

EPÍTOME DE INSTRUMENTOS O.M.I. VIGENTES EN CHILE



2023

Preparado y editado por:

PAC Gdo. 5 (CN LT) Rubén ROJAS Todorovich

PAC Gdo. 11 (SOM) Carlos ALTAMIRANO Arancibia

Exordio

Las presentes páginas se han preparado con la finalidad de orientar al lector en el contenido de los instrumentos de la Organización Marítima Internacional (O.M.I.), que se encuentran incorporados a la legislación nacional, con la finalidad de conocer las fechas en que ellos fueron adoptados, presentar una síntesis de su contenido, consignar el ámbito de aplicación de sus normas y la fecha de adopción del instrumento a nivel internacional. Por otra parte, no se han incluido las enmiendas que ha adoptado nuestro país por cada documento, en consideración a que ellas se encuentran detalladas en las fichas técnicas incorporadas en cada texto del instrumento, versión nacional, que se encuentran a disposición de los usuarios en la página web de DIRECTEMAR (www.directemar.cl - Marco Normativo - Internacional Convenios).

Los instrumentos O.M.I. contenidos en el presente compendio corresponden a convenios, protocolos, códigos y directrices que los miembros de la O.M.I. han adoptado con el propósito de promover la cooperación entre los Estados y la industria del transporte, para mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación marina, incluida la componente del factor humano. Por lo anterior, la información de este documento se encuentra agrupada por el color de fondo del título del instrumento, para el caso de los asociados al SOLAS: celeste, MARPOL: verde, STCW: fucsia, los administrativos de la O.M.I.: azul y en café se ha dejado el Convenio FAL.

Por último, esperamos que el presente escrito contribuya al conocimiento de los instrumentos O.M.I., adoptados por el Estado de Chile, como asimismo motive su inquietud por profundizar en sus contenidos.

Índice

	Pág.
<i>Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y sus Protocolos de 1978 y 1988, enmendado (SOLAS 1974)</i>	6
<i>Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (COLREG 1972)</i>	8
<i>Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 y su Protocolo de 1988 (1966 Load and Lines Convention y 1988 Load Lines Protocol)</i>	10
<i>Convenio Internacional sobre el Arqueo de Buques, 1969 (Tonnage Convention 1969)</i>	12
<i>Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos (Código de Investigación de Siniestros / Casualty Investigation Code)</i>	14
<i>Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS / LSA Code)</i>	15
<i>Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS / ISM Code)</i>	16
<i>Código Internacional de Seguridad para los Buques que utilicen Gases u otros Combustibles de Bajo Punto de Inflamación (Código IGF / IGF Code)</i>	18
<i>Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad (Código NGV 1994 / 1994 HSC Code)</i>	19
<i>Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad (Código NGV 2000 / 2000 HSC Code)</i>	21
<i>Código Internacional de Sistemas de Seguridad Contra Incendios (Código SSCI / FSS Code)</i>	23
<i>Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego (Código PEF / FTP Code)</i>	24

<i>Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego, 2010</i> (Código PEF 2010 / 2010 FTP Code)	25
<i>Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel</i> (Código CIG / IGC Code)	26
<i>Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel</i> (Código CIQ / IBC Code)	28
<i>Código Internacional para la Protección de los Buques de las Instalaciones Portuarias</i> (Código PBIP / ISPS Code).....	31
<i>Código Internacional para la Seguridad del Transporte de Combustible Nuclear Irradiado, Plutonio y Desechos de Alta Actividad en bultos a bordo de los Buques</i> (Código CNI / INF Code).....	32
<i>Código Internacional de Seguridad para los Buques que Operen en Aguas Polares</i> (Código POLAR / POLAR Code)	33
<i>Código Internacional sobre el Programa Mejorado de Inspecciones durante los Reconocimientos de Graneleros y Petroleros, 2011</i> (Código ESP 2011 / 2011 ESP Code).....	34
<i>Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas</i> (Código IMDG / IMDG Code)	36
<i>Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel</i> (Código IMSBC / IMSBC Code).....	38
<i>Código para las Organizaciones Reconocidas</i> (Código OR / RO Code).....	40
<i>Código sobre Niveles de Ruido a Bordo de los Buques</i> (NOISE Code).....	41
<i>Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros</i> (Torremolinos 1977 / Convenio SFV / SFV Convention)	43

<i>Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979 (Convenio SAR / SAR Convention)</i>	44
<i>Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA 1988 / 1988 SUA Convention)</i>	45
<i>Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental (Protocolo SUA 1988 / 1988 SUA Protocol)</i>	46
<i>Directrices relativas a la Autorización de las Organizaciones que actúen en nombre de la Administración (Resolución OMI A.739(18), 1993)</i>	47
<i>Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78 y Protocolo de 1997)</i>	48
<i>Código Técnico relativo al Control de las Emisiones de Óxidos de Nitrógeno de los Motores Diésel Marinos (Código NO_x 2008 / NO_x Technical Code, 2008)</i>	50
<i>Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, de 1969 (Intervention Convention, 1969)</i>	52
<i>Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación del Mar por Sustancias distintas de los Hidrocarburos, 1973 (1973 Intervention Protocol)</i>	54
<i>Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (OPRC Convention)</i>	55
<i>Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 2000 (Protocolo de Cooperación SNP /OPR - HNS Protocol)</i>	56
<i>Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antíncrustante Perjudiciales en los Buques, 2001 (Convenio AFS / AFS Convention)</i>	57
<i>Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ / BCH Code)</i>	59

<i>Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las aguas del mar por Hidrocarburos, 1969 y su Protocolo de 1992</i> (1969 Civil Liability Convention y CLC PROT 1992)	61
<i>Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, 1972</i> (London Convention)	63
<i>Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, 1972</i> (London Protocol).....	64
<i>Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, Enmendado (STCW Convention)</i>	65
<i>Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI</i> (Código III / III Code)	67
<i>Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional</i> (IMO Convention)	68
<i>Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional</i> (Convenio FAL 1965 / FAL Convention)	70

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y sus Protocolos de 1978 y 1988, enmendado. (SOLAS 1974)		
Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y sus Protocolos de 1978 y 1988, enmendado. (SOLAS 1974)		
1.-	Aprobado por:	Convenio: D.S. (M.RR.EE.) N° 328, del 15 de abril de 1980. Protocolo 78: D.S. (M.RR.EE.) N° 145, del 5 de febrero de 1996. Protocolo 88: D.S. (M.RR.EE.) N° 1438, del 28 de agosto de 2000.
2.-	Publicado en:	Convenio: D.O. N° 30.686, del 11 de junio de 1980. Protocolo 78: D.O. N° 35.453, del 27 de abril de 1996. Protocolo 88: D.O. N° 36.819, del 22 de noviembre de 2000.
3.-	Síntesis:	<p>El Convenio SOLAS y sus Protocolos tienen como propósito establecer normas mínimas para la construcción de la nave, su equipamiento de operación, seguridad y protección de la carga, sus tripulaciones y pasajeros.</p> <p>Su composición actual considera los siguientes capítulos:</p> <p>Capítulo I – Disposiciones generales. Capítulo II-1 – Construcción – Estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas. Capítulo II-2 – Construcción - Prevención, detección y extinción de incendios. Capítulo III – Dispositivos y medios de salvamento. Capítulo IV – Radiocomunicaciones. Capítulo V - Seguridad de la navegación. Capítulo VI - Transporte de cargas y combustible líquido (versa sobre todos los tipos de cargas, excepto líquidos y gases a granel). En sus reglas se establecen prescripciones relativas a la estiba y sujeción de las cargas y de las unidades de carga (como por ejemplo, los contenedores). Capítulo VII - Transporte de mercancías peligrosas. Parte A - Transporte de mercancías peligrosas en bultos. Parte B - Construcción y equipo de buques que transporten productos químicos líquidos peligrosos a granel. Parte C - Construcción y equipo de buques que transporten gases licuados a granel. Parte D - Prescripciones especiales para el transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques. Capítulo VIII - Buques nucleares.</p>

		<p>Capítulo IX - Gestión de la seguridad operacional de los buques.</p> <p>Capítulo X - Medidas de seguridad aplicadas a las naves de gran velocidad.</p> <p>Capítulo XI-1 - Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima.</p> <p>Capítulo XI-2 - Medidas especiales para incrementar la protección marítima.</p> <p>Capítulo XII – Medidas de seguridad adicionales aplicables a los graneleros.</p> <p>Capítulo XIII – Verificación de cumplimiento.</p> <p>Capítulo XIV – Medidas de seguridad para los buques que operen en aguas polares.</p>
4.-	Ámbito de aplicación:	El Convenio será aplicable a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados cuyos Gobiernos sean Gobiernos Contratantes.
5.-	Vigencia internacional:	25 de mayo de 1980.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972. (COLREG 1972)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 473, del 12 de agosto de 1977.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 29.874, del 29 de septiembre de 1977.
3.-	Síntesis:	<p>El Convenio se aplica a todos los buques en alta mar, independiente de su sistema de propulsión, y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima. Un estado contratante podrá extender en cualquier momento a su territorio (aguas marinas o continentales) la aplicación de este Convenio mediante notificación escrita al Secretario General de la OMI.</p> <p>La finalidad de este instrumento es disponer un conjunto de normas que regulen la conducta de los buques y embarcaciones con relación a su operación en navegación, actividad o circunstancias en que se encuentren, estableciendo quiénes están obligados a cumplirlas, excepto cuando son modificadas por alguna regla especial dictada por la administración marítima de un Estado acogido al Convenio.</p> <p>El Reglamento está estructurado en seis partes, cuarenta y un reglas y cuatro anexos técnicos.</p>
4.-	Ámbito de aplicación:	<ol style="list-style-type: none"> 1) El presente Reglamento se aplicará a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima. 2) Ninguna disposición del presente Reglamento impedirá la aplicación de reglas especiales, establecidas por la autoridad competente para las radas, puertos, ríos, lagos o aguas interiores que tengan comunicación con alta mar y sean navegables por los buques de navegación marítima. Dichas reglas especiales deberán coincidir en todo lo posible con lo dispuesto en el presente Reglamento. 3) Ninguna disposición del presente reglamento impedirá la aplicación de reglas especiales establecidas por el Gobierno de cualquier Estado en cuanto a utilizar luces de situación y señales luminosas, marcas o señales de pito adicionales para buques de guerra y buques navegando en convoy o en cuanto a utilizar luces de situación y señales luminosas o marcas adicionales para buques dedicados a la pesca en flotilla. En la medida de lo posible, dichas luces de situación y señales luminosas, marcas o señales de pito adicionales serán tales que

		<p>no puedan confundirse con ninguna luz, marca o señal autorizada en otro lugar del presente Reglamento.</p> <p>4) La Organización podrá adoptar dispositivos de separación de tráfico a los efectos de este Reglamento.</p> <p>5) Siempre que el Gobierno interesado considere que un buque de construcción especial, o destinado a un fin especial, no pueda cumplir plenamente con lo dispuesto en alguna de las presentes reglas sobre número, posición, alcance o sector de visibilidad de las luces o marcas, y sobre la disposición y características de los dispositivos de señales acústicas, tal buque cumplirá con otras disposiciones sobre número, posición, alcance o sector de visibilidad de las luces o marcas, y sobre la disposición y características de los dispositivos de señales acústicas, que a juicio de su Gobierno representen respecto de ese buque el cumplimiento que más se aproxime a lo dispuesto en el presente Reglamento.</p>
5.-	Vigencia internacional:	15 de julio de 1977.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 y su Protocolo de 1988. (1966 Load Lines Convention y 1988 Load Lines Protocol)		
1.-	Aprobado por:	Convenio: D.S. (M.RR.EE.) N° 241, del 26 de marzo de 1975. Protocolo: D.S. (M.RR.EE.) N° 1.437, del 28 de agosto de 2000.
2.-	Publicado en:	Convenio: D.O. N° 29.185, del 23 de junio de 1975. Protocolo: D.O. N° 36.819, del 22 de noviembre de 2000.
3.-	Síntesis:	El Convenio sobre líneas de carga de 1966, contribuye a la seguridad de las naves durante sus singladuras estableciendo los calados hasta los cuales se puede cargar un buque. Esos límites se determinan en forma de francobordos, junto con la integridad estanca a la intemperie y al agua. Sus reglas tienen en cuenta los posibles peligros que surgen en diferentes zonas de navegación y en distintas estaciones del año.
4.-	Esfera de aplicación:	<p>1) El presente Convenio se aplicará a los siguientes buques:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) buques matriculados en países cuyo Gobierno es un Gobierno contratante; b) buques matriculados en aquellos territorios a los que, en virtud del Artículo 32, se aplica este Convenio; c) buques no matriculados que lleven la bandera de un Estado cuyo Gobierno es un Gobierno contratante. <p>2) El presente Convenio se aplicará a los buques que efectúen viajes internacionales.</p> <p>3) Salvo disposición expresa en otro sentido, las reglas que figuran en el Anexo I son aplicables a los buques nuevos.</p> <p>4) Los buques existentes que no cumplan exactamente lo que disponen las reglas contenidas en el anexo I, o alguna de ellas, deberán, cumplir, por lo menos, con las disposiciones mínimas correspondientes que la Administración aplicaba a los buques que efectuaban viajes internacionales, antes de la entrada en vigor del presente Convenio; en ningún caso podrá exigirse un aumento de su francobordo. Para obtener una reducción del francobordo tal como fue fijado anteriormente, estos buques deberán cumplir con todas las condiciones impuestas por el presente Convenio.</p>

		5) Las reglas que figuran en el anexo 2 se aplicarán a los buques nuevos y a los existentes a los que se refieren las disposiciones del presente Convenio.
5.-	Vigencia internacional:	21 de julio de 1968.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Convenio Internacional sobre el Arqueo de Buques, 1969. (Tonnage Convention 1969)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 22, del 6 de enero de 1983.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 31.549, del 23 de abril de 1983.
3.-	Síntesis:	El Convenio tiene el propósito de establecer principios y reglas uniformes en lo que respecta a la determinación del arqueo de los buques que realizan viajes internacionales. Consta de veintidós artículos y tres anexos.
4.-	Esfera de aplicación:	<p>1) El presente Convenio se aplica a los siguientes buques que efectúen viajes internacionales:</p> <p>a) buques matriculados en países cuyo gobierno es un Gobierno contratante;</p> <p>b) buques matriculados en territorios en los cuales se aplica el presente Convenio en virtud del Artículo 20;</p> <p>c) buques no matriculados que enarboles la bandera de un Estado cuyo gobierno es un Gobierno contratante;</p> <p>2) El presente Convenio se aplica a:</p> <p>a) los buques nuevos;</p> <p>b) los buques existentes en los que se efectúen transformaciones o modificaciones que según el parecer de la Administración den lugar a una variación importante de su arqueo bruto;</p> <p>c) los buques existentes a petición del propietario; y</p> <p>d) todos los buques existentes, después de transcurridos doce años desde la fecha de entrada en vigor del Convenio. Sin embargo, estos buques, con exclusión de los mencionados en los apartados b) y c) de este párrafo, conservarán sus arqueos anteriores a efectos de la aplicación de las disposiciones pertinentes de otros convenios internacionales existentes.</p>

		3) Aquellos buques existentes a los que se aplique el presente Convenio en virtud del apartado c) del párrafo 2 de este artículo, dejarán de tener sus arqueoos determinados de acuerdo con los requisitos que la Administración aplicaba a los buques dedicados a viajes internacionales antes de la entrada en vigor del presente Convenio.
5.-	Vigencia internacional:	18 de julio de 1982.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Código de Normas Internacionales y Prácticas Recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos. (Código de Investigación de Siniestros / Casualty Investigation Code)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 106, del 29 de julio de 2015.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 41.286, del 20 de octubre de 2015.
3.-	Síntesis:	El Código para la Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos tiene como finalidad promover la cooperación y establecer un enfoque común entre los Estados, a considerarse al momento de realizar investigaciones sobre siniestros y sucesos marítimos.
4.-	Ámbito de aplicación:	Las investigaciones sobre seguridad marítima de siniestros y sucesos marítimos.
5.-	Vigencia internacional:	1 de enero de 2010.
6.-	Modificado por:	En la medida que Chile adopte enmiendas de este Código en su normativa nacional, estas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Código Internacional de Dispositivos de Salvamento. (Código IDS / LSA Code)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 15, del 11 de enero de 2011.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 40.117, del 23 de noviembre de 2011.
3.-	Síntesis:	El Código tiene por objeto proporcionar normas internacionales relativas a los dispositivos de salvamento prescritos en el capítulo III del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974.
4.-	Ámbito de acción	El antes indicado.
5.-	Vigencia internacional:	1 de julio de 1998.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación. (Código IGS / ISM Code)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 384, del 26 de diciembre de 2003.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 37.838, del 17 de abril de 2004.
3.-	Síntesis:	<p>El Código tiene como fin proporcionar una normativa internacional para la gestión y operación de los buques en condiciones de seguridad y la prevención de la contaminación.</p> <p>Por otra parte, establece los objetivos de gestión de la seguridad y exige que “la empresa” establezca un sistema de gestión de la seguridad. “La empresa” se define como el propietario del buque o cualquier persona -tal como el gestor naval o el fletador del buque sin tripulación- que haya asumido la responsabilidad de la explotación del buque y que al hacerlo, haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código.</p> <p>Se requiere que la empresa establezca e implante una política para lograr estos objetivos. Esto incluye proporcionar los recursos necesarios y apoyo en tierra.</p> <p>Se espera que cada empresa “designe a una persona o personas en tierra que tengan acceso directo al más alto nivel de gestión” para proporcionar un enlace entre la compañía y aquellos que están a bordo.</p>
4.-	Ámbito de acción:	<p>El Convenio es aplicable a los buques que se indican a continuación, cualquiera que sea su fecha de construcción:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, a más tardar el 1 de julio de 1998; 2) petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueado bruto igual o superior a 500 a más tardar el 1 de julio de 1998; y 3) otros buques de carga y las unidades móviles de perforación mar adentro de arqueado bruto igual o superior a 500 a más tardar el 1 de julio de 2002. <p>El presente capítulo no será aplicable a los buques de Estado destinados a fines no comerciales.</p>

5.-	Vigencia internacional:	1 de julio de 1998.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

<p align="center">Código Internacional de Seguridad para los Buques que utilicen Gases u otros Combustibles de Bajo Punto de Inflamación. (Código IGF / IGF Code)</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 189, del 22 de junio de 2022.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 43.335, del 24 de agosto de 2022.
3.-	Síntesis:	El propósito del Código es establecer normas de carácter obligatorio para la disposición, instalación, control y vigilancia de maquinaria, equipo y sistemas que consumen combustibles de bajo punto de inflamación a fin de reducir al mínimo los riesgos para el buque, la tripulación y el medio ambiente, tomando en consideración la naturaleza de los combustibles utilizados, excepto aquéllos que estén regidos por el Código CIG.
4.-	Ámbito de aplicación	Salvo disposición expresa en otro sentido, el Código se aplica a los buques regidos por la parte G del capítulo II-1, del Convenio SOLAS.
5.-	Vigencia internacional:	1 de enero de 2017.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad. (Código NGV 1994 / 1994 HSC Code)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 91, del 6 de julio de 2015.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 41.249, del 3 de septiembre de 2015.
3.-	Síntesis:	El Código NGV 1994, se entiende como un conjunto de disposiciones detalladas sobre el proyecto y la construcción de naves de gran velocidad que realizan viajes internacionales.
4.-	Ámbito de aplicación	<p>El Código es aplicable a las naves de gran velocidad que realizan viajes internacionales.</p> <p>Es aplicable a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) naves de pasaje que en el curso de su viaje a plena carga no estén a más de 4 h de un lugar de refugio a la velocidad normal de servicio; y 2) naves de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que en el curso de su viaje a plena carga no estén a más de 8 h de un lugar de refugio a la velocidad normal de servicio. <p>El presente Código, a menos que se indique expresamente lo contrario, no es aplicable a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Gobierno Contratante y que estén destinados exclusivamente a servicios no comerciales del Gobierno; 2) naves no propulsadas por medios mecánicos; 3) naves de madera de construcción primitiva; 4) naves de recreo no dedicadas al tráfico comercial; y 5) naves de pesca. <p>No obstante, se recomienda que, dentro de lo razonable y factible, los buques de Guerra, los buques auxiliares de la armada u otros buques que cuya propiedad o explotación corresponda a un Gobierno Contratante y que estén destinados exclusivamente a servicios no comerciales del Gobierno, operen de forma compatible con lo prescrito en el presente Código.</p>

		<p>El presente Código no es aplicable a las naves que sólo naveguen por los Grandes Lagos de América del Norte y el río San Lorenzo, hasta una línea recta, al Este, trazada desde Cap des Rosiers a West Point, Anticosti Island, y al Norte de Anticosti Island, el 63° meridiano.</p> <p>La Administración deberá verificar la aplicación del presente Código y ésta habrá de ser aceptable para los gobiernos de los Estados en que opere la nave.</p>
5.-	Vigencia internacional:	1 de enero de 1996.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad. (Código NGV 2000 / 2000 HSC Code)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 80, del 18 de julio de 2013.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 40.831, del 11 de abril de 2014.
3.-	Síntesis:	<p>El Código NGV 2000, son disposiciones sobre el proyecto y la construcción de naves de gran velocidad que realizan viajes internacionales, el equipo con que deben ser dotadas, y las condiciones de su utilización y mantenimiento.</p> <p>Se estableció el 6 de junio de 2001, y surge como una enmienda al “NGV” de 1994, y se aplicará a todas las naves construidas a partir del 1 de julio de 2002. Entre dichas enmiendas encontramos la dotación a bordo de un registrador de datos de viaje (VDR), determinadas publicaciones náuticas y cartas, y un sistema de identificación automática (AIS).</p>
4.-	Ámbito de aplicación	<p>En general, el Código es aplicable a toda nave de gran velocidad que se ajuste a lo especificado en el párrafo siguiente, que realice viajes internacionales y cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2002, o posteriormente.</p> <p>El presente Código es aplicable a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) las naves de pasaje que en el curso de su viaje no estén a más de 4 horas de un lugar de refugio al 90% de la velocidad máxima; y 2) las naves de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que en el curso de su viaje a plena carga no estén a más de 8 horas de un lugar de refugio al 90% de la velocidad máxima. <p>El presente Código, a menos que se indique expresamente lo contrario, no es aplicable a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) naves de guerra o para el transporte de tropas; 2) naves no propulsadas por medios mecánicos; 3) naves de madera de construcción primitiva; 4) naves de recreo no dedicadas al tráfico comercial; y

		<p>5) naves de pesca.</p> <p>El presente Código no es aplicable a las naves que sólo naveguen por los Grandes Lagos de América del Norte y el río San Lorenzo, hasta una línea recta, al este, trazada desde Cap des Rosiers a West Point, Anticosti Island y, al norte de Anticosti Island, el meridiano 63°.</p> <p>La Administración verificará la aplicación del presente Código y ésta habrá de ser aceptable para los gobiernos de los Estados en que opere la nave.</p>
5.-	Vigencia internacional:	1 de julio de 2002.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Código Internacional de Sistemas de Seguridad Contra Incendios. (Código SSCI / FSS Code)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 53, del 8 de mayo de 2013.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 40.763, del 22 de enero de 2014.
3.-	Síntesis:	El Código tiene la finalidad de entregar normas internacionales sobre determinadas especificaciones técnicas para los sistemas de seguridad contra incendios prescritos en el capítulo II-2, del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>El Código es aplicable a los sistemas de seguridad contra incendios mencionados en el capítulo II-2, del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, enmendado.</p> <p>Salvo disposición expresa en otro sentido, el presente Código es aplicable a los sistemas de seguridad contra incendios de los buques cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, el 1 de julio de 2002 o posteriormente.</p> <p>No obstante, las enmiendas al Código adoptadas con posterioridad al 1 de julio de 2002 se aplicarán solamente a los buques cuya quilla se coloque, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha en que las enmiendas entren en vigor o posteriormente, salvo disposiciones expresa en otro sentido.</p>
5.-	Vigencia internacional:	1 de julio de 2022.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego. (Código PEF / FTP Code)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 26, del 3 de febrero de 2011.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 40.117, del 23 de noviembre de 2011.
3.-	Síntesis:	El Código incluye prescripciones internacionales para los laboratorios de ensayo y la homologación y procedimientos de ensayo de exposición al fuego para productos enumerados en el capítulo II-2, del Convenio SOLAS.
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>El Código está destinado a que lo utilicen la Administración y la autoridad competente del Estado de abanderamiento cuando aprueben productos que se vayan a instalar en buques que enarboleden el pabellón del Estado de abanderamiento, de conformidad con las prescripciones de seguridad contra incendios del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada.</p> <p>Este Código será utilizado por los laboratorios de ensayo cuando sometan a ensayo y evalúen productos con arreglo a lo dispuesto en el mismo.</p>
5.-	Vigencia internacional:	1 de julio de 1998.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

<p align="center">Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Ensayo de Exposición al Fuego, 2010. (Código PEF 2010 / 2010 FTP Code)</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 41, del 23 de marzo de 2015.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 41.205, del 11 de julio de 2015.
3.-	Síntesis:	El Código incluye prescripciones internacionales para los laboratorios de ensayo y la homologación y procedimientos de ensayo de exposición al fuego para productos enumerados en el capítulo II-2, del Convenio SOLAS.
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>El presente Código está destinado a que lo utilicen la Administración y la autoridad competente del Estado de abanderamiento cuando aprueben productos que se vayan a instalar en buques que enarboles el pabellón del Estado de abanderamiento, de conformidad con las prescripciones de seguridad contra incendios del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.</p> <p>El Código será utilizado por los laboratorios de ensayo cuando sometan a ensayo y evalúen productos con arreglo a lo dispuesto en el mismo.</p>
5.-	Vigencia internacional:	1 de julio de 2012.
6.-	Modificado por:	En la medida que Chile adopte enmiendas de este Código en su normativa nacional, estas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

<p align="center">Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel. (Código CIG / IGC Code)</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 145, del 5 de febrero de 1996.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 35.453, del 27 de abril de 1996.
3.-	Síntesis:	<p>El Código establece una norma internacional para la seguridad del transporte marítimo a granel de gases licuados y otras sustancias enumeradas en el capítulo 19 del Código, estableciendo las normas de proyecto y construcción de los buques destinados a dicho transporte y el equipo que deben llevar con miras a reducir al mínimo los riesgos para el buque, la tripulación de éste y el medio ambiente, habida cuenta de la naturaleza de los productos.</p> <p>Fija la relación que debe existir entre distintos tipos de buque y los riesgos inherentes a los productos regidos por el Código. Cada uno de éstos puede tener una o varias características de peligrosidad, comprendidas las de inflamabilidad, toxicidad, corrosividad y reactividad.</p>
4.-	Aplicación	<p>En general, el Código se aplica a los buques con independencia de su tamaño, incluidos los de arqueo bruto inferior a 500, que se dediquen al transporte a granel de gases licuados con una presión de vapor absoluta superior a 0,28 MPa a una temperatura de 37,8°C y de otros productos, cuya lista figura en el capítulo 19.</p> <p>Salvo disposición expresa en otro sentido, el Código se aplicará a todo buque cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente en que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) comienza la construcción que puede identificarse como propia del buque; y 2) ha comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado de materia estructural o un 1% de dicho total, si este segundo valor es menor, <p>el 1 de julio de 2016 o posteriormente.</p>

5.-	Vigencia internacional:	1 de julio 1986.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

<p align="center">Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ / IBC Code)*</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 145, del 5 de febrero de 1996. (SOLAS) D.S. (M.RR.EE.) N° 94, del 7 de abril de 2003.(MARPOL)
2.-	Publicado en:	D.O. N° 38.453, del 27 de abril de 1996. D.O. N° 37.641, del 22 de agosto de 2003.
3.-	Síntesis:	<p>La finalidad del presente Código es sentar una norma internacional para la seguridad del transporte marítimo a granel de los productos químicos peligrosos y sustancias nocivas líquidas que se enumeran en el capítulo 17 del Código.</p> <p>Además, el Código prescribe normas de proyecto y construcción de los buques, independientemente de su arqueo, destinados a dicho transporte, y el equipo que llevarán con miras a reducir al mínimo los riesgos para el buque, la tripulación de éste y el medio ambiente, habida cuenta de la naturaleza de los productos transportados.</p>
4.-	Ámbito de aplicación	<p>El Código es aplicable a los buques, independientemente de sus dimensiones, incluidos los de arqueo bruto inferior a 500, dedicados al transporte de cargas a granel de productos químicos peligrosos o sustancias nocivas líquidas (SNL) que no sean petróleo ni productos inflamables análogos, como los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) productos que encierran riesgos de incendio importantes, superiores a los presentados por los productos derivados del petróleo y los productos inflamables análogos; 2) productos que encierran riesgos importantes, además del de inflamabilidad o distintos de éste. <p>Los productos que han sido analizados, determinándose que los riesgos que entrañan desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación no justifican la aplicación del Código, figuran en el capítulo 18.</p> <p>Los líquidos regidos por el Código son aquellos cuya presión de vapor absoluta no excede de 0,28 MPa a una temperatura de 37,8° C.</p> <p>A los efectos del Convenio SOLAS 1974, el Código es aplicable a buques que estén dedicados al transporte de productos incluidos en</p>

		<p>el capítulo 17 en consideración a sus características de seguridad e identificados como tales por medio de la letra o letras "S" o "S/P" en la columna d.</p> <p>A los efectos del MARPOL 73/78, el Código es aplicable solamente a los buques tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas, tal como éstos quedan definidos en la regla 1.16.2 del Anexo II de ese Convenio, que estén dedicados al transporte de sustancias nocivas líquidas identificadas como tales por medio de las letras X, Y o Z en la columna c del capítulo 17.</p> <p>Cuando exista el propósito de efectuar el transporte a granel de algún producto que no esté enumerado en los capítulos 17 ó 18, la Administración y las Administraciones portuarias interesadas en dicho transporte prescribirán las condiciones previas adecuadas para efectuarlo, teniendo en cuenta los criterios para la evaluación de la peligrosidad de los productos químicos a granel. Para evaluar el riesgo de contaminación que encierra dicho producto y asignarle una categoría de contaminación deberá seguirse el procedimiento indicado en la regla 6.3 del Anexo II del MARPOL 73/78. Esas condiciones serán puestas en conocimiento de la Organización a fin de que las someta a examen, con miras a incluir el producto en el Código.</p> <p>Salvo disposición expresa en otro sentido, el Código es aplicable a todo buque cuya quilla haya sido colocada, o que se encuentre en la fase en que:</p> <ol style="list-style-type: none">1) comienza la construcción que puede identificarse como propia del buque; y2) ha comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado de material estructural o un 1% de dicho total, si este segundo valor es menor; <p>el 1 de julio de 1986 o posteriormente.</p> <p>Todo buque, independientemente de la fecha de construcción, que sea transformado en buque tanque quimiquero el 1 de julio de 1986 o posteriormente, será considerado como un buque tanque quimiquero construido en la fecha en que comience tal transformación. Esta disposición relativa a la transformación no es aplicable a la modificación de los buques a que se hace referencia en la regla 1.14 del Anexo II del MARPOL 73/78.</p>
--	--	--

		Cuando en el Código se haga referencia a un párrafo, se aplicarán todas las disposiciones de los subpárrafos correspondientes a ese párrafo.
5.-	Vigencia internacional:	1 de julio de 1986. (SOLAS). 6 de abril de 1978. (MARPOL).
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”
*	Convenio SOLAS, enmienda MSC.4(48) Convenio MARPOL, enmienda MEPC.19(22)	

<p align="center">Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. (Código PBIP / ISPS Code)</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 71, del 31 de marzo de 2005.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 38.210, del 14 de julio de 2005.
3.-	Síntesis:	Código tiene como propósito garantizar la seguridad del transporte marítimo, de las instalaciones portuarias y su zona de influencia respecto del tráfico ilícito de estupefacientes, contrabando, terrorismo, narcoterrorismo, lavado de dinero, tráfico de personas, polizones e inmigración ilegal.
4.-	Finalidad:	Establece un marco de cooperación internacional para detectar amenazas contra la seguridad y adoptar medidas preventivas. También define funciones y responsabilidades a nivel nacional e internacional, garantiza la recopilación e intercambio de información, ofrece una metodología para efectuar evaluaciones de la protección y garantiza la confianza de que se cuenta con las medidas de protección adecuadas.
5.-	Vigencia internacional:	1 de julio de 2004.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

<p align="center">Código Internacional para la Seguridad del Transporte de Combustible Nuclear Irradiado, Plutonio y Desechos de Alta Actividad en bultos a bordo de los Buques. (Código CNI / INF Code)</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 12, del 11 de enero de 2011.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 40.117, del 23 de noviembre de 2011.
3.-	Síntesis:	<p>El Código tiene como propósito regular y dar transparencia a una actividad de transporte especial que operaba fuera de prescripciones internacionales comunes, en consideración a que se normaban mercancías peligrosas de baja radiactividad.</p> <p>El Instrumento será aplicable a todos los buques, independientemente de su fecha de construcción y tamaño, incluidos los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500, que transporten carga de CNI. No será aplicable a los buques de guerra, unidades navales auxiliares ni a otros buques pertenecientes a un Gobierno Contratante, o explotados por este, y utilizados a la sazón únicamente para un servicio público no comercial.</p>
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>El Código es aplicable a los buques que transportan carga de CNI, según se prescribe en la regla VII/15 del Convenio SOLAS 74, enmendado.</p> <p>Además de las prescripciones del presente Código, se aplicarán al transporte de carga de CNI las disposiciones del Código IMDG.</p> <p>La carga de CNI que deba llevarse en buques de clase CNI 3 no podrá transportarse en buques de pasaje.</p>
5.-	Vigencia internacional:	1 de enero de 2001.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Código Internacional de Seguridad para los Buques que Operen en Aguas Polares. (Código POLAR / POLAR Code)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 219, del 20 de diciembre de 2019.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 42.887, del 22 de febrero de 2021.
3.-	Síntesis:	<p>El objetivo del 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.</p> <p>Abarca asuntos relacionados con la construcción, equipo, funcionamiento, formación, búsqueda y salvamento y protección del medio marino de interés para los buques que operan en aguas polares.</p>
4.-	Ámbito de aplicación y alcance:	<p>Buques que operan en aguas polares.</p> <p>El Código 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 en las aguas polares, remotas, vulnerables y posiblemente inhóspitas.</p>
5.-	Vigencia internacional:	1 de enero de 2017.
6.-	Modificado por:	En la medida que el Estado de Chile adopte enmiendas de este Código en su normativa nacional, estas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

<p align="center">Código Internacional sobre el Programa Mejorado de Inspecciones durante los Reconocimientos de Graneleros y Petroleros, 2011. (Código ESP 2011 / 2011 ESP Code)</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 118, del 8 de octubre de 2021.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 43.221, del 5 de abril de 2022.
3.-	Síntesis:	El Código se elaboró con el objeto de ofrecer una norma de reconocimiento uniforme para la realización periódica de inspecciones, en condiciones de seguridad, de las zonas de carga y de lastre de los petroleros y graneleros. Su propósito es garantizar que se efectúe un examen a nivel adecuado de los planos y documentos y de que la aplicación se haga de manera uniforme.
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>El Código se aplicará a todos los graneleros con propulsión propia de arqueo bruto igual o superior a 500 excepto los graneleros de doble forro en el costado definidos en el párrafo 1.2.1 de la parte B del anexo A.</p> <p>El Código se aplicará a los reconocimientos de la estructura del casco y de los sistemas de tuberías instalados en la zona de las bodegas de carga, coferdanes, túneles de tuberías, espacios vacíos, tanques de fueloil en la zona longitudinal de la carga y todos los tanques de lastre.</p> <p>El Código se refiere al alcance mínimo del examen, las mediciones de espesores y las pruebas de los tanques. El reconocimiento será más amplio si se observa una corrosión importante y/o defectos estructurales y, en caso necesario, se incluirá un reconocimiento minucioso complementario.</p> <p>Los buques que estén obligados a cumplir lo dispuesto en la regla XII/6.1 del Convenio estarán sujetos a las orientaciones complementarias sobre las mediciones de espesores recogidas en el anexo 11.</p> <p>Los buques que estén obligados a cumplir lo dispuesto en la resolución MSC.168(79) estarán sujetos a las orientaciones complementarias sobre las mediciones de espesores recogidas en el anexo 15.</p> <p>En el caso de los graneleros con una configuración híbrida de las bodegas de carga, por ejemplo, con algunas bodegas de carga de forro sencillo en el costado y otras de doble forro en el costado, las</p>

		<p>prescripciones de la parte B del anexo A se aplican a las bodegas de carga de doble forro en el costado y los espacios laterales conexos.</p> <p>Los reconocimientos se efectuarán durante los reconocimientos prescritos en la regla I/10 del Convenio a menos que en el presente código se estipule expresamente lo contrario.</p>
5.-	Vigencia internacional:	1 de enero de 2014.
6.-	Modificado por:	En la medida que el Estado de Chile adopte enmiendas de este Código en su normativa nacional, estas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas. (Código IMDG / IMDG Code)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 140, del 17 de mayo de 2018.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 42.719, del 31 de julio de 2020.
3.-	Síntesis:	El Código tiene la finalidad de regular el transporte seguro de mercancías peligrosas relacionadas con sus embalajes y envases, segregación, disponer de guías de emergencias y fichas de primeros auxilios.
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>Las disposiciones que figuran en el presente código son aplicables a todos los buques regidos por el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), enmendado, que transporten mercancías peligrosas, según se definen éstas en la regla 1 de la parte A del capítulo VII de ese convenio.</p> <p>Las disposiciones de la regla II-2/19 del mencionado convenio son aplicables a los buques de pasaje y a los buques de carga construidos el 1 de julio de 2002 o posteriormente.</p> <p>Las prescripciones de la regla II-2/54 del Convenio SOLAS, enmendado mediante las resoluciones MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63) y MSC.57(67) son aplicables (véase II-2/1.2) a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) los buques de pasaje construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002, o 2) los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500, construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002, o 3) los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500, construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002. <p>Se recomienda que los Gobiernos Contratantes apliquen también dichas prescripciones, en la medida de lo posible, a los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500, construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de febrero de 1992.</p>

		Todos los buques, independientemente de su tipo y tamaño, que transporten sustancias, materiales u objetos considerados en el presente código como contaminantes del mar, están sujetos a lo dispuesto en el mismo.
5.-	Vigencia internacional:	6 de noviembre de 1991.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel. (Código IMSBC / IMSBC Code)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 72, del 26 de marzo de 2014.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 40.992, del 25 octubre de 2014.
3.-	Síntesis:	<p>Los principales peligros que entraña la expedición de cargas sólidas a granel son los daños en la estructura del buque debido a la distribución inadecuada de la carga, la pérdida o disminución de la estabilidad durante el viaje y las reacciones químicas de las cargas.</p> <p>El Código armoniza las prácticas y los procedimientos que se deben seguir y las correspondientes precauciones que se deben adoptar al embarcar, enrasar, transportar y desembarcar cargas sólidas a granel por mar.</p>
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>Se aplicará a los buques construidos el 1 de julio de 2002 o posteriormente que transportan las mercancías peligrosas sólidas a granel definidas en la regla VII/7 del Convenio, exceptuando las de las clases 6.2 y 7.</p> <p>Cuando se trate de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500, construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002; o 2) buques de carga de arqueo bruto inferior a 500, construidos el 1 de febrero de 1992 o posteriormente, pero antes del 1 de julio de 2002, <p>se aplican las prescripciones de la regla II-2/19 del Convenio SOLAS 1974, enmendado por las resoluciones MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63) y MSC.57(67) (véase la regla II-2/1.2 del Convenio SOLAS).</p> <p>Se recomienda que las Partes Contratantes apliquen también dichas prescripciones, en la medida de lo posible, a los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 construidos el 1 de septiembre de 1984 o posteriormente y antes del 1 de febrero de 1992.</p>

5.-	Vigencia internacional:	1 de enero 2011.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Código para las Organizaciones Reconocidas (Código OR / RO Code)*		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 197, del 28 de junio de 2022.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 43.347, del 7 de septiembre de 2022.
3.-	Síntesis:	El Código constituye un instrumento refundido que contiene criterios para evaluar y autorizar/reconocer las organizaciones reconocidas, que a nombre de un Estado de abanderamiento realice reconocimientos y expida certificados en su nombre, y proporciona orientaciones para que las Administraciones puedan hacer el seguimiento pertinente de ellas.
4.-	Ámbito de aplicación:	El Código se aplica a: 1) todas las organizaciones cuyo reconocimiento se esté estudiando, o que ya hayan sido reconocidas por un Estado de abanderamiento para llevar a cabo en su nombre la certificación y los servicios reglamentarios en virtud de instrumentos obligatorios de la OMI y de la legislación nacional; y 2) todos los Estados de abanderamiento que tengan intención de reconocer a una organización para que desempeñe en su nombre la certificación y los servicios reglamentarios en virtud de instrumentos obligatorios de la OMI.
5.-	Vigor internacional:	1 de enero de 2015.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”
*	Adoptado por las resoluciones MEPC.237(65), de 17 de mayo de 2013, del Comité de Protección del Medio Marino (MARPOL), y MSC.349(92), de 21 de junio de 2013, del Comité de Seguridad Marítima, (SOLAS).	

Código sobre Niveles de Ruido a Bordo de los Buques. (NOISE Code)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 129, del 7 de octubre de 2020.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 43.134, del 22 de diciembre de 2021.
3.-	Síntesis:	<p>La finalidad del Código es limitar los niveles de ruido y reducir la exposición a éste de la gente de mar con objeto de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) proporcionar condiciones de trabajo seguras tomando en consideración la necesidad de que haya comunicación oral y de que se oigan las alarmas acústicas, y crear un ambiente en el que sea posible tomar decisiones lúcidas en los puestos de mando, espacios de gobierno y radiocomunicaciones y espacios de máquinas con dotación; 2) proteger a la gente de mar de niveles excesivos de ruido que puedan dar lugar a una disminución de la facultad auditiva a causa del ruido; y 3) proporcionar a la gente de mar comodidad suficiente en los espacios destinados al descanso y al recreo, y en otros, además de las condiciones que permitan recuperarse de los efectos de la exposición a niveles de ruido elevados.
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>El Código es aplicable a los buques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 1.600.</p> <p>Las disposiciones específicas relativas a niveles de ruido potencialmente peligrosos, reducción del ruido y equipo de protección personal que figuran en el Código pueden aplicarse a los buques existentes de arqueo bruto igual o superior a 1.600, en la medida en que esto sea razonable y posible a juicio de la Administración.</p> <p>El Código podrá aplicarse a los buques nuevos de arqueo bruto inferior a 1.600, en la medida en que, a juicio de la Administración, esto sea razonable y posible.</p> <p>El Código no se aplicará a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) naves de sustentación dinámica; 2) naves de alta velocidad; 3) buques pesqueros;

		<p>4) gabarras de tendido de tuberías; 5) gabarras-grúa; 6) unidades móviles de perforación mar adentro; 7) yates de recreo no dedicados al tráfico comercial; 8) buques de guerra y buques para el transporte de tropas; 9) buques carentes de propulsión mecánica; 10) gabarras de hinca de pilotes; y 11) dragas.</p> <p>El Código se aplica a los buques en puerto o en la mar con dotación a bordo.</p>
5.-	Vigencia internacional:	1 de julio de 2014.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros. (Torremolinos 1977 / Convenio SFV / SFV Convention)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 543, 14 de junio de 1985.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 32.263, del 2 de septiembre de 1985.
3.-	Generalidad:	<p>Las grandes diferencias existentes en el proyecto y operación de los buques pesqueros y otros tipos de buques siempre había constituido un gran obstáculo para poder incluirlos en el Convenio SOLAS y en el Convenio de líneas de carga.</p> <p>Considerando que es deseable promover la seguridad de los buques en general y, de modo particular, la de los buques pesqueros. Además estos últimos, están excluidos de la aplicación de casi todas las prescripciones contenidas en los Convenios internacionales, que han contribuido a promover la seguridad de los buques, se consideró la conveniencia de establecer un Convenio para lograr la seguridad de los buques pesqueros y de sus tripulaciones con principios y reglas uniformes relativos a la construcción y al equipo de dichos buques.</p>
4.-	Ámbito de aplicación	El Convenio será aplicable a los buques pesqueros de navegación marítima que tengan derecho a enarbolar el pabellón de los Estados que sean Partes.
5.-	Vigencia internacional:	No ha entrado en vigencia internacional
6.-	Modificado por:	En la medida que el Estado de Chile adopte enmiendas de este Convenio, ellas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales de la edición publicada por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979 (Convenio SAR / SAR Convention).		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 943, del 6 de noviembre de 1981.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 31.152, del 29 de diciembre de 1981.
3.-	Síntesis:	El Convenio se creó para desarrollar un plan internacional de búsqueda y salvamento de modo que donde quiera que ocurra un accidente el rescate de las personas en peligro en el mar sea coordinado por una organización SAR y, cuando sea necesario, mediante la colaboración de distintas organizaciones SAR vecinas.
4.-	Ámbito de aplicación:	Considera la cooperación entre las organizaciones de búsqueda y salvamento de todo el mundo y entre los que participen en operaciones de búsqueda y salvamento en el mar de personas que se hallen en peligro.
5.-	Vigencia internacional:	22 de junio de 1985.
6.-	Modificado por:	En la medida que el Estado de Chile adopte enmiendas de este Convenio, ellas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales de la edición publicada por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima. (Convenio SUA 1988 / 1988 SUA Convention)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 793, del 3 de junio de 1994.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 34.935, del 8 de agosto de 1994.
3.-	Síntesis:	El Convenio tiene como propósito principal garantizar que se imponen las oportunas sanciones a las personas que cometen actos ilícitos contra los buques. Tales actos consisten en apoderarse de los buques por la fuerza, actos de violencia contra las personas a bordo, y la colocación de artefactos a bordo que pueden destruirlos o dañarlos.
4.-	Ámbito de aplicación	<p>El presente Convenio no se aplica:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) a los buques de guerra; ni 2) a los buques propiedad de un Estado, o utilizados por éste, cuando estén destinados a servir como unidades navales auxiliares o a fines de índole aduanera o policial; ni 3) a los buques que hayan sido retirados de la navegación o desarmados. <p>Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afecta a las inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales.</p>
5.-	Vigencia internacional:	1 de marzo de 1992.
6.-	Modificado por:	En la medida que el Estado de Chile adopte enmiendas de este Convenio, ellas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales de la edición publicada por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental (Protocolo SUA 1988 / 1988 SUA Protocol)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 793, del 3 de junio de 1994.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 34.935, del 8 de agosto de 1994.
3.-	Síntesis:	Al igual que el Convenio el objetivo principal es garantizar que se imponen las oportunas sanciones a las personas que cometen actos ilícitos contra los buques.
4.-	Ámbito de aplicación:	Corresponde a la comisión de delitos contra la seguridad de la navegación marítima en plataformas fijas, la que pueden ser una isla artificial, instalación o estructura sujeta de manera permanente al fondo marino con fines de exploración o explotación de los recursos u otros fines de índole económica.
5.-	Vigencia internacional:	1 de marzo de 1992.
6.-	Modificado por:	En la medida que el Estado de Chile adopte enmiendas de este Protocolo, ellas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales de la edición publicada por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

<p align="center">Directrices relativas a la Autorización de las Organizaciones que actúen en nombre de la Administración. (Resolución OMI A.739(18), 1993)</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 104, del 25 de julio de 2011.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 40.142, del 23 de diciembre de 2011.
3.-	Síntesis:	<p>El Convenio tiene el propósito de controlar la delegación a organizaciones para que lleven a cabo, en su nombre, las inspecciones y la certificación así como la determinación de arqueos, con objeto de fomentar la uniformidad de las mismas y mantener las normas establecidas.</p> <p>Estas autorizaciones se relacionan con las disposiciones relativas al Convenio SOLAS.</p>
4.-	Ámbito de aplicación:	Corresponde a las organizaciones reconocidas por la Administración para actuar a su nombre en reconocimientos y certificaciones de naves.
5.-	Vigencia internacional:	4 de noviembre de 1993.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques. (MARPOL 73/78 y Protocolo de 1997)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 1689, del 14 de noviembre de 1994.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 35.158, del 4 de mayo de 1995.
3.-	Síntesis:	<p>En el Convenio tiene como finalidad establecer directrices que permitan prevenir y minimizar la contaminación que pudieran ocasionar los buques. Actualmente este instrumento contiene los siguientes anexos:</p> <p>Anexo I: Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.</p> <p>Anexo II: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.</p> <p>Anexo III: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos.</p> <p>Anexo IV: Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques.</p> <p>Anexo V: Reglas para prevenir la contaminación ocasionada por las basuras de los buques.</p> <p>Anexo VI: Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.</p>
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>1) El presente Convenio se aplicará a:</p> <p style="padding-left: 40px;">a) los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte en el Convenio; y</p> <p style="padding-left: 40px;">b) los buques que sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte operen bajo la autoridad de un Estado Parte.</p> <p>2) Nada de lo dispuesto en el presente artículo se interpretará en el sentido de que deroga o amplía los derechos soberanos de las Partes, en virtud del derecho internacional, sobre los fondos marinos y su subsuelo adyacentes a sus costas, a los efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales.</p> <p>3) El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte se cuidará de adoptar las medidas oportunas para garantizar que dentro de lo razonable y</p>

		practicable, tales buques de propiedad o servicio estatal actúen en consonancia con el propósito y la finalidad del presente Convenio, sin que ello perjudique las operaciones o la capacidad operativa de dichos buques.
5.-	Vigencia internacional:	2 de octubre de 1983.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

<p align="center">Código Técnico relativo al Control de las Emisiones de Óxidos de Nitrógeno de los Motores Diésel Marinos. (Código NOx 2008 / NOx Technical Code 2008)</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 174, del 11 de octubre de 2007.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 39.021, del 27 de marzo de 2008.
3.-	Síntesis:	El Código tiene por objeto brindar procedimientos obligatorios de prueba, reconocimiento y certificación de los motores diésel marinos que permitan a los fabricantes de motores, propietarios de buques y administraciones tener la seguridad de que todos los motores diésel marinos a los que se apliquen se ajustan a los límites de emisión de NOx que se especifican en la regla 13 del Anexo VI, del Convenio MARPOL.
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>El presente Código se aplica a todos los motores diésel marinos de potencia de salida superior a 130 kW instalados, o proyectados y destinados a ser instalados, a bordo de cualquier buque regido por el Anexo VI al que se aplique la regla 13. En cuanto a las prescripciones sobre reconocimiento y certificación que figuran en la regla 5 del Anexo VI, el presente Código sólo trata de aquellas que debe cumplir el motor para respetar el límite de emisión de NOx aplicable.</p> <p>A los efectos de aplicación del presente Código, las administraciones podrán delegar todas las funciones que les corresponden en virtud del mismo en una organización autorizada para actuar en su nombre. En todos los casos, la Administración asume plenamente la responsabilidad del reconocimiento y el certificado.</p> <p>A los efectos del presente Código, se considerará que un motor se utiliza cumpliendo el límite aplicable de emisión de NOx de la regla 13 si se puede demostrar que las emisiones ponderadas de NOx de dicho motor se encuentran dentro de esos límites en el momento del reconocimiento inicial de certificación y de los reconocimientos intermedios, anuales y de renovación, así como de cualquier otro reconocimiento que se requiera.</p>
5.-	Vigencia internacional:	19 de mayo de 2005.

6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.
-----	-----------------	---

<p align="center">Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, de 1969. (Intervention Convention 1969)</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 358, del 21 de marzo de 1995.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 35.184, del 3 de junio de 1995.
3.-	Síntesis:	Las Partes del Convenio podrán tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave e inminente contra su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación o amenaza de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, resultante de un accidente marítimo u otros actos relacionados con ese accidente, a los que sean razonablemente atribuibles consecuencias desastrosas de gran magnitud. (párrafo 1, del artículo I).
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>Cuando un Estado ribereño ejercite su derecho de tomar medidas de conformidad con el Artículo I, se atenderá al siguiente procedimiento:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) antes de tomar medida alguna, el Estado ribereño consultará con los otros Estados afectados por el accidente marítimo, en particular con el Estado o Estados cuyos pabellones enarbolan los barcos; 2) el Estado ribereño notificará sin demora las medidas que se propone tomar a aquellas personas físicas o jurídicas que, según le conste o haya llegado a su conocimiento durante las consultas, tengan intereses que con toda probabilidad quedarán afectados por esas medidas. El Estado ribereño tendrá en cuenta toda opinión que le expresen esas personas; 3) antes de tomar medida alguna, el Estado ribereño puede iniciar consultas con expertos independientes escogidos en una lista mantenida por la Organización; 4) en casos de extrema urgencia que exijan la adopción inmediata de medidas, el Estado ribereño puede tomar las medidas que la urgencia de la situación haya hecho necesarias sin notificación ni consulta previas, o sin continuar las consultas ya iniciadas; 5) antes de tomar tales medidas, y durante la aplicación de las mismas, el Estado ribereño hará cuanto esté a su alcance para evitar riesgos a vidas humanas y prestar a las personas

		<p>sinistradas toda la ayuda que puedan necesitar y, según proceda, para facilitar la repatriación de las tripulaciones de los barcos sin suscitar obstáculos a la misma;</p> <p>6) las medidas que se tomen en aplicación del Artículo I serán notificadas sin demora a los Estados y a las personas físicas o jurídicas afectadas que se conozcan, así como al Secretario General de la Organización.</p>
5.-	Vigencia internacional:	6 de mayo de 1975.
6.-	Modificado por:	En la medida que el Estado de Chile adopte enmiendas de este Convenio, ellas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales de la edición publicada por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación del Mar por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos, 1973. (1973 Intervention Protocol)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 358, del 21 de marzo de 1995.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 35.184, del 3 de junio de 1995.
3.-	Síntesis:	En el marco del Protocolo las Partes podrán tomar en alta mar las medidas que estimen necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave e inminente para su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación o amenaza de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, resultante de un siniestro marítimo o de actos relacionados con tal siniestro, a los que razonablemente atribuibles consecuencias desastrosas de gran magnitud.
4.-	Ámbito de aplicación:	Corresponde a incidentes de contaminación, distinto a los hidrocarburos, que se produzcan en alta mar y que represente un peligro o amenaza para una Parte.
5.-	Vigencia internacional:	30 de marzo de 1983.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran identificadas y disponibles en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

**Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha
Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990.
(OPRC Convention)**

1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 107, del 23 de enero de 1998.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 36.039, del 14 de abril de 1998.
3.-	Síntesis:	El Convenio es el instrumento internacional que establece un marco destinado a facilitar la cooperación internacional y la asistencia mutua con miras a la preparación y respuesta frente a sucesos importantes de contaminación por hidrocarburos y prescribe que los Estados planifiquen y se preparen mediante la elaboración de sistemas nacionales para la lucha contra la contaminación en sus respectivos países y mediante el mantenimiento de capacidad y recursos adecuados para hacer frente a las emergencias debidas a la contaminación por hidrocarburos.
4.-	Ámbito de aplicación:	Corresponde a la preparación y lucha contra sucesos de contaminación por hidrocarburos a escala nacional, regional y mundial.
5.-	Vigencia internacional:	13 de mayo de 1995.
6.-	Modificado por:	En la medida que el Estado de Chile adopte enmiendas de este Convenio, ellas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales de la edición publicada por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 2000. (Protocolo de cooperación SNP / OPR-HNS Protocol)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 173, del 11 de octubre de 2007.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 39.021, del 27 de marzo de 2008.
3.-	Síntesis:	El Protocolo tiene como finalidad establecer sistemas nacionales de preparación y lucha, así como proporcionar un marco mundial para la cooperación internacional en la lucha contra sucesos o amenazas importantes de contaminación del mar. Las Partes, deben adoptar medidas para hacer frente a sucesos de contaminación, bien a nivel nacional o en cooperación con otros países. Los buques deberán tener un plan de emergencia contra la contaminación de a bordo para hacer frente a incidentes relacionados con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
4.-	Ámbito de aplicación:	Es la planificación y lucha contra sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
5.-	Vigencia internacional:	14 de julio de 2007.
6.-	Modificado por:	En la medida que el Estado de Chile adopte enmiendas de este Protocolo, ellas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales de la edición publicada por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

<p align="center">Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001. (Convenio AFS / AFS Convention)</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 170, del 7 de noviembre de 2016.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 41.755, del 12 de mayo de 2017.
3.-	Síntesis:	El Convenio prohíbe o restringir el uso de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques que enarbolan su pabellón, así como en los buques que, sin tener derecho a enarbolar su pabellón, operen bajo su autoridad, y en todos los buques que entren en sus puertos, astilleros o terminales mar adentro.
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>Salvo indicación expresa en otro sentido, el presente Convenio será aplicable a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte; 2) los buques que, sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, operen bajo la autoridad de una Parte; y 3) los buques no comprendidos en los apartados a) o b) que entren en un puerto, astillero o terminal mar adentro de una Parte. <p>El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de una Parte o estando explotados por ella, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte garantizará mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la capacidad operativa de tales buques, que éstos operen de forma compatible, dentro de lo razonable y factible, con lo prescrito en el presente Convenio.</p> <p>Por lo que respecta a los buques de Estados que no sean Partes en el presente Convenio, las Partes aplicarán las prescripciones del presente Convenio según sea necesario para garantizar que no se otorga un trato más favorable a tales buques.</p>
5.-	Vigencia internacional:	17 de septiembre de 2008.

6.-	Modificado por:	En la medida que el Estado de Chile adopte enmiendas de este Convenio, ellas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales de la edición publicada por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.
-----	-----------------	--

<p align="center">Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel. (Código CGrQ / BCH Code)</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 116, del 6 de octubre de 2021.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 43.224, del 8 de abril de 2022.
3.-	Síntesis:	El Código tiene como finalidad establecer una norma internacional para la seguridad del transporte marítimo a granel de productos químicos peligrosos y nocivos, estableciendo las características de construcción de los buques, independientemente de su arqueo, destinados a dicho transporte, y el equipo que deben llevar con miras a reducir al mínimo los riesgos para el buque, la tripulación de éste y el medio ambiente, habida cuenta de la naturaleza de los productos transportados.
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>Productos. El Código es aplicable a las cargas a granel de sustancias químicas peligrosas y nocivas que no sean petróleo ni productos inflamables análogos, como los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Productos que encierran riesgos de incendio importante, superiores a los presentados por los productos derivados del petróleo y los productos, inflamables análogos. 2) Productos que encierran riesgos importantes, además del de inflamabilidad o distintos de éste. 3) Productos que pueden entrañar un riesgo para el medio ambiente en caso de emisión accidental. <p>La aplicabilidad del Código se limita de momento a los líquidos enumerados en el resumen de prescripciones mínimas del capítulo 17 del Código CIQ. Los productos que han sido analizados, determinándose que los riesgos que entrañan desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación no justifican la aplicación del Código, figuran en el capítulo 18 del Código CIQ.6</p> <p>Buques. La aplicabilidad del Código se limita de momento a los buques tanque.</p>

5.-	Vigencia internacional:	12 de octubre de 1971
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

**Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños
Causados por la Contaminación de las aguas del mar por
Hidrocarburos, 1969 y su Protocolo de 1992.
(1969 Civil Liability Convention and CLC PROT 1992)**

Convenio		
1.-	Aprobado por:	D.L. (M.RR.EE.) N° 1.808, del 26 de mayo de 1977.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 29.794, del 25 de junio de 1977.
Protocolo		
3.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 101, del 16 de abril de 2003.
4.-	Publicado en:	D.O. N° 37.610, del 16 de julio de 2003.
5.-	Síntesis:	El Convenio trata sobre la responsabilidad civil del buque o el propietario de la carga por el daño sufrido por la contaminación ocasionada por un accidente. Su objetivo es garantizar el pago de una indemnización adecuada a las víctimas y asegurar que la responsabilidad recaía en el propietario del buque.
6.-	Ámbito de aplicación:	<p>El Convenio se aplicará exclusivamente a:</p> <p>1) los daños ocasionados por contaminación:</p> <p>a) en el territorio de un Estado Contratante, incluido su mar territorial, y</p> <p>b) en la zona económica exclusiva de un Estado Contratante establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Contratante no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de doscientas millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado;</p> <p>2) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.</p>

7.-	Vigencia internacional:	19 de junio de 1975.
8.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

<p align="center">Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, 1972 (Convenio de Londres / London Convention / LC 72)</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 476, del 12 de agosto de 1977.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 29.884, del 11 de octubre de 1977.
3.-	Síntesis:	El Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, Convenio de Londres en su forma abreviada, es uno de los primeros convenios mundiales dedicados a proteger el medio marino de las actividades de los seres humanos y está en vigor desde 1975. Su objetivo es el fomento del control efectivo de todas las fuentes de contaminación del mar y la adopción de todas las medidas posibles para prevenir la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias.
4.-	Ámbito de aplicación:	Corresponde al vertimiento de desechos y otras materias al mar. Para tal efecto, las Partes Contratantes adoptarán medidas eficaces individualmente, según su capacidad científica, técnica y económica, y colectivamente, para impedir la contaminación del mar causada por vertimiento, y armonizarán sus políticas a este respecto.
5.-	Vigencia internacional:	30 de agosto de 1975.
6.-	Modificado por:	En la medida que el Estado de Chile adopte enmiendas de este Convenio, ellas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales de la edición publicada por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

<p align="center">Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, 1972 (London Protocol)</p>		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 136, del 17 de octubre de 2011.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 40.234, del 11 de abril de 2012.
3.-	Síntesis:	<p>El Protocolo, que se supone que reemplazará el Convenio de 1972, representa un cambio de criterio importante sobre la forma de reglamentar la utilización del mar como depósito de materiales de desecho. En lugar de establecer cuáles son los materiales que no podrán verterse, se prohíbe todo vertimiento, excepto los desechos aceptables que figuran en la llamada "lista de vertidos permitidos", contenida en un anexo del Protocolo.</p> <p>En el Protocolo de Londres se hace hincapié en un "planteamiento preventivo", según el cual "se adoptarán las medidas preventivas procedentes cuando haya motivos para creer que los desechos u otras materias introducidos en el medio marino pueden ocasionar daños aun cuando no haya pruebas definitivas que demuestren una relación causal entre los aportes y sus efectos".</p> <p>En dicho Protocolo también se establece que "quien contamina debería, en principio, sufragar los costos de la contaminación" y se subraya que las Partes Contratantes deben cuidarse de que la aplicación del Protocolo no signifique simplemente que la contaminación se traslade de un lugar geográfico a otro.</p>
4.-	Ámbito de aplicación:	Las Partes Contratantes, individual y colectivamente, protegerán y preservarán el medio marino contra todas las fuentes de contaminación y adoptarán medidas eficaces, según su capacidad científica, técnica y económica, para prevenir, reducir y, cuando sea factible, eliminar la contaminación causada por el vertimiento o la incineración en el mar de desechos u otras materias. Cuando proceda, las Partes Contratantes armonizarán sus políticas a este respecto.
5.-	Vigencia internacional:	24 de marzo de 2006.
6.-	Modificado por:	En la medida que el Estado de Chile adopte enmiendas de este Protocolo, ellas estarán identificadas y disponibles en las páginas finales de la edición publicada por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, Enmendado. (STCW Convention)		
.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 662, del 9 de julio de 1987.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 32.888, del 7 de octubre de 1987.
3.-	Síntesis:	<p>El Convenio STCW, de 1978, establece principios de formación, titulación y guardia para la gente de mar a nivel internacional que le otorguen conocimientos y competencias mínimas, que le permitan contribuir a una operación segura de las naves. Su contenido general es el siguiente:</p> <p>Parte A Normas obligatorias relacionadas con las disposiciones del anexo del Convenio de Formación. Capítulo I Normas relativas a las disposiciones generales. Capítulo II Normas relativas al Capitán y a la sección de puente. Capítulo III Normas relativas a la sección de máquinas. Capítulo IV Normas relativas a los Radiooperadores. Capítulo V Normas relativas a los requisitos especiales de formación para el personal de determinados tipos de buques. Capítulo VI Normas relativas a las funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, protección, atención médica y supervivencia. Capítulo VII Normas relativas a la titulación alternativa. Capítulo VIII Normas relativas a las guardias.</p> <p>Parte B Orientaciones con carácter de recomendación sobre las disposiciones del Convenio de Formación y su Anexo. Orientaciones sobre las disposiciones del Anexo del Convenio de Formación. Capítulo I Orientaciones sobre las disposiciones generales. Capítulo II Orientaciones sobre el Capitán y la Sección de Puente. Capítulo III Orientaciones sobre la Sección de Máquinas. Capítulo IV Orientaciones sobre el personal de Radiocomunicaciones y los Radiooperadores. Capítulo V Orientaciones sobre los requisitos especiales de formación para el Personal de determinados tipos de buques. Capítulo VI Orientaciones sobre las funciones de emergencia, seguridad en el Trabajo, protección, atención médica y supervivencia. Capítulo VII Orientaciones relativas a la titulación alternativa. Capítulo VIII Orientaciones sobre las guardias.</p>

4.-	Ámbito de aplicación:	<p>El Convenio será aplicable a la gente de mar que preste servicio en buques de navegación marítima con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, salvo la que preste servicio en:</p> <ol style="list-style-type: none">1) buques de guerra, unidades navales auxiliares o buques distintos de éstos, de los que un Estado sea propietario o empresa explotadora y dedicados exclusivamente a servicios gubernamentales de carácter no comercial; no obstante, cada Parte garantizará mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la aptitud operacional de tales buques de su propiedad o sometidos a su explotación que, dentro de lo razonable y factible, las personas que presten servicio en tales buques satisfagan lo prescrito en el Convenio;2) buques pesqueros;3) yates de recreo no dedicados al comercio; o4) buques de madera de construcción primitiva.
5.-	Vigencia internacional:	28 de abril de 1984.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI. (Código III / III Code)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 55, del 18 de mayo de 2021.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 43.192, del 2 de marzo de 2022.
3.-	Síntesis:	El Convenio está dirigido a ayudar a los Estados a implantar los instrumentos de la OMI, con el propósito de asegurar que ellos contribuyan efectivamente a incrementar la seguridad marítima y la protección del medio marino.
4.-	Cuestiones generales:	<p>De conformidad con las disposiciones generales del derecho de los tratados y de los convenios de la OMI, a los Estados les correspondería la responsabilidad de promulgar leyes y reglamentos y de tomar todas las demás medidas que pudieran ser necesarias para dar plena y total efectividad a esos instrumentos a fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.</p> <p>Al adoptar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, los Estados deberían actuar de manera que, ni directa ni indirectamente, transfieran daños o peligros de una zona a otra, o transformen un tipo de contaminación en otro.</p>
5.-	Vigencia internacional:	15 de enero de 2008.
6.-	Modificado por:	En la medida que Chile adopte enmiendas de este Código en su normativa nacional, estas estarán disponibles en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”.

Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (IMO Convention)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 148, del 20 de marzo de 1972.
2.-	Publicado en:	D.O. (MINREL) N° 28.230, del 20 de abril de 1972.
3.-	Síntesis:	Es el Convenio por el cual los Estados partes deciden constituir la Organización Marítima Internacional, con el propósito de contribuir a la seguridad de la navegación, las naves, las tripulaciones y el medio ambiente.
4.-	Finalidad:	<p>Depurar un sistema de colaboración entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes al tráfico marítimo destinado al comercio internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte posible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques; y atender las cuestiones administrativas y jurídicas.</p> <p>Depurar la posibilidad de que ella misma examine toda cuestión relativa al tráfico marítimo y a los efectos de éste en el medio marino que pueda someter a su consideración cualquier órgano u organismo especializado de las Naciones Unidas.</p> <p>Tomar medidas para la consideración por la Organización de cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desleales de empresas de navegación marítima.</p> <p>Facilitar el intercambio de informaciones entre los Gobiernos en asuntos sometidos a consideración de la Organización.</p>

5.-	Vigor internacional:	17 de marzo de 1958.
6.-	Modificado por:	Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”

Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (Convenio FAL 1965 / FAL Convention)		
1.-	Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 212, del 17 de marzo de 1975.
2.-	Publicado en:	D.O. N° 29.173, del 9 de junio de 1975.
3.-	Síntesis:	El Convenio tiene como propósito la elaboración y aplicación de medidas destinadas a facilitar la entrada, estancia en puerto y salida de los buques.
4.-	Ámbito de aplicación:	<p>Los Gobiernos Contratantes, de acuerdo con las disposiciones del Convenio, se comprometen a cooperar en la elaboración y aplicación de las medidas destinadas a facilitar la entrada, estancia en puerto y salida de los buques.</p> <p>Las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional previstas en el presente Convenio y su Anexo se aplican por igual a los buques de los Estados, sean o no ribereños del mar, cuyos gobiernos son partes del presente Convenio.</p>
5.-	Vigencia internacional:	2 de marzo de 1967.
6.-	Modificado por:	<p>Enmiendas ratificadas por el Estado de Chile se encuentran especificadas en las páginas finales del Convenio publicado por DIRECTEMAR en su página web – Marco Normativo – “Internacional-Convenios”</p> <p>El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es el organismo competente para este Convenio, debiendo analizar y tramitar sus enmiendas.</p>

