**Regla 2**

*Definiciones*

- 1 Se sustituye la definición de "fueloil" en el párrafo 9 por la siguiente:

"Por *fueloil* se entiende cualquier combustible entregado y destinado a la combustión a fines de la propulsión o el funcionamiento a bordo del buque, incluidos los combustibles gaseosos, destilados o residuales."

- 2 Se sustituye la definición de "motor diésel marino" en el párrafo 14 por la siguiente:

"Por *motor diésel marino* se entiende todo motor alternativo de combustión interna que funcione con combustible líquido o mixto y al que se aplique la regla 13 del presente anexo, incluidos los sistemas de sobrealimentación o mixtos, en caso de que se empleen. Además, también se considerará un motor diésel marino todo motor de gas instalado en un buque construido el 1 de marzo de 2016 o posteriormente, o un motor de gas adicional o un motor de sustitución no idéntico instalado en esa fecha o posteriormente."

**Capítulo 3**

**Prescripciones para el control de las emisiones de los buques**

**Regla 13**

*Óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>)*

- 3 Se sustituye el párrafo 7.3 por el siguiente:

"7.3 Por lo que respecta a los motores diésel marinos con una potencia de salida superior a 5 000 kW y una cilindrada igual o superior a 90 l instalados en buques construidos el 1 de enero de 1990 o posteriormente, pero antes del 1 de enero de 2000, en el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica correspondiente a un motor diésel marino al que se aplique lo dispuesto en el apartado 7.1 de la presente regla se incluirá una de las siguientes explicaciones:

- .1 que se ha aplicado un método aprobado con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7.1.1 de la presente regla;
- .2 que el motor se ha certificado con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7.1.2 de la presente regla;

- .3 que el método aprobado no está todavía disponible comercialmente, tal como se describe en el apartado 7.2 de la presente regla; o
- .4 que un método aprobado no es aplicable."

**Apéndice I**  
**Modelo de Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica**  
**(Certificado IAPP) (regla 8)**

*Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica*  
*(Certificado IAPP)*

- 4 Se sustituye la nota a pie de página correspondiente al párrafo 1.4 por la siguiente:
  - " Solamente se debe rellenar para los buques construidos el 1 de enero de 2016 o posteriormente, proyectados especialmente con fines de recreo, y utilizados únicamente a tal fin, a los cuales, de conformidad con las reglas 13.5.2.1 o 13.5.2.3, no se aplicará el límite de las emisiones de NO<sub>x</sub> estipulado en la regla 13.5.1.1."
- 5 Se sustituye el párrafo 2.2.1 por el siguiente:
  - "2.2.1 Los siguientes motores diésel marinos instalados en este buque son conformes a las prescripciones de la regla 13 que se indican:

Regla aplicable del Anexo VI del Convenio MARPOL (NTC = Código técnico sobre los NO <sub>x</sub> 2008) (AM = Método aprobado)		Motor 1	Motor 2	Motor 3	Motor 4	Motor 5	Motor 6
1	Fabricante y modelo						
2	Número de serie						
3	Utilización (ciclo o ciclos de ensayo aplicables – NTC 3.2)						
4	Potencia de salida (kW) (NTC 1.3.11)						
5	Régimen nominal (rpm) (NTC 1.3.12)						
6	Motor idéntico instalado el 1/1/2000 o posteriormente, exento en virtud de 13.1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Fecha de instalación del motor idéntico (dd/mm/aaaa) en virtud de 13.1.1.2						
8a	Transformación importante (dd/mm/aaaa)	13.2.1.1 y 13.2.2					
8b		13.2.1.2 y 13.2.3					
8c		13.2.1.3 y 13.2.3					
9a	Nivel I	13.3		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9b		13.2.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9c		13.2.3.1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9d		13.2.3.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9e		13.7.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10a	Nivel II	13.4		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10b		13.2.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10c		13.2.2 (el nivel III no es posible)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10d		13.2.3.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10e		13.5.2 (exenciones)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10f		13.7.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11a	Nivel III (ECA-NO <sub>x</sub> sólo)	13.5.1.1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11b		13.2.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11c		13.2.3.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11d		13.7.1.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	AM*	instalado		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13		no está disponible comercialmente en este reconocimiento		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14		no aplicable		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

\* Véase la resolución MEPC.243(66): "Directrices de 2014 sobre el proceso del método aprobado."

6 Se sustituye el párrafo 2.5 por el siguiente:

"2.5 Incineración a bordo (regla 16)

El buque tiene un incinerador:

.1 instalado el 1 de enero de 2000 o posteriormente que cumple lo prescrito en:

- .1 la resolución MEPC.76(40), enmendada\*
- .2 la resolución MEPC.244(66)

.2 instalado antes del 1 de enero de 2000 que cumple lo prescrito en:

- .1 la resolución MEPC.59(33), enmendada\*\*
- .2 la resolución MEPC.76(40), enmendada\*

\*\*\*

---

\* Enmendada por la resolución MEPC.93(45).

\*\* Enmendada por la resolución MEPC.92(45).

## ANEXO 10

### PREÁMBULO, INTRODUCCIÓN Y PARTE II DEL PROYECTO DE CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LOS BUQUES QUE OPEREN EN AGUAS POLARES

#### PREÁMBULO

1 El código internacional para los buques que operen en aguas polares se ha elaborado como complemento de los instrumentos actuales de la OMI con objeto de incrementar la seguridad de las operaciones de los buques y reducir sus repercusiones en las personas y el medio ambiente de las aguas polares, remotas, vulnerables y potencialmente inhóspitas.

2 En el código se reconoce que las operaciones en aguas polares pueden imponer exigencias adicionales a los buques, sus sistemas y funcionamiento que rebasan las prescripciones actuales del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo a él (Convenio MARPOL), enmendado, y de otros instrumentos vinculantes de la OMI pertinentes.

3 En el código se reconoce que las aguas polares imponen exigencias adicionales a la navegación superiores a las habituales. En muchas zonas, la cobertura de las cartas puede no resultar adecuada en la actualidad para la navegación costera. Se reconoce que pueden existir bajos de los que no se han efectuado levantamientos y que no se indican en las cartas actuales.

4 En el código se reconoce también que las comunidades costeras del Ártico podrían ser vulnerables a actividades humanas tales como las operaciones de los buques y que los ecosistemas polares ya lo son.

5 Se reconoce la relación entre las medidas de seguridad adicionales y la protección del medio ambiente, dado que cualquier medida de seguridad adoptada para reducir la probabilidad de accidente será muy beneficiosa para el medio ambiente.

6 Si bien las aguas árticas y antárticas tienen características comunes, también presentan diferencias significativas. Por lo tanto, si bien está previsto que el código se aplique en su conjunto tanto al Ártico como al Antártico, se han tenido en cuenta las diferencias jurídicas y geográficas entre las dos zonas.

7 Los principios fundamentales para la elaboración del código polar han sido la utilización de un planteamiento basado en los riesgos para determinar el ámbito de aplicación y la adopción de un planteamiento holístico para reducir los riesgos identificados.

## INTRODUCCIÓN

### 1 Objetivo

El objetivo del presente código es disponer la seguridad de las operaciones de los buques y la protección del medio ambiente polar abordando los riesgos presentes en las aguas polares que otros instrumentos de la Organización no reducen de manera adecuada.

### 2 Definiciones

A los efectos del presente código, las expresiones utilizadas tienen el significado que se indica en los párrafos siguientes. Las expresiones utilizadas en la parte I-A pero no definidas en esta sección tendrán el mismo significado que en el Convenio SOLAS. Las expresiones utilizadas en la parte II-A pero no definidas en esta sección tendrán el mismo significado que en el artículo 2 y los anexos pertinentes del Convenio MARPOL.

2.1 *Buque de la categoría A*: buque proyectado para operar en aguas polares en, como mínimo, hielo medio del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo.

2.2 *Buque de la categoría B*: buque no incluido en la categoría A, proyectado para operar en aguas polares en, como mínimo, hielo delgado del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo.

2.3 *Buque de la categoría C*: buque proyectado para operar en aguas libres o en condiciones del hielo menos rigurosas que las de las categorías A y B.

2.4 *Hielo del primer año*: hielo marino de no más de un invierno de antigüedad que se forma a partir de hielo joven, de un espesor entre 0,3 y 2,0 metros.<sup>1</sup>

2.5 *Aguas libres de hielo*: no hay hielo. Si cualquier tipo de hielo se encuentra presente, este término no debe emplearse.<sup>1</sup>

2.6 *Hielo de origen terrestre*: hielo formado sobre tierra o en una barrera de hielo que se encuentra flotando en el agua.<sup>1</sup>

2.7 *Convenio MARPOL*: Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo a él (Convenio MARPOL), enmendado.

2.8 *Hielo medio del primer año*: hielo del primer año de 70-120 cm de espesor.<sup>1</sup>

2.9 *Hielo viejo*: hielo marino que ha sobrevivido al menos a un derretimiento de verano; de espesor típico de hasta 3 m o más. Puede ser subdividido en hielo residual del primer año, hielo del segundo año y hielo de varios años.<sup>1</sup>

2.10 *Aguas libres*: área grande de agua libremente navegable en la cual el hielo marino está presente en concentraciones menores de 1/10. No está presente el hielo de origen terrestre.<sup>1</sup>

2.11 *Organización*: Organización Marítima Internacional.

---

<sup>1</sup> Véase la Nomenclatura de la OMM del Hielo Marino.

2.12 *Hielo marino*: cualquier forma de hielo encontrado en el mar, originado por la congelación de agua de mar.<sup>1</sup>

2.13 *Convenio SOLAS*: Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

2.14 *Convenio de formación*: Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado.

2.15 *Hielo delgado del primer año*: hielo del primer año de 30 a 70 cm de espesor.

### **3 Causas de los peligros**

3.1 En el código polar se examinan peligros que pueden traducirse en niveles más altos de riesgo por la probabilidad mayor de que se produzcan, por la gravedad mayor de sus consecuencias, o por ambos motivos:

- .1 el hielo, dado que puede afectar a la estructura del casco, las características de estabilidad, los sistemas de máquinas, la navegación, el entorno de trabajo en el exterior, las tareas de mantenimiento y preparación para emergencias y el mal funcionamiento del equipo y los sistemas de seguridad;
- .2 el englamamiento de la parte alta de los costados, con la posibilidad de que se produzca una pérdida de estabilidad y de funcionalidad del equipo;
- .3 las temperaturas bajas, dado que afectan al entorno de trabajo y al rendimiento del ser humano, las tareas de mantenimiento y preparación para emergencias, las propiedades de los materiales y la eficacia del equipo, el tiempo de supervivencia y el funcionamiento del equipo y los sistemas de seguridad;
- .4 los periodos prolongados de oscuridad o de luz diurna, dado que pueden afectar a la navegación y al rendimiento del ser humano;
- .5 la latitud alta, dado que afecta a los sistemas de navegación, los sistemas de comunicación y la calidad de la información visual sobre el hielo;
- .6 la lejanía y la posible falta de información y datos hidrográficos precisos y completos, la menor disponibilidad de ayudas a la navegación y marcas en el mar y una mayor probabilidad de que se produzcan varadas, agravadas por la lejanía, las limitaciones en cuanto a los medios SAR disponibles, los retrasos en la respuesta a emergencias y una capacidad de comunicación limitada, con la posibilidad de que esto afecte a la respuesta al suceso;
- .7 la posible falta de experiencia de la tripulación en cuanto a operaciones polares, con la posibilidad de que se produzcan errores humanos;
- .8 la posible falta de un equipo de respuesta a emergencias adecuado, con la posibilidad de que esto limite la eficacia de las medidas paliativas;
- .9 unas condiciones meteorológicas muy variables y adversas, con la posibilidad de que se produzca una escalada de sucesos; y



- .10 la sensibilidad del medio ambiente a las sustancias perjudiciales y otras repercusiones ambientales y el mayor tiempo necesario para su recuperación.

3.2 El nivel de riesgo en las aguas polares puede variar en función del lugar geográfico, la época del año con respecto a la luz diurna, la cobertura del hielo, etc. De ahí que las medidas paliativas necesarias para abordar los peligros específicos indicados *supra* puedan variar en las aguas polares y ser distintas en las aguas árticas y antárticas.

#### 4 Estructura del código

El presente código consta de la introducción y las partes I y II. La introducción incluye las disposiciones aplicables tanto a la parte I como a la parte II. La parte I consta de la parte I-A, que contiene disposiciones obligatorias sobre las medidas de seguridad, y la parte I-B, que contiene recomendaciones sobre la seguridad. La parte II consta de la parte II-A, que contiene disposiciones obligatorias sobre la prevención de la contaminación, y la parte II-B, que contiene recomendaciones sobre la prevención de la contaminación.

#### 5 Figuras que ilustran la zona del Antártico y las aguas árticas, definidas, respectivamente, en las reglas XIV/1.2 y XIV/1.3 del Convenio SOLAS [, y en las reglas [...] del Anexo I; las reglas [...] del Anexo II; la regla [...] del Anexo IV; y la regla [...] del Anexo V del Convenio MARPOL.]

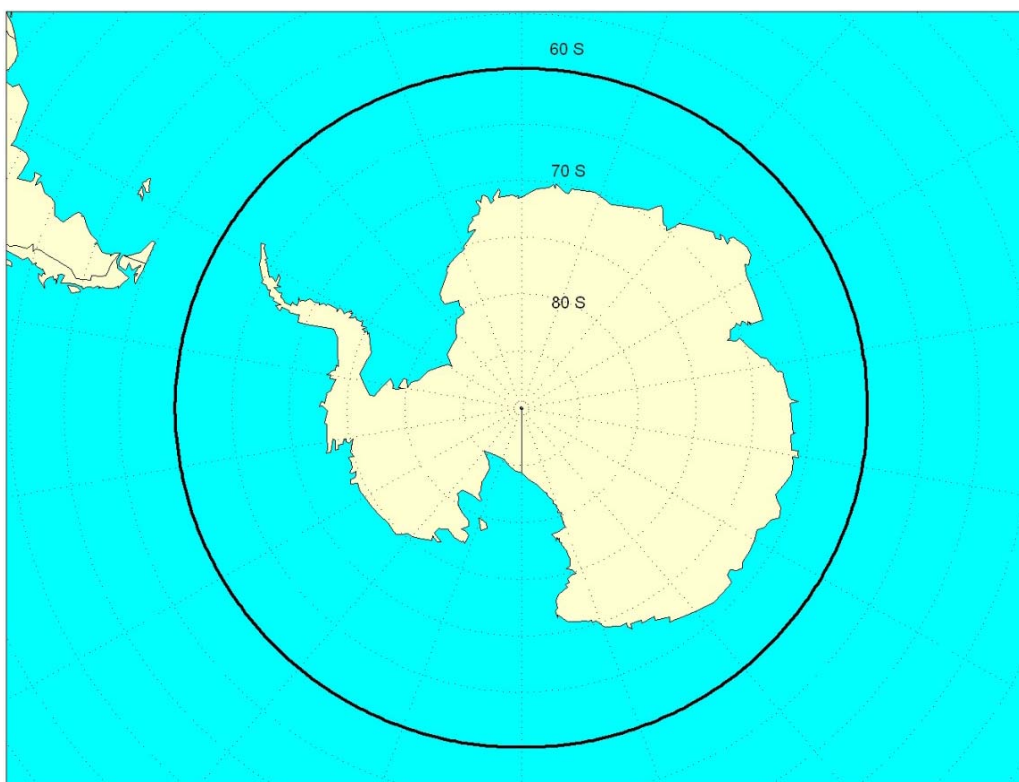


Figura 1: Extensión máxima del ámbito de aplicación en aguas antárticas<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Los mapas sólo tienen fines ilustrativos.



**Figura 2: Extensión máxima del ámbito de aplicación en aguas árticas**

**PARTE II-A  
MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN**

**CAPÍTULO 1  
PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS**

**1.1 Prescripciones operacionales**

1.1.1 En las aguas árticas estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde cualquier buque.

1.1.2 Las disposiciones del párrafo 1.1.1 no se aplicarán a la descarga de lastre limpio o separado.

1.1.3 A reserva de la aprobación de la Administración, los buques de categoría A construidos antes del [fecha de entrada en vigor] que no puedan cumplir lo dispuesto en el párrafo 1.1.1 con respecto a hidrocarburos o mezclas oleosas desde los espacios de máquinas y que operen continuamente en aguas del Ártico durante más de 30 días cumplirán lo dispuesto en el párrafo 1.1.1 a más tardar en el primer reconocimiento intermedio, o de renovación, si éste es anterior, un año después del [fecha de entrada en vigor]. Hasta tal fecha, esos buques cumplirán las prescripciones sobre descargas de la regla 15.3 del Anexo I del Convenio MARPOL.

1.1.4 Las operaciones en las aguas polares se tendrán en cuenta, según proceda, en los Libros registro de hidrocarburos, los manuales y el Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos o el Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar que se prescriben en el Anexo I del Convenio MARPOL.

**1.2 Prescripciones estructurales**

1.2.1 En el caso de los buques de las categorías A y B construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente con una capacidad total de combustible líquido inferior a 600 m<sup>3</sup>, todos los tanques de combustible líquido estarán separados del forro exterior por una distancia no inferior a 0,76 m. Esta disposición no se aplica a los tanques de combustible líquido pequeños con una capacidad individual máxima no superior a 30 m<sup>3</sup>.

1.2.2 En el caso de los buques de las categorías A y B construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente de menos de 600 toneladas de peso muerto, todos los tanques de carga construidos y utilizados para transportar hidrocarburos estarán separados del forro exterior por una distancia no inferior a 0,76 m.

1.2.3 En el caso de los buques de las categorías A y B construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente, todos los tanques de residuos de hidrocarburos (fangos) y los tanques de retención de aguas de sentina oleosas estarán separados del forro exterior por una distancia no inferior a 0,76 m. Esta disposición no se aplica a los tanques pequeños con una capacidad individual máxima no superior a 30 m<sup>3</sup>.

**CAPÍTULO 2  
PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS NOCIVAS  
LÍQUIDAS TRANSPORTADAS A GRANEL**

**2.1 Prescripciones operacionales**

2.1.1 En las aguas árticas se prohibirá toda descarga en el mar de sustancias nocivas líquidas o de mezclas que contengan dichas sustancias.

2.1.2 Las operaciones en las aguas polares se tendrán en cuenta, según proceda, en el Libro registro de carga, el Manual y el Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas o el Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar que se prescriben en el Anexo II del Convenio MARPOL.

2.1.3 En el caso de los buques de las categorías A y B construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente, el transporte de sustancias nocivas líquidas (NLS) para las cuales se prescriba el tipo de buque 3 en la columna e) del capítulo 17 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel o el transporte de las sustancias identificadas como NLS en el capítulo 18 de dicho código en los tanques de carga de los buques de tipo 3 estarán sujetos a la aprobación de la Administración. Los resultados quedarán reflejados en el Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel o en el Certificado de aptitud del buque, indicando la operación en aguas polares.

### **CAPÍTULO 3 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS PERJUDICIALES TRANSPORTADAS POR MAR EN BULTOS**

Se ha dejado en blanco intencionadamente.

### **CAPÍTULO 4 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES**

#### **4.1 Definiciones**

4.1.1 *Construido*: buque cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente.

4.1.2 *Barrera de hielo*: sábana de hielo flotante de considerable espesor, entre 2 y 50 m o más sobre el nivel del mar, anexada a la costa.<sup>3</sup>

4.1.3 *Hielo fijo*: hielo marino que se forma y permanece fijo a lo largo de la costa, en donde es anexado a la orilla, a una pared de hielo, a un frente de barrera, entre bajos fondos o témpanos varados.<sup>4</sup>

#### **4.2 Prescripciones operacionales**

4.2.1 Las descargas de aguas sucias en las aguas polares están prohibidas a menos que se realicen de conformidad con lo dispuesto en el Anexo IV del Convenio MARPOL y las prescripciones siguientes:

- .1 el buque descarga aguas sucias desmenuzadas y desinfectadas de conformidad con la regla 11.1.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL a una distancia superior a 3 millas marinas de cualquier barrera de hielo o hielo fijo, y estará lo más lejos posible de las zonas en las que la concentración de hielo sea superior a 1/10; o

---

<sup>3</sup> Véase la Nomenclatura de la OMM del Hielo Marino.

<sup>4</sup> Véase la resolución MEPC.2(VI), la resolución MEPC.159(55) o la resolución MEPC.227(64), según proceda.

- .2 el buque descarga aguas sucias que no están desmenuzadas ni desinfectadas de conformidad con la regla 11.1.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL a una distancia superior a 12 millas marinas de cualquier barrera de hielo o hielo fijo, y estará lo más lejos posible de las zonas en las que la concentración de hielo sea superior a 1/10; o
- .3 el buque utiliza una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada<sup>4</sup> que haya sido certificada por la Administración, a fin de cumplir las prescripciones operacionales que figuran en las reglas 9.1.1 o 9.2.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL, descarga aguas sucias de conformidad con la regla 11.1.2 del Anexo IV y estará lo más lejos posible de la tierra más cercana, cualquier barrera de hielo, hielo fijo o zonas en las que la concentración de hielo sea superior a 1/10.

4.2.2 Se prohíbe la descarga de aguas sucias en el mar de los buques de las categorías A y B construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente y de todos los buques de pasaje construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente, salvo cuando dichas descargas cumplan lo dispuesto en el párrafo 4.2.1.3 del presente capítulo.

4.2.3 No obstante lo prescrito en el párrafo 4.2.1, los buques de las categorías A y B que operan en zonas en las que la concentración de hielo sea superior a 1/10 durante periodos de tiempo largos sólo podrán descargar aguas sucias mediante una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada que haya sido certificada por la Administración, a fin de cumplir las prescripciones operacionales que figuran en las reglas 9.1.1 o 9.2.1 del Anexo IV del Convenio MARPOL. Estas descargas estarán sujetas a la aprobación de la Administración.

## **CAPÍTULO 5 PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LAS BASURAS DE LOS BUQUES**

### **5.1 Definiciones**

5.1.1 *Barrera de hielo*: sábana de hielo flotante de considerable espesor, entre 2 y 50 m o más sobre el nivel del mar, anexada a la costa.<sup>5</sup>

5.1.2 *Hielo fijo*: hielo marino que se forma y permanece fijo a lo largo de la costa, en donde es anexado a la orilla, a una pared de hielo, a un frente de barrera, entre bajos fondos o témpanos varados.

### **5.2 Prescripciones operacionales**

5.2.1 En las aguas árticas, la descarga de basuras en el mar permitida de conformidad con la regla 4 del Anexo V del Convenio MARPOL satisfará las prescripciones adicionales siguientes:

- .1 la descarga de desechos de alimentos en el mar sólo está permitida cuando el buque se encuentre lo más lejos posible de las zonas en las que la concentración de hielo sea superior a 1/10, pero en ningún caso a menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima, la barrera de hielo más próxima o el hielo fijo más próximo;

---

<sup>5</sup> Véase la Nomenclatura de la OMM del Hielo Marino.

- .2 los desechos de alimentos deberán estar desmenuzados o triturados de manera que puedan pasar por cribas con mallas de una abertura máxima de 25 mm. Los desechos de alimentos no estarán contaminados por ningún otro tipo de basuras;
- .3 los desechos de alimentos no se descargarán en el hielo;
- .4 la descarga de cadáveres de animales está prohibida; y
- .5 la descarga de residuos de carga que no pueden recuperarse mediante los medios normalmente disponibles de descarga sólo se permitirá cuando el buque esté en ruta y cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:
  - .1 los residuos de carga y los agentes y aditivos de limpieza contenidos en el agua de lavado de las bodegas no incluyen ninguna sustancia clasificada como perjudicial para el medio marino, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización;
  - .2 tanto el puerto de partida como el siguiente puerto de destino se encuentran en aguas árticas y el buque no transitará fuera de las aguas árticas entre esos puertos;
  - .3 en esos puertos no se dispone de instalaciones de recepción adecuadas teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización; y
  - .4 cuando se hayan cumplido las condiciones señaladas en los apartados 5.2.1.5.1, 5.2.1.5.2 y 5.2.1.5.3 del presente párrafo, la descarga del agua de lavado de las bodegas de carga que contenga residuos se efectuará lo más lejos posible de las zonas en las que la concentración del hielo sea superior a 1/10, pero en ningún caso a menos de 12 millas marinas de la tierra más próxima, la barrera de hielo más próxima o el hielo fijo más próximo.

5.2.2 En la zona del Antártico, la descarga de basuras en el mar permitida de conformidad con la regla 6 del Anexo V del Convenio MARPOL satisfará las prescripciones adicionales siguientes:

- .1 las descargas que se indican en la regla 6.1 del Anexo V del Convenio MARPOL se efectuarán lo más lejos posible de las zonas en las que la concentración de hielo sea superior a 1/10, pero en ningún caso a menos de 12 millas marinas del hielo fijo más próximo; y
- .2 los desechos de alimentos no se descargarán en el hielo.

5.2.3 Las operaciones en las aguas polares se tendrán en cuenta, según proceda, en el Libro registro de basuras, el Plan de gestión de basuras y los rótulos, que se prescriben en el Anexo V del Convenio MARPOL.

**PARTE II-B**  
**ORIENTACIONES ADICIONALES RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES**  
**DE LA INTRODUCCIÓN Y LA PARTE II-A**

**1 Orientaciones adicionales relativas al capítulo 1**

1.1 Se alienta a los buques a que apliquen la regla 43 del Anexo I del Convenio MARPOL cuando operen en las aguas árticas.

1.2 Deberían examinarse los sistemas basados en agua o lubricantes biodegradables no tóxicos en los componentes lubricados situados en el exterior del casco sumergido con interfaces directas de agua de mar, como las juntas de eje y las juntas de rotación.

**2 Orientaciones adicionales relativas al capítulo 2**

En el caso de los buques de las categorías A y B construidos el [fecha de entrada en vigor] o posteriormente y certificados para transportar sustancias nocivas líquidas (NLS), se alienta a que el transporte de las NLS para las cuales se prescriba el tipo de buque 3 en la columna e) del capítulo 17 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y el transporte de las sustancias identificadas como NLS en el capítulo 18 de dicho código se efectúen en tanques separados del forro exterior por una distancia no inferior a 760 mm.

**3 Orientaciones adicionales relativas al capítulo 5**

A fin de reducir al mínimo los riesgos relacionados con la mortalidad de la carga animal, debería examinarse el modo en que los cadáveres de animales se gestionarán, tratarán y almacenarán a bordo cuando los buques que lleven dicha carga operen en aguas polares. Se hace referencia en particular a las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL (resolución MEPC.219(63)) y las Directrices de 2012 para la elaboración de planes de gestión de basuras (resolución MEPC.220(63)).

**4 Orientaciones adicionales en virtud de otros convenios y directrices ambientales**

4.1 Hasta que no entre en vigor el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, deberían tenerse en cuenta, según proceda, las disposiciones sobre la gestión del agua de lastre de la Norma para el cambio del agua de lastre, que figura en la regla D-1, o de la Norma de eficacia de la gestión del agua de lastre, que figura en la regla D-2 del Convenio. Deberían tenerse en cuenta también las disposiciones de las Directrices para el cambio del agua de lastre en la zona del Tratado Antártico (resolución MEPC.163(56)), junto con otras directrices pertinentes que elabore la Organización.

4.2 Al seleccionar el sistema de gestión del agua de lastre debería prestarse atención a las condiciones límite que se especifican en el apéndice del Certificado de homologación y a la temperatura a la que se ha sometido a prueba el sistema, a fin de garantizar su idoneidad y eficacia en las aguas polares.

4.3 A fin de reducir al mínimo el riesgo de transferencia de especies acuáticas invasivas mediante contaminación biológica, deberían considerarse medidas para minimizar el riesgo de una degradación más rápida de los revestimientos antiincrustantes en las operaciones en hielos polares. Se hace referencia en particular a las Directrices de 2011 para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas (resolución MEPC.207(62)).

**Cuadro: Ejemplo de cuestiones relacionadas con los sistemas antiincrustantes que se han tenido en cuenta en algunos buques para navegación en hielo**  
(Algunos armadores de buques para navegación en hielo utilizan este cuadro)

	<b>Casco</b>	<b>Cajón de toma de mar</b>
Operaciones a lo largo de todo el año en aguas polares cubiertas de hielo	Revestimiento para hielo resistente a la abrasión y con coeficiente de fricción bajo.  Ningún sistema antiincrustante.	Revestimiento resistente a la abrasión.  Composición de acuerdo con el Convenio AFS. El propietario del buque decidirá el espesor del sistema antiincrustante.
Operaciones intermitentes en aguas polares cubiertas de hielo	Revestimiento para hielo resistente a la abrasión y con coeficiente de fricción bajo.  En los costados por encima de la quilla de balance, el espesor máximo del sistema antiincrustante será de 75 µm para proteger el casco entre la aplicación del sistema antiincrustante y el siguiente viaje previsto en aguas cubiertas de hielo. El propietario del buque decidirá el espesor en la zona del fondo. El propietario del buque debería decidir también la composición del sistema antiincrustante.	Composición de acuerdo con el Convenio AFS. El propietario del buque decidirá el espesor del sistema antiincrustante.
Buques de las categorías B y C	Composición de acuerdo con el Convenio AFS. El propietario del buque decidirá el espesor del sistema antiincrustante.	Composición de acuerdo con el Convenio AFS. El propietario del buque decidirá el espesor del sistema antiincrustante.

\*\*\*



EDITADO POR LA DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA  
MERCANTE

OFICINA DE REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARITIMAS  
Dirección: Errázuriz 537 Valparaíso – Teléfono 56 - 32 – 220 8461 / 220 8415

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