

(PÚBLICO)

---

## BOLETIN INFORMATIVO MARITIMO N° 2/2002

Valparaíso, Febrero 2002

---

### INDICE

Página

#### *ACTIVIDAD NACIONAL*

#### *RESOLUCIONES*

- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.  
Ordinario N° 12.600/247, de 5 de Febrero de 2002.  
Aprueba Plan de contingencia para derrames de  
hidrocarburos del BTG “AUSTRALGAS” ..... 9
- Ministerio de Hacienda.  
Servicio Nacional de Aduanas N° 411 exenta, de 31 de Enero de 2002.  
Certifica arancel aduanero medio y su disminución  
porcentual para año 2001 ..... 10
- Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.  
Subsecretaría de Pesca N° 302, de 1 de Febrero de 2002.  
Establece normas sobre asignación de cuotas individuales  
de extracción para la pesquería del recurso Loco ..... 11
- Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.  
Subsecretaría de Pesca – Servicio Nacional de Pesca  
N° 111, de 6 de Febrero de 2002.  
Establece puntos y horarios de desembarque del  
recurso Loco durante la temporada  
extractiva de 2002 ..... 12

-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca – Servicio Nacional de Pesca N° 112, de 6 de Febrero de 2002. Establece procedimientos de entrega de certificados de asignación de cuotas de extracción, del recurso Loco durante la temporada extractiva de 2002, señalando exigencias para su ejecución y fiscalización, incluyendo para tal fin, condicionantes para modificar declaración de existencias de producto Loco congelado.....	14
-	Ministerio de Salud. Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena N° 150, de 1 de Febrero de 2002. Complementa Resolución N° 119, de 2002.....	21
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca – Servicio Nacional de Pesca N° 138, de 13 de Febrero de 2002. Designa entidades auditoras para la certificación de desembarques y capturas, establece tarifas de certificación.....	22
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca – Servicio Nacional de Pesca N° 139, de 13 de Febrero de 2002. Establece procedimiento para la certificación de las capturas y desembarques para la aplicación de la Ley 19.713.....	27
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/25, de 21 de Febrero de 2002. Designa a los oficiales que se indica como miembros de las comisiones de Inspección de Naves, durante año 2002.....	38

## *DECRETOS SUPREMOS*

-	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Subsecretaría de Transportes D.S. N° 116, de 28 de Noviembre de 2001. Modifica Reglamento sobre transporte de cargas peligrosas por calles y caminos.....	42
---	--	----

-	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Subsecretaría de Transportes D.S. N° 115, de 26 de Noviembre de 2001. Autoriza a Empresa Portuaria San Antonio para que constituya servidumbre en el recinto portuario del Puerto de San Antonio.....	43
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 158 exento, de 29 de Enero de 2002. Modifica Decreto N° 38, de 2001.....	46
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 159 exento, de 31 de Enero de 2002. Modifica Decreto N° 956 exento, de 2001.....	48
-	Ministerio de Relaciones Exteriores. D.S. N° 519, de 20 de Noviembre de 2001. Promulga el Convenio Internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas.....	49
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 171 exento, de 1 de Febrero de 2002. Modifica Decreto N° 946 exento, de 2001, que estableció límites máximos de captura por Armador en unidad de pesquería Merluza común letra m) del artículo 2° de la Ley 19.713.....	60
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción Subsecretaría de Pesca D.S. N° 169 exento, de 1 de Febrero de 2002. Suspende por plazo que indica vigencia de veda biológica del recurso Loco en la Región que señala.....	62
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 170 exento, de 1 de Febrero de 2002. Establece cuota total de extracción para la pesquería del recurso Loco.....	63
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 172 exento, de 1 de Febrero de 2002. Establece cuotas globales anuales de captura de especies que indica año 2002.....	64
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 173 exento, de 1 de Febrero de 2002. Establece área de manejo y explotación de recursos bentónicos para la X Región.....	67

-	Ministerio del Interior. Subsecretaría del Interior D.S. N° 9, de 7 de Enero de 2002. Nombra Ministros de Estado en carteras que indica.....	71
-	Ministerio de Defensa Nacional. Subsecretaría de Marina D.S. N° 392, de 5 de Diciembre de 2001. Aprueba Reglamento general de radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo.....	72
-	Ministerio de Hacienda. D.S. N° 100 exento, de 14 de Febrero de 2002. Modifica Decreto N° 1.230, de 1989.....	106
-	Ministerio de Defensa Nacional. Subsecretaría de Marina D.S. N° 371, de 16 de Noviembre de 2001. Modifica DS (M) N° 537, de 1993, que fijó las áreas apropiadas para el ejercicio de la Acuicultura en la IX Región de la Araucanía.....	107

## ***LEYES***

-	Ley N° 19.790, de 21 de Enero de 2002. Declara feriado legal y regula los días de realización de censos oficiales.....	110
---	--	-----

## ***DOCUMENTOS E INFORMACIONES INTERNACIONALES***

### ***RESOLUCIONES DE LA OMI***

-	OMI, A 22/Res.902, de 20 de Noviembre de 2001. Nombramiento del Secretario General.....	117
-	OMI, A 22/Res.903, de 29 de Noviembre de 2001. Relaciones con las organizaciones no gubernamentales.....	118

-	OMI, A 22/Res.904, de 29 de Noviembre de 2001. Atrasos en el pago de contribuciones: Fondo de operaciones.....	124
-	OMI, A 22/Res.905, de 29 de Noviembre de 2001. Presentación de las cuentas y los informes de intervención.....	126
-	OMI, A 22/Res.914, de 29 de Noviembre de 2001. Medidas para reforzar la implantación por el Estado de abanderamiento.....	127
-	OMI, A 22/Res.919, de 29 de Noviembre de 2001. Aceptación e implantación del Convenio internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979, enmendado .....	128
-	OMI, A 22/Res.920, de 29 de Noviembre de 2001. Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar.....	131
-	OMI, A 22/Res.921, de 29 de Noviembre de 2001. Resoluciones de la Asamblea que quedan sustituidas por las enmiendas de 1995 al Convenio de Formación, 1978.....	134
-	OMI, A 22/Res.923, de 29 de Noviembre de 2001. Medidas para prevenir la inscripción de “buques fantasma” .....	135
-	OMI, A 22/Res.924, de 20 de Noviembre de 2001. Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques.....	137
-	OMI, A 22/Res.925, de 29 de Noviembre de 2001. Entrada en vigor e implantación del Protocolo de Torremolinos, 1993, y del Convenio de Formación para Pescadores, 1995.....	139
-	OMI, A 22/Res.926, de 29 de Noviembre de 2001. Disponibilidad y uso de combustibles líquidos con bajo contenido de azufre en las zonas de control de las emisiones de SO <sub>x</sub> designadas de conformidad con lo dispuesto en la regla 14 3) del Anexo VI del MARPOL 73/78.....	141

-	OMI, A 22/Res.927, de 29 de Noviembre de 2001. Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78 y Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles.....	143
-	OMI, A 22/Res.928, de 29 de Noviembre de 2001. Aplicación eficaz en fecha temprana del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques.....	167
-	OMI, A 22/Res.929, de 29 de Noviembre de 2001. Entrada en vigor del Anexo VI del MARPOL 73/78.....	168
-	OMI, A 22/Res.930, de 29 de Noviembre de 2001. Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la Gente de Mar.....	170

## *INFORMACIONES*

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

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



## **ACTIVIDAD NACIONAL**





## **RESOLUCIONES**

D.G.T.M. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/247 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA  
DERRAMES DE HIDROCARBUROS DEL BTG  
“AUSTRALGAS”.

VALPARAISO, 5 de Febrero de 2002.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE el Plan de Contingencia para derrames de hidrocarburos del BTG “AUSTRALGAS (CBAU)” de Bandera Nacional propiedad de la Sociedad Naviera Ultragas Ltda., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL y la DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 3.- El presente plan sólo puede ser cambiado y/o actualizado con aprobación de la Administración.
- 4.- ANOTESE y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

Por orden del Director General

(Fdo.)  
ESTANISLAO SEBECKIS ARCE  
CAPITAN DE NAVIO LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARITIMOS Y M.A.A.  
SUBROGANTE

MINISTERIO DE ECONOMIA

Servicio Nacional de Aduanas

**CERTIFICA ARANCEL ADUANERO MEDIO Y SU DISMINUCION  
PORCENTUAL PARA AÑO 2001**

(D.O. N° 37.180, de 7 de Febrero de 2002)

Núm. 411 exenta.- Santiago, 31 de enero de 2002.-Vistos: El decreto de Hacienda N° 354, publicado en el Diario Oficial del 17 de mayo de 1996, que establece la reducción de la tasa del impuesto contemplado en el inciso primero del artículo 11° de la ley N° 18.211, a que se refiere el inciso primero del artículo 33 de la ley N° 19.420.

Considerando:

Que, para la reducción de la tasa del impuesto establecido en el inciso primero del artículo de la ley N° 18.211, se debe considerar el porcentaje de disminución experimentado por el Arancel Aduanero Medio entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2001, de conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 33° de la ley N° 19.420.

Que el Director Nacional de Aduanas debe determinar y certificar el Arancel Aduanero Medio, el cual resulta de dividir el monto total de los derechos ad valorem girados por el Servicio Nacional de Aduanas, a partir de las declaraciones de importación emitidas en dicho período, por el valor aduanero sobre el cual se calcularon estos derechos, ambos expresados en dólares de los Estados Unidos de América.

Que, la variación que registre el Arancel Aduanero Medio debe certificarse por el Director Nacional de Aduanas mediante resolución exenta publicada en el Diario Oficial.

Teniendo presente:

Las facultades que me confiere el artículo 1° del DL N° 2.554, de 1979, y lo dispuesto en el artículo N° 4, N° 7 y 8 del DFL N° 329, de 1979, dicta la siguiente:

**R e s o l u c i ó n:**

1. Certificase: Que, entre el 1° de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2001, el Arancel Aduanero Medio ha resultado ser de 5,42% y que la disminución porcentual experimentada por el Arancel Aduanero Medio durante el período ya indicado, ha resultado ser de 14,38%.

2. Fíjese, a contar del 1 de abril de 2002 en un 3,3% la tasa del impuesto establecido en el inciso primero del artículo 11° de la ley 18.211.

Anótese, comuníquese y publíquese en el Diario Oficial.- Cristián Palma Arancibia, Director Nacional de Aduanas.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE NORMAS SOBRE ASIGNACION DE CUOTAS INDIVIDUALES DE EXTRACCION PARA LA PESQUERIA DEL RECURSO LOCO**

(D.O. N° 37.181, de 8 de Febrero de 2002)

Núm. 302.- Valparaíso, 1 de febrero de 2002.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 5 de fecha 30 de enero de 2002; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la ley N° 19.384; el decreto supremo N° 574 de 1992; los decretos exentos N° 268 de 1995, N° 169 y N° 170, ambos de 2002, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 1.758 de 1997, de esta Subsecretaría.

**C o n s i d e r a n d o:**

Que el Reglamento del Régimen Bentónico de Extracción del Recurso Loco, contenido en el D.S. N° 574 de 1992, citado en visto establece la facultad y el procedimiento para determinar las cuotas individuales, iniciales y suplementarias de extracción del referido recurso.

Que asimismo, el referido reglamento faculta a la Subsecretaría de Pesca para definir el período de entrega efectiva de los respectivos certificados de cuotas individuales de extracción.

**R e s u e l v o:**

1.- Fíjase para cada uno de los buzos mariscadores debidamente inscritos en el Registro Artesanal de la XII Región, en la sección pesquería del recurso Loco (*Concholepas concholepas*), una cuota individual inicial de extracción ascendente a 3.000 unidades, la que regirá para el año 2002.

La presente temporada de pesca no contemplará la asignación de cuotas individuales suplementarias.

2.- Los buzos mariscadores mantendrán el régimen de trabajo habitual que se ha utilizado históricamente en la extracción del recurso Loco, debiendo observar la conformación de las dotaciones que fije la autoridad marítima correspondiente.

3.- Las cuotas individuales señaladas precedentemente sólo podrán ser extraídas, conforme a lo dispuesto en el decreto exento N° 268 de 1995, modificado mediante decreto exento N° 169 de 2002, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

4.- El Servicio Nacional de Pesca establecerá mediante resolución, los procedimientos de entrega de los Certificados de Asignación de la Cuota Individual Inicial de extracción del recurso Loco, como asimismo los puntos y horarios de desembarque autorizados durante la temporada extractiva correspondiente al año 2002.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca

**ESTABLECE PUNTOS Y HORARIOS DE DESEMBARQUE DEL RECURSO LOCO  
DURANTE LA TEMPORADA EXTRACTIVA DE 2002**

(D.O. N° 37.183, de 11 de Febrero de 2002)

Núm. 111.- Valparaíso, 6 de febrero de 2002.- Visto: Lo dispuesto en el D. S. 430 de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.892 y sus modificaciones, Ley General de Pesca y Acuicultura; el D.F.L N° 5 de 1983; el D. S. N° 574, de 1992, el Decreto Exento N° 268, de 1995, el Decreto Exento N° 243, de 2.000, el Decreto Exento N° 169, del 2.002 y el Decreto Exento N° 170, del 2.002, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la Resolución Exenta N° 2.053, de 1992 y su modificación, del Servicio de Impuestos Internos; las Resoluciones N° 694, de 1992 y N° 302, del 2.002, ambas de la Subsecretaría de Pesca; y la Resolución N° 520, de 1996 y su modificación, de la Contraloría General de la República.

**C o n s i d e r a n d o:**

Que es un deber del Estado velar por la protección, conservación y aprovechamiento integral de los recursos hidrobiológicos que existen en la Nación;

Que la Ley General de Pesca y Acuicultura, en su Artículo 48 letra e), establece que podrá aplicarse el Régimen Bentónico de Extracción a las pesquerías de recursos bentónicos que han alcanzado el estado de plena explotación;

Que por Resolución N° 694, de 1992, de la Subsecretaría de Pesca, se estableció que el recurso loco (**Concholepas concholepas**) alcanzó el estado precitado;

Que por D.S. N° 574 de 1992, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se reglamentó el Régimen Bentónico de Extracción y Proceso del recurso loco y se reguló el sistema de asignación de cuotas;

Que por Decreto Exento N° 268 de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se estableció veda biológica reproductiva para la especie loco (**Concholepas concholepas**) a partir de 1996;

Que por Decreto Exento N° 243 de 2.000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se estableció veda extractiva por un período de tres años a contar del 27 de Junio de 2.000, para la especie loco (**Concholepas concholepas**), en el área marítima comprendida entre la I y XI Regiones.

Que por Decreto Exento N° 169 del 2.002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se suspendió la veda biológica reproductiva del recurso loco (**Concholepas concholepas**), establecida en la letra b) del artículo 1° del Decreto Exento N° 268 de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, entre el 15 de Febrero y el 28 de Febrero del 2.002, ambas fechas inclusive, para la XII Región.

Que por Decreto Exento N° 170 del 2.002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se estableció la cuota total de extracción para la XII región, pesquería del recurso loco;

Que por Resolución N° 302 del 2.002, de la Subsecretaría de Pesca, se estableció la asignación de cuota individual de extracción para cada uno de los buzos mariscadores debidamente inscritos en el Registro Artesanal, en la sección pesquería del recurso loco (*Concholepas concholepas*) para la XII región.

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

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

**R e s u e l v o:**

1.- Fíjase como puntos de desembarque autorizados del recurso loco (*Concholepas concholepas*), en la temporada extractiva del año 2.002, para la XII región, los que a continuación se indican:

**XII REGION**

<b>Obligatorios</b>	<b>Alternativos</b>
Punta Arenas (Muelle Fiscal)	Punta Arenas (Bahía Mansa)
Puerto Edén (Muelle Fiscal)	
Puerto Natales (Muelle Artesanal)	
Puerto Natales (Muelle Empresa Portuaria Austral)	
Puerto Williams (Muelle Artesanal)	
Porvenir (Muelle Artesanal Bahía Chilota)	

2.- Los puntos de desembarque autorizados tendrán el carácter de obligatorios. No obstante, se establecen por el presente instrumento puntos de desembarque alternativos, que podrán adquirir el carácter de obligatorios.

Para que un punto de desembarque alternativo tenga el carácter de obligatorio o para incorporar un nuevo punto alternativo, la organización de pescadores artesanales deberá presentar en la Gobernación Marítima con jurisdicción en el área una solicitud al efecto. Esta será remitida al comité regional de fiscalización pesquera, quien por mayoría simple aprobará o rechazará la solicitud de la organización. En caso de aprobación, la autorización será otorgada por las Gobernaciones Marítimas de la jurisdicción correspondiente, decisión que deberá ser comunicada por escrito a la respectiva organización.

3.- Establécese por razones de buen servicio, como horario de desembarque, el comprendido entre las 12:00 horas y las 16:30 horas del primer día de la temporada; entre las 8:00 horas y las 16:30 horas en los días posteriores y entre las 8:00 y las 12:00 horas en el día siguiente al término de ésta.

4.- La contravención a lo dispuesto en la presente Resolución, será sancionada de conformidad a lo establecido en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Anótese, comuníquese y publíquese.- René Maturana Contreras, Director Nacional de Pesca (S).

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca

**ESTABLECE PROCEDIMIENTOS DE ENTREGA DE CERTIFICADOS DE ASIGNACION DE CUOTAS DE EXTRACCION, DEL RECURSO LOCO DURANTE LA TEMPORADA EXTRACTIVA DE 2002, SEÑALANDO EXIGENCIAS PARA SU EJECUCION Y FISCALIZACION, INCLUYENDO PARA TAL FIN, CONDICIONANTES PARA MODIFICAR DECLARACION DE EXISTENCIAS DE PRODUCTO LOCO CONGELADO**

(D.O. N° 37.183, de 11 de Febrero de 2002)

Núm. 112.- Valparaíso, 6 de febrero de 2002.- Visto: Lo dispuesto en el D.S. 430 de 1991 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley 18.892 y sus modificaciones, Ley General de Pesca y Acuicultura; D.F.L N° 5 de 1983; el D. S. N° 574 de 1992, el Decreto Exento N° 268 de 1995, el Decreto Exento N° 243 de 2.000; el Decreto Exento N° 169, del 2.002 y el Decreto Exento N° 170 del 2.002, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la Resolución Exenta N° 2.053 de 1992 y su modificación, del Servicio de Impuestos Internos; las Resoluciones N° 694, de 1992 y N° 302 del 2.002, ambas de la Subsecretaría de Pesca, y la Resolución N° 520 de 1996 y su modificación, de la Contraloría General de la República.

**C o n s i d e r a n d o:**

Que es un deber del Estado velar por la protección, conservación y aprovechamiento integral de los recursos hidrobiológicos que existen en la Nación;

Que la Ley General de Pesca y Acuicultura, en su Artículo 48 letra e), establece que podrá aplicarse el Régimen Bentónico de Extracción a las pesquerías de recursos bentónicos que han alcanzado el estado de plena explotación;

Que por Resolución N° 694 de 1992, de la Subsecretaría de Pesca, se estableció que el recurso loco (*Concholepas concholepas*) alcanzó el estado precitado;

Que por Decreto Supremo N° 574 de 1992, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se reglamentó el Régimen Bentónico de Extracción y Proceso del recurso loco y se reguló el sistema de asignación de cuotas;

Que por Decreto Exento N° 268 de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se estableció veda biológica reproductiva para la especie loco (*Concholepas concholepas*) a partir de 1996;

Que por Decreto Exento N° 243 de 2.000, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se estableció veda extractiva por un período de tres años a contar del 27 de Junio de 2.000, para la especie loco (*Concholepas concholepas*), en el área marítima comprendida entre la I y XI Regiones.

Que por Decreto Exento N° 169 del 2.002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se suspendió la veda biológica reproductiva del recurso loco (*Concholepas concholepas*), establecida en la letra b) del artículo 1° del Decreto Exento N° 268 de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, entre el 15 de Febrero y el 28 de Febrero del 2.002, ambas fechas inclusive, para la XII Región.

Que por Decreto Exento N° 170, del 2.002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se estableció la cuota total de extracción para la XII Región, pesquería del recurso loco;

Que por Resolución N° 302, del 2.002, de la Subsecretaría de Pesca, se estableció la asignación de cuota individual de extracción para cada uno de los buzos mariscadores debidamente inscritos en el Registro Artesanal, en la sección pesquería del recurso loco (*Concholepas Concholepas*) para la XII Región;

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

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

#### R e s u e l v o:

1.- Podrán participar en las faenas extractivas del recurso loco (*Concholepas concholepas*), los pescadores artesanales debidamente inscritos en el Registro Nacional de Pescadores Artesanales, correspondiente a la XII Región, en la categoría “Buzo Mariscador”, en la pesquería del recurso “loco” y que cuenten con los “Certificados de Asignación de Cuotas Individuales de Extracción” de este recurso, según lo establecido en el Decreto Supremo N° 574, de 1992, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

2.- Los Certificados de Asignación de Cuotas Individuales de Extracción, deberán ser retirados personalmente por los pescadores artesanales que cumplan con la inscripción señalada en el numeral 1° de la presente Resolución, en la Oficina del Servicio Nacional de Pesca donde presentó su solicitud de inscripción en el Registro Artesanal, debiendo exhibir para estos efectos, su Cédula Nacional de Identidad, la inscripción en el Registro Artesanal, la Matrícula extendida por la Autoridad Marítima que lo acredite como buzo mariscador. Además, deberá haber devuelto las secciones B, C y D no utilizadas en la temporada anterior.

Si la vigencia de la Matrícula de Buzo Mariscador no se encontrare al día, será comprobante suficiente el documento que para estos efectos extienda la Autoridad Marítima, por el cual se acredite que se encuentra en proceso de actualización.

3.- La entrega de los Certificados de Cuotas Individuales de Extracción para la XII Región, se efectuará desde el día 18 de Febrero del 2.002. Los primeros 10 días, la entrega será entre las 9:00 y 13:00 horas y entre las 14:00 y 16:00 horas; pasada esa fecha, la entrega se ejecutará entre las 9:00 y 13:00 horas.

4.- Cumplidas las exigencias señaladas en el numeral segundo, a los mencionados pescadores les serán entregadas las secciones "C" y "D" de los Certificados, quedando en poder del Servicio Nacional de Pesca las secciones "A" y "B", las que serán previamente firmadas por el requirente. Asimismo, este último deberá firmar en conformidad la nómina de recepción del certificado.

Tales secciones, por su condición de nominativas, deberán llevar impresa la identificación del habilitado.

5.- En las faenas de extracción y desembarque del recurso, el buzo mariscador deberá portar las secciones "C" y "D" del certificado que lo habilita y lo acredita para tal efecto. En todo caso, las cantidades extraídas y desembarcadas deberán ser respaldadas por las secciones "C" y "D".

Asimismo, los buzos mariscadores estarán obligados a dar cumplimiento a las normas que regulan la talla mínima de extracción del recurso.

6.- Los organismos fiscalizadores en cualquier momento podrán requerir al buzo mariscador que se encuentre realizando faenas extractivas o de desembarque, la documentación señalada a fin de verificar su legalidad.

7.- Efectuada una transacción del recurso, el pescador artesanal deberá hacer entrega de las secciones "C" y "D" del certificado al comprador o al transportista, según corresponda, quienes no podrán poseerlo o transportarlo sin dichas secciones.

Asimismo, la posterior transferencia del recurso a terceros obligará a entregar las correspondientes secciones "C" y "D" al adquirente.

8.- Concluida la temporada de extracción, el buzo mariscador tendrá un plazo de 30 días para acreditar, con facturas de compra o venta, la utilización de las secciones C y D del Certificado o proceder a la devolución de las no utilizadas durante dicha temporada. El incumplimiento de la obligación precitada podrá afectar su participación en futuras temporadas extractivas.

Las secciones señaladas en el inciso anterior, deberán ser entregadas en la misma oficina donde se retiraron los Certificados de Cuota Individual de Extracción.

9.- El recurso deberá ser transportado en estado natural (en su concha) acompañado de las secciones "C" y "D" de los Certificados de Cuota Individual de Extracción y de las facturas de compra o venta, según corresponda, las que deberán acreditar la cantidad transportada, debiendo ésta ser equivalente a la cantidad que señalan las respectivas secciones.



10.- El comprador o transportista, deberá concurrir a la unidad de Carabineros más próxima al lugar de desembarque, a objeto de obtener una Guía de Libre Tránsito emitida por dicha institución policial, la cual lo habilitará para continuar con el transporte hasta su destino final. Además de lo señalado precedentemente, el funcionario policial que otorgue el documento procederá a colocar la fecha, timbrar y firmar en el reverso de las correspondientes secciones "C" y "D".

11.- En los lugares de control, deberá ser exhibida la documentación señalada en los numerales 9 y 10, cuando funcionarios de Carabineros de Chile, Servicio Nacional de Pesca, Armada de Chile o del Servicio de Impuestos Internos así lo requieran.

12.- Podrán realizar actividades de proceso en una o más de las pesquerías artesanales establecidas en el D.S. N° 574 de 1992, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, las plantas con permiso de proceso y elaboración vigente para operar sobre el recurso loco.

Para tal efecto, el titular de la autorización, el representante legal de la Planta o quien éste designe, debidamente facultado, deberá presentar en la Oficina del Servicio Nacional de Pesca correspondiente al domicilio de la planta, copia de la resolución que lo autoriza a procesar el recurso loco en la línea de proceso correspondiente y una declaración de existencia o stock remanente, (formulario EI-D). Revisada la conformidad de los antecedentes presentados por el solicitante, éste podrá iniciar los procesos de elaboración del recurso loco.

Las plantas no autorizadas o terceros tendrán igual obligación de declarar existencia de producto remanente antes del inicio de la temporada.

13.- Los representantes de las plantas elaboradoras o quienes actúen en su nombre, deberán presentar antes de las 12:00 horas de cada lunes, en la Oficina del Servicio Nacional de Pesca correspondiente a su domicilio, los formularios de "Abastecimiento de Materia Prima Plantas Elaboradoras" (formulario EI-A), los que deberán contener información sobre la cantidad de recurso recepcionado hasta las 24:00 horas del día anterior a la presentación del informe desglosado por día. La información que se proporcione para tal efecto, deberá consignar el número de ejemplares y el peso real del recurso ingresado a la planta.

Además, deberá hacer entrega de la sección "D" de los Certificados de Asignación de Cuota Individual de Extracción en el lugar señalado precedentemente. Las secciones "C" deberán mantenerse en la planta como respaldo de las unidades ingresadas y entregadas al término de la temporada al Servicio Nacional de Pesca.

14.- En los mismos plazos señalados en el numeral anterior, las plantas deberán informar la producción por línea, desglosada por día efectivo de proceso (formulario EI-P), con anterioridad a las 24:00 horas de cada día. La información que se proporcione para tal efecto deberá consignar la fecha de producción, el número de ejemplares, peso del producto obtenido, calibre y número de bolsas o cajas.

Las cantidades informadas cada lunes constituirán los stock parciales obtenidos por la planta, los que serán verificados y controlados por personal del Servicio Nacional de Pesca, conforme lo establece el Artículo 22 del D.S. N° 574 de 1992, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

15.- Finalizado el período de extracción, los stock remanentes más la suma de los stock parciales informados, menos los descuentos por movimiento de producto, cuando corresponda, constituirán las declaraciones de existencia (stock) final de las empresas.

16.- Las plantas que se encuentren en la situación prevista en el numeral 14 y que hayan desarrollado la actividad, podrán requerir la modificación de sus declaraciones de existencia (stock) de producto congelado. Se entenderá por "MODIFICAR" las acciones tendientes a obtener producto loco enlatado, a partir de producto congelado.

El plazo para solicitar tal modificación será de 90 días a contar de la verificación por parte del Servicio Nacional de Pesca del stock declarado y se efectuará conforme al procedimiento que a continuación se indica.

17.- El representante de la planta o quien actúe en su nombre, deberá solicitar por escrito la modificación de producto a la oficina del Servicio Nacional de Pesca correspondiente al lugar donde efectuó su declaración de stock, la cual, a lo menos, deberá incluir el motivo de la modificación, la cantidad de producto en número de ejemplares y en peso y el tiempo a utilizar en el proceso.

18.- El Servicio Nacional de Pesca, previo a la visación de la solicitud antes señalada, procederá a verificar, entre otros, lo siguiente:

- a) Que el plazo en el que se realizará la modificación sea acorde a la capacidad instalada de la planta y a la cantidad de producto ya declarado sujeto a modificación.
- b) Que el número de cajas a producir tenga una relación proporcional a la cantidad de producto congelado ya declarado que se desea modificar, los cuales deberán ser al menos:
  - b.1. 40 kilos de loco entero (con concha) por caja de 24 latas de 1 libra cada una.
  - b.2. 10 kilos de loco congelado en carne con uña y vida por caja de 24 latas de 1 libra cada una.
  - b.3. 9,5 kilos de loco congelado terminado por caja de 24 latas de 1 libra cada una.

19.- Verificados a conformidad los antecedentes señalados precedentemente, el Servicio Nacional de Pesca procederá a visar la solicitud, señalando en ésta lo siguiente:

- a) Cantidad de producto congelado a enlatar, indicando número de kilos por cada calibre.
- b) Cantidad de producto enlatado que deberá obtener, indicando número de cajas, formato del envase y número de tarros por caja, calculado en base a lo establecido en el numeral 18°, letra b).
- c) Fecha de inicio y término de la faena.

20.- El interesado, previo al inicio del proceso de modificación de producto, informará por escrito en la Oficina del Servicio Nacional de Pesca donde presentó su solicitud, la cantidad de producto congelado que diariamente procesará y las claves de proceso que imprimirán en la tapa superior de cada tarro.

21.- Iniciadas las faenas de modificación de existencia declarada, los agentes elaboradores participantes deberán dar cumplimiento a los siguientes aspectos:

- a) Modificar diariamente la cantidad de producto congelado informado al Servicio Nacional de Pesca.
- b) Informar diariamente la producción obtenida a partir de los productos loco congelado, en formulario que para tal efecto proporcionará el Servicio Nacional de Pesca, señalando el número de cajas, formato de tarro y calibres, saldos iniciales y final de cada día, clave de proceso, materia prima en kilos y calibre (formulario EI-P).

Asimismo, finalizadas las faenas de modificación de existencia deberán:

- a) Efectuar una nueva declaración de stock dentro de las 24 horas siguientes al término de la modificación de producto, la que reemplazará a la presentada en la oficina del Servicio Nacional de Pesca conforme al D.S. N° 574 de 1992 y sus modificaciones, y su contenido se efectuará en los términos que el respectivo formulario indique (formulario EI-D).
- b) Sin perjuicio de lo anterior, las producciones y stock que se obtengan de esta faena, deberán permanecer debidamente identificados y separados del resto de los stock no modificados, hasta que el Servicio Nacional de Pesca así lo determine.

22.- Para proceder al transporte del producto, las plantas deberán solicitar al Servicio Nacional de Pesca con 48 horas de anticipación, la visación de la factura o guía de despacho del producto a trasladar, entregando el formulario EI-D, que consigna el movimiento.

Asimismo, cuando una planta reciba producto deberá informar dicha recepción mediante el formulario EI-D, en un plazo no superior a 24 horas de ocurrido este hecho.

Asimismo, las personas naturales o jurídicas no autorizadas para procesar loco que adquieran, vendan o almacenen productos para ser exportados o destinados a la comercialización interna, deberán informar al Servicio Nacional de Pesca, en los mismos términos señalados en el inciso anterior.

23.- Para efectos de exportación, el Documento Unico de Salida (DUS) deberá ser visado por el Servicio Nacional de Pesca. Esta visación sólo autorizará las cantidades señaladas en el anverso de la Orden de Embarque, previa presentación de la(s) guía(s) de despacho o factura(s) de exportación debidamente visadas por el Sernapesca y siempre que el exportador tenga stock declarado suficiente para cubrir la exportación.

El Servicio Nacional de Aduanas exigirá en puertos y aeropuertos, el Documento Unico de Salida (DUS) visado por el Servicio Nacional de Pesca.

24.- Las personas naturales o jurídicas que comercialicen recurso loco o productos derivados de éste en centros de consumo o en establecimiento de distribución al detalle, deberán acreditar el origen del recurso con las secciones C y D del Certificado de Cuota de Individual de Extracción, factura de compra o de venta y Guía de Libre Tránsito, otorgada por Carabineros de Chile. En el caso de producto, su origen deberá ser acreditado mediante factura visada por el Servicio Nacional de Pesca.

Adquirido el recurso o producto, el representante del establecimiento o quien actúe en su nombre, deberá declarar su existencia en la Oficina del Servicio Nacional de Pesca a través del formulario "Centros de Consumo". En el formulario se registrarán los ingresos y egresos del recurso o producto, manteniendo dicho formulario al día, cuyo saldo deberá ser coincidente con su existencia física en el local comercial. Tanto el recurso o producto, como el formulario, deberán estar a disposición de los fiscalizadores de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

25.- La contravención a lo dispuesto en la presente resolución, será sancionada de conformidad a lo establecido en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Anótese, comuníquese y publíquese.- René Maturana Contreras, Director Nacional de Pesca (S).

## MINISTERIO DE SALUD

Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena

### COMPLEMENTA RESOLUCION N° 119, DE 2002

(D.O. N° 37.186, de 14 de Febrero de 2002)

Núm. 150.- Puerto Montt, 1 de febrero de 2002.- Vistos estos antecedentes: La necesidad de complementar la resolución sanitaria N° 119 del 28 de enero de 2002 del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, las que establecen las condiciones de desembarco, comercialización y transporte de mariscos susceptibles de ser afectados por el fenómeno de Marea Roja y que puedan provenir de la XI Región;

Considerando lo informado por el Servicio de Salud Aysén mediante resolución sanitaria N° 12 de 24/01/2002 sobre protocolos de análisis toxicológicos emitidos por el Laboratorio de Marea Roja del Servicio de Salud Aysén, y lo informado por el Laboratorio de Marea Roja del Hospital de Castro, certificados toxicológicos N° 210, 212, 213, 214, 215, 216 y 217, y Laboratorio Bromatológico de Puerto Montt, Boletines de Análisis N° 41, 42, 45 y 47, sobre análisis de mariscos provenientes del sector sur de la Isla de Chiloé (Islas Guapi Quilán, sector Inio, sector Punta Tique, Asasao, Punta Locos, Isla Yancoumalina) los que dan valores toxicológicos sobre 80 ugr x 100 gr. Los que sobrepasan los límites máximos permitidos para el consumo humano, establecido por Reglamento Sanitario de los Alimentos, decreto N° 977/96,

Teniendo presente: la necesidad de normar un procedimiento de control sanitario para la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, manteniéndose la vigilancia sanitaria para evitar el riesgo de consumo de productos contaminados con el fenómeno de Marea Roja; y teniendo, además, presente: lo dispuesto en el decreto ley N° 2.763/79, decreto supremo N° 42/86, Orgánico de los Servicios de Salud, decreto supremo N° 207/2000 del Ministerio de Salud, lo previsto en los artículos 3, 108, y siguientes del Código Sanitario y artículos 2, 3, 9 y 12 del Reglamento Sanitario de los Alimentos aprobado por decreto supremo N° 977 de 1996 del Ministerio de Salud, dicto la siguiente:

#### R e s o l u c i ó n:

1.- Complementétese la resolución sanitaria N° 119 del 28 de enero de 2002 de esta Dirección en cuanto se ordena: Prohíbese a partir de esta fecha, 1 de febrero de 2002, la extracción, transporte, comercialización, tenencia y consumo de mariscos bivalvos, tales como cholga, chorito, choro, almeja, ostra, huepo o navaja de mar, navajuela, ostión, como así también picoroco, loco, etc., de las localidades que se indican: Islas Guapi Quilán, Canal Quilán, Punta Tique, Isla Tique, Isla Yancouma, Bahía Asasao, Punta Locos, Punta Inio, todos sectores de la comuna de Quellón, provincia de Chiloé.

2.- Rijan en todo lo demás los numerales de la resolución N° 119 del 28 de enero de 2002 que se complementa, en cuanto ordena ratificar para el territorio jurisdiccional de este Servicio de Salud, las prohibiciones dispuestas por el Servicio de Salud Aysén.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca

**DESIGNA ENTIDADES AUDITORAS PARA LA CERTIFICACION DE DESEMBARQUES  
Y CAPTURAS, ESTABLECE TARIFAS DE CERTIFICACION**

(D.O. N° 37.191, de 20 de Febrero de 2002)

Núm. 138.- Valparaíso, 13 de febrero de 2002.- Vistos: Lo dispuesto en el D. S. N° 430 del 28 de Septiembre de 1991 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.892 y sus modificaciones, Ley General de Pesca y Acuicultura; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley N° 19.713; las Resoluciones Exentas N° 144, N° 391 y 1575 de 2001 todas del Servicio Nacional de Pesca; la Resolución 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

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

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

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

Que conforme al inciso segundo del artículo 10 de la Ley N° 19.713, el Servicio Nacional de Pesca estableció por Resolución N° 1575, de 2001, la forma, requisitos y condiciones de la acreditación de las Entidades Auditoras que certificarán las capturas y desembarques.

Que conforme a la citada Resolución N° 1575 y las Bases de Licitación, se seleccionaron las Entidades Auditoras que certificarán las capturas y desembarques.

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

R e s u e l v o:

**Primero** Designase como Entidad Auditora a la Empresa que se indica, en adelante "la Entidad", para prestar servicios de certificación en las Regiones que se señalan, en adelante "Macrozona", de acuerdo a lo señalado en el inciso segundo del artículo 10 de la Ley N° 19.713 y conforme al llamado a Licitación Pública para la acreditación de Entidades Auditoras, establecido por Resolución N° 1575 de 2001, de este Servicio.

- a) **S.G.S CHILE LTDA.**, en la Macrozona Norte compuesta por las Regiones I y II.\*
- b) **INSPECTORATTE GRIFFITH CHILE S.A.**, en la Macrozona Centro compuesta por las Regiones III, IV y V.
- c) **ALEX STEWART INTERCORP CHILE**, en la Macrozona Sur compuesta por las Regiones VII, VIII y la provincia de Valdivia.
- d) **ALEX STEWART INTERCORP CHILE**, en la Macrozona Austral compuesta por las Regiones X, XI y XII excluida la Provincia de Valdivia.

**Segundo** Las Entidades Auditoras deberán certificar las capturas y desembarques de origen industrial, de todos los armadores pesqueros industriales que desembarquen en las regiones señaladas en el numeral anterior, servicio por el cual tendrá derecho a percibir ingresos de acuerdo al tarifado establecido en el numeral cuarto de esta resolución.

**Tercero** Las Entidades Auditoras deberán dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en la Resolución N° 139\* de 2002 del Servicio Nacional de Pesca, que establece los procedimientos para la certificación de las capturas y desembarques para la aplicación de la Ley N° 19.713, así como de las obligaciones establecidas en las Bases Administrativas y Técnicas del Llamado a Licitación Pública, las cuales forman parte integrante de esta resolución.

**Cuarto** Las empresas certificadoras deberán respetar el siguiente tarifado de servicios, el cual se establece en pesos (\$), por tonelada de recurso o materia prima desembarcada, sin IVA incluido. Los Usuarios contarán con un plazo para el pago de las facturas, señalado en las Tablas correspondientes, a contar de la fecha de emisión de las mismas.

**TABLA DE TARIFADO CERTIFICACION  
MACRO ZONA NORTE**

CONCEPTO	PESQUERAS					
	Pelágicos	Demersales	Crustáceos	Pez espada	Bacalao	O. Especies
S/TON	307	1,586	3,172	5,947	11,894	1,586
Desemb. < Ton	11,894	23,788	23,788	54,000	32,000	23,788
Hora adicional Desemb.	20,000					
Falsa Activación Serv.	11,894					
% Nocturno	10%					15%
% Festivo	20%					35%
Plazo de Pago	30 días					
IVA	Agregar IVA a los valores señalados					

\* Modificado por Resolución del Servicio Nacional de Pesca N° 155, de 22 de Febrero de 2002, publicado en el D.O. de 28 de Febrero de 2002.

**TABLA DE TARIFADO CERTIFICACION  
MACRO ZONA CENTRO**

CONCEPTO	PESQUERAS					
	Pelágicos	Demersales	Crustáceos	Pez espada	Bacalao	O. Especies
S/TON	1,250	2,500	3,800	5,500	5,500	5,100
Desemb. < Ton	16,000	16,000	16,000	16,000	16,000	16,000
Hora adicional Desemb.	8,000					
Falsa Activación Serv.	16,000					
% Nocturno	20%					
% Festivo	20%					
Plazo de Pago	30 días					
IVA	Agregar IVA a los valores señalados					

**TABLA DE TARIFADO CERTIFICACION  
MACRO ZONA SUR**

CONCEPTO	PESQUERAS					
	Pelágicos	Demersales	Crustáceos	Pez espada	Bacalao	O. Especies
S/TON	255	720	1,500	6,125	6,940	1,500
Desemb. < Ton	3,500	8,000	10,000	10,000	10,000	8,000
Hora adicional Desemb.	10,000					
Falsa Activación Serv.	18,000					
% Nocturno	13%					
% Festivo	13%					
Plazo de Pago	10 días					
IVA	Valores no afectos al IVA					

**TABLA DE TARIFADO CERTIFICACION  
MACRO ZONA AUSTRAL  
(Punta Arenas – Puerto Porvenir – Puerto Natales)**

CONCEPTO	PESQUERAS					
	Pelágicos	Demersales	Crustáceos	Pez espada	Bacalao	O. Especies
S/TON	1,500	950	4,000	6,000	2,400	1,500
Desemb. < Ton	3,500	8,000	18,000	10,000	10,000	8,000
Hora adicional Desemb.	10,000					
Falsa Activación Serv.	18,000					
% Nocturno	25%					
% Festivo	35%					
Plazo de Pago	10 Días					
IVA	Valores no afectos al IVA					



**TABLA DE TARIFADO CERTIFICACION  
MACRO ZONA AUSTRAL  
(Puerto Williams)**

CONCEPTO	PESQUERAS					
	Pelágicos	Demersales	Crustáceos	Pez espada	Bacalao	O. Especies
S/TON	1,500	950	4,000	6,000	5,500	1,500
Desemb. < Ton	3,500	8,000	18,000	10,000	10,000	8,000
Hora adicional Desemb.	10,000					
Falsa Activación Serv.	18,000					
% Nocturno	25%					
% Festivo	35%					
Plazo de Pago	10 Días					
IVA	Valores no afectos al IVA					

Las especies por cada pesquería a las cuales se les debe aplicar las tarifas señaladas en las Tablas ya señaladas son las siguientes:

**TABLA DE ESPECIES INCLUIDOS EN CADA PESQUERIA**

Pelágico	Demersales	Crustáceos	Otras Especies
Jurel	Merluza Común	Langostino colorado	Todos los que no se nombran en las listas anteriores.
Sardina común	Merluza tres aletas	Langostino amarillo	
Caballa	Merluza del sur	Camarón	
Sardina española	Raya	Gamba	
Anchoa	Orange roughy	Centolla	
Agujilla	Congrio colorado	Centollón	
Merluza de cola	Congrio negro	Krill	
Tritre	Congrio dorado		
Machuelo	Cabrilla común		
Cojinova del norte	Cabrilla		
Cojinova del sur	Alfonsino		
Jibia	Anguila		
	Besugo		
	Brotula		
	Chancharro		
	Draco rayado		
	Lenguados		
	Palometa		
	Reineta		
	Pejegallo		
	Pejerrey		

**Quinto** Las Entidades Auditoras podrán aplicar el cobro de horas adicionales antes señalados conforme a los valores por hora establecidos, cuando el total de horas utilizadas en el desembarque sea mayor que el cociente entre el volumen desembarcado y el factor de tiempo de desembarque señalado en la siguiente Tabla. El cobro se debe efectuar sólo sobre la diferencia entre el tiempo real de demora en la descarga y el tiempo calculado.

(Ejemplo: Recurso a desembarcar Jurel; cantidad estimada = 800 tons.; Velocidad de descarga estimada 100 Ton /hrs; Tiempo de demora estimado (800 ton/100 ton\* hrs = 8 hrs; Demora efectiva de la descarga = 10 hrs; **Se debe cobrar el valor por tonelada más dos horas adicionales de tiempo utilizado**).

UNIDAD DE PESQUERIA	TIPO DE DESCARGA	TIEMPO DESCARGA PROMEDIO
ANCHOVETA-SARDINA	GRANEL	100 TON HORA
JUREL III-IV	GRANEL	80 TON HORA
JUREL V - VIII	GRANEL	90 TON HORA (HARINA)
JUREL V - VIII	GRANEL	50 TON HORA CONSUMO HUMANO
JUREL X	GRANEL	90 TON HORA (HARINA)
JUREL X	GRANEL	50 TON HORA CONSUMO HUMANO
SARDINA	GRANEL	100 TON HORA
CAMARON NAILON	CAJAS 15-22 KG	250 CAJAS HORA
LANGOSTINO AMARILLO	CAJAS 15-22 KG	250 CAJAS HORA
LANGOSTINO COLORADO	CAJAS 15-22 KG	250 CAJAS HORA
MERLUZA COMUN	CAJAS 22-30 KG	300 CAJAS HORA
MERLUZA DE COLA	GRANEL	80 TON HORA
MERLUZA DE COLA	CAJAS 25 KG	300 CAJAS HORA
MERLUZA DEL SUR	CAJAS 25-30 KG	300 CAJAS HORA
BARCOS FACTORIA	CAJAS 20-40 KG	700 CAJAS HORA
	SACOS 15-30 KG	400 SACOS HORA

**Sexto** Las Entidades Auditoras podrán incrementar los valores antes señalados en los porcentajes establecidos en el numeral IV, cuando el servicio de certificación solicitado se realice entre las **22:00 hrs. y las 08:00 hrs.** del día siguiente. Para contabilizar este horario se tomará como referencia la hora de inicio del desembarque.

**Séptimo** Para efectos del cobro de los servicios en días domingos y festivos, las Entidades Auditoras podrán incrementar los valores señalados en los porcentajes establecidos en el numeral IV, cuando el servicio sea activado en un día **domingo o un festivo oficial**. Para contabilizar este cobro se tomará como referencia la hora de inicio del desembarque.

**Octavo** Las Entidades Auditoras podrán efectuar un cobro adicional por **"Falsa Activación"**, conforme a los valores establecidos en el numeral IV, cuando el Usuario que ha solicitado un servicio modifica el horario de inicio o retarda la recalada del barco, en tiempos iguales o superiores a los 120 minutos una vez activada la certificación y se ha presentado el Certificador. La modalidad de cobro por este concepto es un valor fijo, cada vez que el evento descrito ocurra.

**Noveno** El incumplimiento a lo establecido en la presente Resolución será sancionado conforme a lo dispuesto en la Ley N° 19.713, al Título IV de la Resolución N° 391, de 2001, ya las Bases de Licitación aprobadas por Resolución N° 1575, de 2001, ambas del Servicio Nacional de Pesca.

Anótese, notifíquese, publíquese y archívese.- René Maturana Contreras, Director Nacional de Pesca (S).

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca

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

(D.O. N° 37.191, de 20 de Febrero de 2002)

Núm. 139.- Valparaíso, 13 de febrero de 2002.- Vistos: El D. S. N° 430 de 1991 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.892 y sus modificaciones, Ley General de Pesca y Acuicultura; El D.F.L. N° 5 de 1983 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la Resolución 520 de 1996 de la Contraloría General de la República; y artículo 10° de la Ley N° 19.713.

Considerando:

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

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

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

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

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

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

R e s u e l v o:

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

## TITULO I

### Disposiciones Generales

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

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

- m) Bases Administrativas : Documento que contiene los antecedentes administrativos necesarios para la Licitación del Programa C.C.D.
- n) Bases Técnicas : Documento que contiene los antecedentes técnicos necesarios para la Licitación del Programa CCD.
- o) Agenda : Cuaderno foliado proporcionado por la Entidad Auditora y timbrado por el Servicio, donde el certificador registrará antecedentes operacionales de cada certificación.

## TITULO II

### Del Procedimiento de Certificación

#### PARRAFO 1°

Previo a la recalada de Naves

**Tercero** Con el objeto de designar a los Certificadores que efectuarán la certificación de un determinado desembarque, los Usuarios del Programa C.C.D. deberán informar, vía facsímil o e-mail, a la Entidad Auditora de su jurisdicción, con al menos dos horas de anticipación, la hora exacta de recalada y desembarque de cada una de sus naves, incluyendo la información referente a la cantidad y tipo de recurso por cada una de las bodegas de la nave.

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

**Cuarto** Los desembarques sólo se podrán iniciar con el visto bueno del certificador. La Entidad Auditora deberá atender cada nave con al menos dos certificadores. Cuando el desembarque y requerimiento de certificación involucre simultáneamente a más de una embarcación, de un mismo armador y cuyas capturas individuales no superen las 5 ton de cualquier recurso o la suma de ellos, la Entidad podrá certificar al grupo de naves utilizando sólo dos certificadores y podrá emitir un solo documento tributario en el cual se deberá detallar el número del **FORM-DI-01** y el nombre de cada nave.

Si el Usuario modifica el horario del desembarque, dicho cambio debe ser por escrito y previo al arribo del certificador. Una vez arribado el certificador, el desembarque se podrá postergar sólo con el visto bueno de éste, para lo cual el certificador deberá solicitar al Servicio el procedimiento de sellado de las bodegas. No obstante lo anterior, la Entidad Auditora podrá incorporar los sellos de su propiedad.

Para activar nuevamente el desembarque el Usuario deberá aplicar el procedimiento descrito en el numeral tercero de esta resolución, el cual no podrá ser antes del horario establecido durante el proceso de sellado, el cual quedará registrado en la agenda del certificador.

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

#### PARRAFO 2°

##### Durante el Desembarque

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

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

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

- a) Si en el desembarque se encuentran presente más de una especie, el Usuario debe obtener muestras en diferentes etapas de la descarga y determinar la proporcionalidad en peso de cada especie, mediante una metodología de muestreo previamente aprobada por el certificador. No obstante lo anterior, el certificador podrá, si lo estima necesario, efectuar su propio muestreo para verificar lo informado por el Usuario.
- b) El certificador podrá verificar si el sistema de pesaje utilizado por el Usuario se encuentre debidamente calibrado y que el pesaje del recurso desembarcado se efectúe utilizando al mecanismo y metodología empleado usualmente por el Usuario.
- c) Cuando en la descarga y pesaje se utilicen piscinas, previo a autorizar el inicio de la descarga se debe verificar que se cumplan los siguientes requisitos:

- i. Todas las piscinas serán numeradas y se deberán registrar escalas de marcación o graduación, correspondiente a las especies que componen los desembarques. Los nombres de las especies deberán aparecer escritos en la parte superior de cada escala.
- ii. La escala se debe iniciar con una línea gruesa de color negro en el lugar donde se ubica el máximo nivel de agua incorporado a la piscina antes de iniciar la descarga. La graduación será de 5 ton por cada línea gruesa de color negro y éstas subdivididas en fracciones de 1 ton., las cuales se indicarán con color rojo para el jurel, color verde para la caballa y color naranja para el grupo anchoa y sardina.
- iii. En el costado de cada línea negra se colocará un número claramente visible correspondiente a las toneladas medidas en ese nivel. En los costados de la piscina a una altura de fácil lectura se deberá registrarlos valores de los factores de corrección de densidad de cada especie.
- iv. La graduación deberá ser efectuada por una Entidad reconocida por el Servicio, quien además deberá emitir un informe directo al Servicio y será éste quien informe a la empresa de los resultados.
- v. La descarga sólo se puede iniciar con el V° B° del certificador. Este aprobará el inicio de la descarga una vez que las piscinas hayan alcanzado el nivel de agua marcado al inicio de la escala de medición. A partir de ese instante, queda absolutamente prohibida la manipulación de los sistemas de descarga de agua sin la autorización expresa del certificador.
- vi. La distribución de la pesca en las piscinas se acordará con el certificador previo al inicio del desembarque.
- vii. Las piscinas se llenarán de pesca hasta que el certificador así lo indique y a falta de su pronunciamiento, la piscina no podrá acumular pescado que sobresalga del agua. Queda absolutamente prohibido incorporar agua en las piscinas durante la descarga del recurso.
- viii. La piscina no podrá ser desaguada o manipulada mientras el certificador no haya tomado conocimiento y haya registrado los datos de su interés. Una vez tomada la información el certificador dará el V° B° para el uso del recurso contenido en la piscina.
- ix. Mientras dure la descarga, uno de los certificadores debe mantenerse permanentemente en el sector de la piscina y ordenará la paralización del desembarque si las piscinas están llenas o en ésta la pesca ha superado el nivel del agua. Tampoco debe aceptar que se saque agua de la piscina mientras no se finalice y se mida el pesaje de la piscina en cuestión.

- d) La Entidad Auditora quedará facultada, previo V° B° del Servicio, para realizar auditorías de tramos cortos con el objeto de confirmar la información proporcionada en los **DI – 01**, utilizando para ello los rendimientos de producción. La metodología y procedimiento para esta evaluación serán establecidos por el Servicio. Las auditorías se cancelan como un servicio distinto al de certificación y será acordado previamente con el Servicio y será con cargo de los Usuarios.
- e) Una vez que el representante del Usuario informe que ha finalizado la descarga, el certificador que estuvo en la nave al inicio debe verificar que las bodegas de la nave estén vacías, así como la línea de descarga cuando corresponda, para lo cual solicitará el funcionamiento de la yoma succionando agua durante cinco (5) minutos. La Entidad Auditora podrá aceptar un menor tiempo de succión, en casos debidamente calificados y autorizados por el Servicio.
- f) El certificador indicará en el apartado N° 5 “observaciones” del **FORM-DI-01**, el número de camiones utilizados, el número de tolvas, el peso registrado en la cinta de pesaje, el número de cajas y peso promedio de éstas, cuando corresponda, según sea la especie desembarcada y tipo de medición y metodología utilizada.
- g) Para el caso de los barcos factoría se contabilizará los productos desembarcados y éstos se reducirán a materia prima utilizando los factores de rendimiento establecidos por resolución del Sernapesca.
- h) El Servicio se reserva el derecho de instruir modificaciones a los procedimientos de certificación antes señalados, conforme la situación así lo amerite.

### PARRAFO 3°

#### De la Información y Certificación del Desembarque

**Octavo** Terminada la descarga, el representante del Usuario deberá completar los apartados N° 1, 2, 3, 4 y 6 del documento **FORM-DI-01** o del **BF – 01 / 02**, según corresponda, consignando los datos finales de la operación, captura desembarcada por especie, nombre del representante, RUT y firma de éste.

La certificación de la información se llevará a efecto en el apartado N° 5 del **FORM-DI-01**, donde el certificador estampará los datos solicitados, firmas y timbres requeridos, sólo si está de acuerdo y comparte los valores y volúmenes desembarcados por cada especie y consignados en los apartados ya señalados.

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

En el evento que el Certificador NO estuviere de acuerdo con los valores consignados en el formulario, no procederá a certificar la descarga y deberá establecer comunicación inmediata con el Servicio. Será el funcionario del Servicio quien determine la cantidad final del desembarque. Si la cantidad final es diferente a la consignada por el armador en el **FORM-DI-01**, se presumirá la existencia de información no fidedigna.



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

**Décimo** Una vez completado el **formulario** y certificado conforme a la normativa vigente, el Usuario los distribuirá de la siguiente manera: formato original para el Servicio, la primera copia para el Usuario y la segunda copia para la Entidad Auditora.

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

**Décimo segundo** El Servicio entregará a cada armador un talonario **formularios** por cada nave inscrita, debidamente foliados y de uso exclusivo para esa nave. El talonario de formularios, así como su uso y abastecimiento son de exclusiva responsabilidad del Usuario.

**Décimo tercero** Diariamente antes de las 12:00 horas de cada día los Usuarios deberán entregar en la oficina del Servicio de su jurisdicción los formularios originales del **formulario** emitidos durante el día anterior. El Servicio no recibirá a trámite los **formularios** que no tengan incorporada la certificación de la Entidad Auditora.

**Décimo cuarto** Cada vez que el Usuario requiera de nuevos **formularios**, la persona autorizada por el Usuario para dicho trámite se deberá presentar en la oficina del Servicio de su jurisdicción, acompañando una solicitud de nuevos documentos, debidamente completada, que encontrará al final del talonario de **formulario** en uso.

Una vez utilizado al menos un 60% de los formularios, los Usuarios podrán solicitar nuevos talonarios. Será responsabilidad del Usuario no quedar desabastecido de los formularios para certificar.

**Décimo quinto** El Certificador deberá completar el formulario Registro de Movimientos **FORM-RMC-02** diariamente para lo cual utilizará un talonario de éstos para cada Usuario de su jurisdicción. Los primeros cinco días de cada mes el representante regional de la Entidad Auditora deberá enviar a la oficina del Servicio de su jurisdicción, la hoja original de dicho formulario y al correo electrónico del Departamento de Fiscalización en Valparaíso, la información mensual ingresada en la herramienta computacional entregada por el Servicio. Si el plazo venciere en día domingo o feriado, se entenderá que la obligación se traslada para el primer día hábil siguiente.

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

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

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

La Entidad Auditora deberá archivar las copias de los documentos con la leyenda “**COPIA SERNAPESCA**”, así como las fotocopias, ordenadas por Usuario, manteniendo un archivo único para las Guías o facturas anuladas o utilizadas en otras materias distintas a la de certificación, las cuales deberán estar a disposición de los funcionarios del Servicio cuando éstos así lo requieran.

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

### TITULO III

#### De las tarifas de certificación

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

**Decimonoveno** Al día siguiente de emitido el **FORM-DI-01** con su respectiva certificación la Entidad Auditora deberá remitir al Usuario una Guía de Despacho o Factura, según corresponda, por el servicio prestado, detallando al menos el número del **FORM-DI-01** y el nombre de la nave. Los primeros cinco días de cada mes la Entidad Auditora emitirá a cada Usuario las Facturas correspondientes a las Guías de Despacho emitidas por los servicios prestados durante el mes anterior, adjuntando una fotocopia del **FORM-RMC-02**.”

### TITULO IV

#### Disposiciones varias

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

Las Entidades Auditoras y los certificadores que participan en el Programa C.C.D., que incurran en algunas de las situaciones que a continuación se señalan, serán retirados del Programa por el Director Regional de Pesca y se les aplicarán las penas señaladas en el párrafo anterior.

- a) Informar y certificar volúmenes menores a los desembarcados.
- b) Informar presencia de especies distintas a la desembarcada.
- c) Cambiar o alterar cualquier dato ya consignado en el certificado.

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

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

**Vigésimo segundo** Cuando un Certificador sea retirado del Programa por las razones antes señaladas, la Entidad Auditora podrá apelar a la Dirección Nacional de Pesca. La apelación se deberá presentar en la oficina Regional de su jurisdicción, en un plazo de 5 días corridos, contados desde la fecha de notificación de la suspensión, acompañando todos los documentos y antecedentes que a su juicio justifican su reincorporación.

La Dirección Regional enviará los antecedentes al Sr. Director Nacional de Pesca para su decisión final, adjuntando en un informe técnico antecedentes sobre la materia en cuestión. La decisión final de la Dirección Nacional no será sujeta a reclamación alguna.

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

**Vigésimo tercero** Las Entidades Auditoras inscritas en el Registro y participantes en el Programa C.C.D., que directa o indirectamente incurran en algunas de las situaciones que a continuación se señalan, serán sancionadas con el cobro del 10 % de la Boleta de Garantía de Cumplimiento de la macro-zona correspondiente.

Las multas se cobrarán administrativamente, sin forma de juicio. La Entidad Auditora podrá optar por enterar el valor de la multa mediante vale vista a nombre del Servicio, con cargo a la Boleta de Garantía de Cumplimiento antes señalada.

- a) Ser reincidente en cualquiera de las faltas de las letras a) o b) señaladas en el numeral Vigésimo o una sanción mayor.

- b) No presentar en los plazos establecidos el formulario **FORM-RMC-02** o no haber completado o mantenido en forma diaria la información requerida en el formulario **FORM-RMC-02**.
- c) No enviar en los plazos establecidos por correo electrónico, los antecedentes de certificación del **FORM-RMC-02**.
- d) No tener al día o existir ausencia de una copia del documento tributario en el archivo que debe llevar la Entidad Auditora.
- e) Por mantener o iniciar relaciones comerciales o familiares con personas o empresas ligadas al sector de los Usuarios y no haberlas declarado oportunamente.
- f) Por no permitir, entorpecer o estorbar los procedimientos de monitoreo y supervisión del Programa C.C.D.

**Vigésimo cuarto** La Entidad Auditora que directa o indirectamente incurra en alguna de las situaciones que a continuación se señalan, será sancionada con el cobro de **1 UF**, con cargo a la Boleta de Garantía de Cumplimiento de la macrozona correspondiente.

Las multas se cobrarán administrativamente, sin forma de juicio. La Entidad Auditora podrá optar por enterar el valor de la multa mediante vale vista a nombre del Servicio, con cargo a la Boleta de Garantía de Cumplimiento antes señalada.

- a) Cuando el certificador se presente al desembarque sin su T.I.C.
- b) Cuando el certificador se presente al desembarque sin su Agenda
- c) Cuando el certificador se presente al desembarque sin su ropa de trabajo y seguridad.
- d) Cuando el certificador se presente al desembarque sin su equipo de muestreo.
- e) Cuando el certificador se presente y retire del desembarque antes de que éste se termine.

**Vigésimo quinto** La Entidad Auditora que directa o indirectamente incurra en algunas de las situaciones que a continuación se señalan, serán retiradas en forma definitiva del Programa, sin derecho a apelación o reclamo posterior, sin perjuicio de las acciones civiles y penales que correspondan:

- a) Por ser reincidente en las conductas señaladas en el numeral 5.1. de estas Bases Técnicas.
- b) Por presentar problemas con el Servicio de Impuestos Internos, con relación al proceso de timbraje de documentos tributarios.
- c) Por cobrar tarifas distintas a las establecidas en la resolución correspondiente.
- d) Por emitir fotocopia de los certificados o cualquier otro documento relacionado con el Programa C.C.D. sin la debida autorización escrita del Servicio.

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

**Vigésimo sexto** Si durante la aplicación del Programa de C.C.D. se aplica una sanción que implique el retiro definitivo del Programa de una Entidad Auditora, por incumplimiento a lo establecido por resolución de Sernapesca, el proceso de certificación podrá ser asumido por la Entidad Auditora que haya obtenido la puntuación más alta entre aquéllas que no fueron seleccionadas, siendo este procedimiento aplicable, sucesivamente, con cada una de las Entidades Auditoras restantes que hayan postulado en el proceso de Licitación y no fueron seleccionadas.

En el caso de no tener ningún postulante o que éstos no acepten, se procederá a una nueva licitación y el Servicio cubrirá el período intermedio. Igual procedimiento se aplicará ante una renuncia voluntaria o de común acuerdo entre las partes.

**Vigésimo séptimo** Tanto los Usuarios como los Certificadores inscritos y operando en el Programa C.C.D. deberán observar y cumplir las indicaciones de fiscalización que sean impartidas por los funcionarios del Servicio.

**Vigésimo octavo** En el caso de renuncia voluntaria de la Entidad Auditora, ésta deberá informar por escrito al Director Nacional de Pesca, por carta certificada enviada, con a lo menos 90 días de anticipación. El retiro definitivo del Sistema por la causal antes señalada, facultará al Servicio para hacer efectivo el cobro de los documentos en garantía entregados por la Entidad Auditora para el fiel cumplimiento de la tarea encomendada.

En el caso de renuncia de común acuerdo entre la Entidad Auditora y el Servicio, ésta se formalizará por escrito al Director Nacional de Pesca, por carta certificada enviada, con a lo menos 90 días de anticipación. El retiro definitivo del Sistema por la causal antes señalada, no facultará al Servicio para hacer efectivo el cobro de los documentos en garantía entregados por la Entidad Auditora para el fiel cumplimiento de la tarea encomendada.

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

Anótese, notifíquese, publíquese y archívese.- René Maturana Contreras, Director Nacional de Pesca (S).

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/25 VRS.

DESIGNA A LOS OFICIALES QUE SE INDICA  
COMO MIEMBROS DE LAS COMISIONES DE  
INSPECCION DE NAVES, DURANTE AÑO  
2002.

VALPARAISO, 21 DE FEBRERO DE 2002.

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

RESUELVO :

1.- DESIGNASE a los siguientes Oficiales e Inspectores Ad-Hoc como miembros titulares o Ad-Hoc, según sea el caso, de las Comisiones de Inspección de Naves durante el año 2002 :

1.1. COMISION NACIONAL DE INSPECCION DE NAVES:

PRESIDENTE	: CN LT	SR. Erwin FORSCH Rojas
JEFE DE LA COMISION	: CN LT	SR. José BENOIT Kralemann
INSPECNAV	: CN LT	SR. Ramón VELASQUEZ Díaz
INSPECMAQ	: CC LT	SR. Manuel BERRIOS Rojas
INSPECTEL	: CF IL (R)	SR. Germán VALDIVIA Ibarra

1.2. COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE ARICA:

PRESIDENTE	: CN	SR. Mario REBOLLEDO Cornejo
INSPECNAV	: T1 LT	SR. Ricardo VELASQUEZ Ortiz
INSPECNAV	: T1 LT	SR. Jaime AROS Conejeros
INSPECMAQ AD-HOC	: Ing. Const. Nav.	SR. Boris SALINAS Araneda
INSPECTEL (Jefe CLIN)	: CC LT	SR. Robinson SANTIAGO Pardo
INSPECTOR CERP	: CF (R)	SR. Mario RAMIREZ Cortes

1.3. COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE IQUIQUE :

PRESIDENTE	: CN LT	SR. Williams MIRANDA Leyton
INSPECNAV AD-HOC	: CC LT (R)	SR. Guillermo ROJAS Figueroa
INSPECMAQ (Jefe CLIN):	T1 LT	SR. Renald BRAVO Redroban
INSPECMAQ AD-HOC	: Ing. 2° MMN	SR. René RAMIREZ Corvalán
INSPECTEL AD-HOC	: Of. Rt. MMN	SR. Mauricio MUNIZAGA Cruz
INSPECTOR CERP	: CF (R)	SR. Mario RAMIREZ Cortes

1.4. COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE ANTOFAGASTA :

PRESIDENTE	: CN	SR. Iván VERGARA Masferrer
INSPECNAV (Jefe CLIN):	CF LT	SR. Miguel DE LA JARA Sepúlveda
INSPECMAQ	: T1	SR. Julio SAAVEDRA Quintero
INSPECTEL AD-HOC	: Of. Rt. MMN.	SR. Mauricio MUNIZAGA Cruz
INSPECTOR CERP	: CF (R)	SR. Mario RAMIREZ Cortes

1.5. COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE VALPARAISO :  
(JURISDICCION DE :

G.M. CALDERA – G.M. COQUIMBO – G.M. VALPARAISO)

PRESIDENTE	: CN LT	SR. José SAZO Fernández
JEFE CLIN	: CF LT	SR. Luis LETELIER Fuica
INSPECNAV AD-HOC	: CF IL (R)	SR. Luis GARCIA Mayorga
INSPECMAQ AD-HOC	: CF (R)	SR. Francisco GHIRINGHELLI McCawley
INSPECTEL AD-HOC	: CF (R)	SR. Raúl TAGLE Orellana
INSPECTOR CERP	: VA	SR. Sergio MARTINEZ González
INSPECTOR CERP	: CF IL (R)	SR. Guillermo ESTAY Varela

1.6. COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE SAN ANTONIO :

PRESIDENTE	: CF LT	SR. Claudio ORTIZ Sepúlveda
INSPECNAV AD-HOC	: CN	SR. Luis CONEJEROS Abienzo
INSPECNAV (Jefe CLIN):	CF LT	SR. Alvaro VICENCIO Andaur
INSPECMAQ AD-HOC	: CF (R)	SR. Francisco GHIRINGHELLI McCawley
INSPECTEL AD-HOC	: CF (R)	SR. Raúl TAGLE Orellana
INSPECTOR CERP	: VA	SR. Sergio MARTINEZ González
INSPECTOR CERP	: CF IL (R)	SR. Guillermo ESTAY Varela

1.7. COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE TALCAHUANO :

PRESIDENTE	: CN LT	SR. Juan Carlos MUNITA Lobos
INSPECNAV (Jefe CLIN)	: CC LT	SR. Otto MRUGALSKI Meiser
INSPECNAV AD-HOC	: CC LT (R)	SR. Gonzalo VERBAL Hewstone
INSPECNAV AD-HOC	: Piloto 1° MMN	SR. Benjamín REBOLLEDO Fuentes
INSPECNAV AD-HOC	: Piloto 2° MMN	SR. Hans MIETHE Dienethal
INSPECNAV AD-HOC	: CF LT (R)	SR. Luis VERGARA Villegas
INSPECMAQ AD-HOC	: Ing. Jefe Mq.	SR. Roberto GAETE Apablaza
INSPECMAQ AD-HOC	: Ing. Const.Nav.	SR. Jorge SALUDES Masola
INSPECTEL AD-HOC	: Of. Rt. MMN	SR. Eduardo CASTILLO Valencia
INSPECTOR CERP	: CC LT (R)	SR. Alex SPENCER Cooper

1.8. COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE PUERTO MONTT :  
(JURISDICCION DE :

G.M. VALDIVIA – G.M. PUERTO MONTT – G.M. CASTRO – G.M. AYSEN)

PRESIDENTE	: CF LT	SR. Víctor RUIZ Fernández
INSPECNAV (Jefe CLIN)	: CC LT	SR. José SEPULVEDA Mancilla
INSPECNAV AD-HOC	: CF LT (R)	SR. Enrique ESPINOZA Yañez
INSPECNAV	: CC LT	SR. Ivan WOLDARSKY Arancibia
INSPECNAV	: CC LT	SR. Carlos DIAZ Clement
INSPECMAQ	: T1 LT	SR. Gonzalo ARAYA Gajardo
INSPECMAQ AD-HOC	: Ing. Const. Nav.	SR. Henry HIDALGO Astudillo
INSPECTEL AD-HOC	: CC LT (R)	SR. Jorge ESCUDERO Pastenes
INSPECMAQ AD-HOC	: CF LT (R)	SR. Jorge OLIVARES Jara
INSPECMAQ AD-HOC	: Ing. Const. Nav.	SR. Juan Marcos ASENJO Kramm
INSPECTOR CERP	: CC LT (R)	SR. Alex SPENCER Cooper

1.9. COMISION LOCAL DE INSPECCION DE NAVES DE PUNTA ARENAS :  
(JURISDICCION DE :

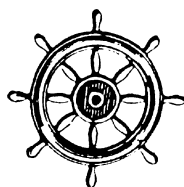
G.M. PUNTA ARENAS – G.M. PUERTO WILLIAMS – G.M. ANTARTICA)

PRESIDENTE	: CF LT	SR. Jorge AHUMADA Carrera
INSPECNAV (Jefe CLIN)	: CC LT	SR. Mario MONTEJO Orellana
INSPECNAV	: CC LT	SR. Jorge IMHOFF Leyton
INSPECNAV	: T1 LT	SR. Pedro VALDERRAMA Carillo
INSPECMAQ	: T1 LT	SR. Jesús GRANDON Cancino
INSPECMAQ AD-HOC	: Ing. Const. Nav.	SR. John BRÜNING Serón
INSPECTEL	: CC LT	SR. Rodolfo VALDENEGRO Dalencon
INSPECTEL AD-HOC	: Ing. Eln.	SR. José ROSALES Galindo
INSPECTOR CERP	: Ing. Const. Nav.	SR. José AMPUERO Lavado



- 2.- De acuerdo a lo señalado en el Artículo 505 del Reglamento de las Comisiones de Inspecciones de Naves D.S. (M) N° 70, de 16 de Enero de 1985, cuando sea necesario reemplazar a un Inspector en cualquier especialidad en una Comisión, en razón de enfermedad, permiso o por cualquiera otra causal de orden temporal, el Gobernador Marítimo como Presidente de la CLIN podrá nombrar a un Inspector Ad-Hoc por el lapso que dure el impedimento, informando de lo obrado a esta Dirección General.
- 3.- Los inspectores designados como Jefes de CLIN, serán los responsables de su buen funcionamiento y del cumplimiento de las normas y tareas que le corresponda a cada CLIN.
- 4.- Derógase la Resolución DGTM. y MM. Ordinario N° 12.600/608\*, de fecha 23 de Marzo de 2001 y cualquier otra disposición contraria a la presente Resolución.
- 5.- ANOTESE y COMUNIQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(Fdo.)  
PEDRO URRUTIA BUNSTER  
CAPITAN DE NAVIO  
DIRECTOR GENERAL SUBROGANTE



---

\* Publicado en el Bol. Inf. Marít. N° 4/2001, página 13.

## **DECRETOS SUPREMOS**

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Subsecretaría de Transportes

### **MODIFICA REGLAMENTO SOBRE TRANSPORTE DE CARGAS PELIGROSAS POR CALLES Y CAMINOS**

(D.O. N° 37.176, de 2 de Febrero de 2002)

Núm. 116.- Santiago, 28 de noviembre de 2001.-

Visto: El DL N° 557 de 1974 y las leyes números 18.059 y 18.290,

**D e c r e t o:**

1. Agrégase al artículo 5° del decreto supremo N° 298, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, el siguiente inciso final:

“Los mismos vehículos, cuando su peso bruto vehicular sea de 3.500 kg o más, deberán llevar al menos una luz de seguridad. El Ministerio fijará por resolución las características y condiciones de uso de estas luces”.

2. La disposición anterior será exigible a contar del 1 de junio de 2002.

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

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Subsecretaría de Transportes

**AUTORIZA A EMPRESA PORTUARIA SAN ANTONIO PARA QUE CONSTITUYA  
SERVIDUMBRE EN EL RECINTO PORTUARIO DEL PUERTO DE SAN ANTONIO**

(D.O. N° 37.177, de 4 de Febrero de 2002)

Núm. 115.- Santiago, 26 de noviembre de 2001.

Vistos: Lo establecido en el artículo 32 número 8 de la Constitución Política del Estado; lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 11° de la ley N° 19.542; el DS N° 39/98 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la inscripción de fs. 691 N° 713 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de San Antonio correspondiente al año 1980; el acuerdo número 004.42.Ord/99 adoptado en sesión ordinaria del Directorio de la Empresa Portuaria San Antonio el 23.12.99; la carta N° 0505, de 25 de mayo de 2000, de la Empresa Portuaria San Antonio,

Considerando: El carácter subterráneo del inmueble afectado, lo que implica que no es necesario para la operación portuaria, ni está destinado o puede destinarse al atraque de naves y a la movilización de sus cargas, pasajeros y/o tripulantes, cumpliéndose de esta forma los requisitos copulativos contemplados en el artículo 11° de la ley N° 19.542,

**D e c r e t o:**

1.- Autorízase a la Empresa Portuaria San Antonio para que constituya servidumbre en el recinto portuario del Puerto de San Antonio, establecido mediante el DS N° 39/98 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en favor de la firma Esso Chile Petrolera Ltda., a objeto de amparar el tendido de ductos subterráneos en una superficie de 1.083,16 metros cuadrados de terreno, con los siguientes deslindes, medidas y coordenadas, según plano SAI-EG-9303 MOD.1:

Deslindes:

**A. DUCTOS SUBTERRANEOS:**

Tramo A-B-C-D-E-F : En línea quebrada, de tramos rectos de 98,22 m. - 264,06 m. - 11,67 m.- 77,94 m. y 59,40 m. por 1,90 m. De ancho.

Nace en punto A en el límite portuario, tomando dirección Este -Oeste hasta el punto B, en el cual toma dirección Sur Este - Noroeste hasta el punto C, donde cambia a dirección Este - Oeste hasta el punto D y nuevamente toma dirección Sur Este - Noroeste hasta el punto E, donde cambia a dirección Sur Oeste - Noreste llegando a la cámara N° 1 en el punto F frente al sitio 6 del espigón.

Tramo G-H : En línea recta de 29,90 m. por 1,90 m. de ancho, en dirección Noreste – Sur Oeste desde punto G en el tramo D-E hasta el punto H en la cámara N° 3.

Tramo V-VI : En línea recta de 39,58 m. por 1,00 m. de ancho en dirección Noreste – Sur Oeste desde punto V hasta punto VI en cámara N° 3.

**B. CAMARAS:**

Cámara N° 1

Vértices 3-4-5-6 : De 2,70 m. por 2,69 m., ubicada frente al sitio N° 6, ocupando una superficie de 7,26 m<sup>2</sup>, encontrándose contigua al vértice Nor Oriente del galpón espigón.

Cámara N° 3

Vértices 16-17-18-19 : De 3,40 m. por 2,30 m., ubicada frente al sitio N° 5, ocupando una superficie de 7,82 m<sup>2</sup>.

Cámara N° 4

Vértices 8-9-10-11 : De 3,70 m. por 3,10 m., ubicada sobre tramo D-E de ductos, ocupa una superficie de 4,44 m<sup>2</sup> (Descontando ancho de 1,90 m. del ducto).

**COORDENADAS:**

<b>Pto.</b>	<b>N</b>	<b>E</b>
A	6.280.826,80	258.133,10
B	6.280.845,60	258.036,70
C	6.281.061,60	257.884,80
D	6.281.062,30	257.873,15
E	6.281.127,40	257.830,30
F	6.281.162,015	257.878,575
G	6.281.068,966	257.867,747
H	6.281.051,892	257.843,20
V	6.281.075,60	257.874,921
VI	6.281.053,00	257.842,429
3	6.281.160,91	257.879,35
4	6.281.163,12	257.877,80
5	6.281.164,67	257.880,00
6	6.281.162,46	257.881,55
8	6.281.063,945	257.871,217
9	6.281.067,036	257.869,183
10	6.281.068,740	257.871,772
11	6.281.065,649	257.873,806
16	6.281.049,737	257.841,897
17	6.281.052,528	257.839,956
18	6.281.053,841	257.841,844
19	6.281.051,050	257.843,785

2.- La presente autorización se otorga bajo las siguientes condiciones que deberán constar en el documento que para el efecto se dicte:

a) El inmueble que es objeto del presente gravamen se otorga para un tendido de 5 cañerías subterráneas para transportar productos químicos desde las naves hasta los estanques de almacenamiento, ubicados fuera de los recintos portuarios.

b) El plazo del gravamen será de 5 años, renovable por otro período igual, a contar de la fecha en que se dicte el documento que lo constituya.

3.- El incumplimiento de cualesquiera de las disposiciones del presente decreto o de las condiciones que contenga el documento emitido por la Empresa Portuaria San Antonio para constituir la servidumbre, será causal suficiente de caducidad de la presente autorización, la que será declarada por acuerdo de directorio y aprobada por decreto supremo expedido a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

4.- La superficie otorgada bajo el gravamen precitado, podrá ser alterada, disminuida o ampliada hasta un 25% de su total y/o reemplazada su ubicación, por acuerdo de directorio de la Empresa Portuaria San Antonio y notificada mediante carta fundada.

5.- Mediante acuerdo el directorio de la Empresa Portuaria San Antonio, en el documento que expida constituyendo el gravamen, se expresarán las demás condiciones y las que sean necesarias para cautelar el fiel cumplimiento de las obligaciones de las partes.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**MODIFICA DECRETO N° 38, DE 2001\***

(D.O. N° 37.178, de 5 de Febrero de 2002)

Núm. 158 exento.- Santiago, 29 de enero de 2002.-Visto: Lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la ley N° 19.492; los D.S. N° 355 de 1995, N° 572 de 2000 y N° 38 de 2001, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría de Pesca en memorándum N° 1147 de 17 de diciembre de 2001; por el Consejo Zonal de Pesca de la X y XI Regiones mediante oficio Ord. Z4/N° 167 de 5 de diciembre de 2001; por la Subsecretaría de Marina mediante oficio S.S.M. N° 12210/4994 S.S.P. de 30 de octubre de 2001; por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada mediante oficio SHOA Ordinario N° 13000/239 S.S.P., de 7 de diciembre de 2001; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

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

Que los informes técnicos de la Subsecretaría de Pesca y del Consejo Zonal de Pesca de la X a XI Regiones aprueban reemplazar el área de manejo individualizada en el artículo 1° letra e), correspondiente al sector denominado Mississippi por los sectores Mississippi y Maiquillahue, X Región.

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

D e c r e t o:

**Artículo único.-** Modifícase el artículo 1° del D.S. N° 38 de 2001, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que estableció áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos para la X Región, en el sentido de reemplazar el literal e) por los siguientes:

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

---

\* Publicado en el Bol. Inf. Marít. N° 3/2001, página 50.

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

<b>Vértice</b>	<b>Latitud S</b>	<b>Longitud W</b>
A	39°26'30,00"	73°13'35,17"
B	39°25'56,75"	73°13'43,44"
C	39°26'56,75"	73°14'20,14"
D	39°26'54,32"	73°14'38,60"
E	39°27'00,81"	73°15'10,34"
F	39°27'00,00"	73°15'18,62"
G	39°27'08,94"	73°15'20,68"

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

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

<b>Vértice</b>	<b>Latitud S</b>	<b>Longitud W</b>
A	39°27'08,94"	73°15'20,68"
B	39°27'00,00"	73°15'18,62"
C	39°26'56,75"	73°15'31,03"
D	39°26'43,78"	73°15'33,10"
E	39°26'36,48"	73°15'41,37"
F	39°26'53,01"	73°15'56,89"
G	39°27'36,48"	73°15'53,79"
H	39°27'48,64"	73°15'28,96"
I	39°27'42,28"	73°15'30,00"

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**MODIFICA DECRETO N° 956 EXENTO, DE 2001\***

(D.O. N° 37.178, de 5 de Febrero de 2002)

Núm. 159 exento.- Santiago, 31 de enero de 2002.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca, en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 6 de fecha 29 de enero de 2002; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el decreto exento N° 956 de 2001, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la I y II Regiones.

Decreto:

**Artículo único.**- Modifícase el decreto exento N° 956\* de 2001, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que estableció una veda biológica de reclutamiento para el recurso Jurel (**Trachurus murphyi**) en el área marítima de la I y II Regiones, en el sentido de sustituir su artículo 3° por el siguiente:

“Artículo 3°.- Se exceptúa de lo señalado en los artículos precedentes, la captura de Jurel como fauna acompañante de la pesca dirigida a las especies Anchoqueta (**Engraulis ringens**), Sardina española (**Sardinops sagax**) y Caballa (**Scomber japonicus peruanus**), la que no podrá exceder de un 30%, medido en peso, de la captura total de las especies objetivo, en cada viaje de pesca.

La captura de Jurel autorizada en calidad de fauna acompañante durante la vigencia de la veda biológica decretada estará exenta de las medidas de administración relativas al tamaño mínimo de extracción legal, contenidas en las disposiciones reglamentarias vigentes”.

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

---

\* Publicado en el Bol. Inf. Marít. N° 12/2001, página 145.



MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

**PROMULGA EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA REPRESION DE LOS  
ATENTADOS TERRORISTAS COMETIDOS CON BOMBAS**

(D.O. N° 37.179, de 6 de Febrero de 2002)

Núm. 519.- Santiago, 20 de noviembre de 2001.- Vistos: Los artículos 32, N° 17, y 50, N° 1), de la Constitución Política de la República.

Considerando:

Que con fecha 15 de diciembre de 1997 se adoptó, en Nueva York, Estados Unidos de América, el Convenio Internacional para la Represión de los Atentados Terroristas Cometidos por Bombas.

Que dicho Convenio fue aprobado por el Congreso Nacional, según consta en el oficio N° 19.112, de 31 de octubre de 2001, del Honorable Senado.

Que el Instrumento de Adhesión se depositó ante el Secretario General de las Naciones Unidas con fecha 10 de noviembre de 2001, con la siguiente Declaración:

“De conformidad con el artículo 6 (3) del Convenio Internacional para la Represión de los Atentados Terroristas Cometidos con Bombas, el Gobierno de Chile declara que de acuerdo a lo establecido en el artículo 6, N° 8, del Código Orgánico de Tribunales de la República de Chile, quedan sometidos a la jurisdicción chilena los crímenes y simples delitos perpetrados fuera del territorio de la República que estén comprendidos en los tratados celebrados con otras potencias”.

D e c r e t o:

**Artículo único.**- Promúlgase el Convenio Internacional para la Represión de los Atentados Terroristas Cometidos con Bombas, adoptado el 15 de diciembre de 1997; cúmplase y llévase a efecto como ley y publíquese copia autorizada de su texto en el Diario Oficial.

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

## **CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA REPRESION DE LOS ATENTADOS TERRORISTAS COMETIDOS CON BOMBAS**

Los Estados Partes en el presente Convenio,

Teniendo presentes los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas relativos al mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales y al fomento de las relaciones de amistad y buena vecindad y la cooperación entre los Estados, Observando con profunda preocupación que se intensifican en todo el mundo los atentados terroristas en todas sus formas y manifestaciones,

Recordando la Declaración con motivo del cincuentenario de las Naciones Unidas, de 24 de octubre de 1995,

Recordando también la Declaración sobre medidas para eliminar el terrorismo internacional, que figura en el anexo de la resolución 49/60 de la Asamblea General, de 9 de diciembre de 1994, en la que, entre otras cosas, “los Estados Miembros de las Naciones Unidas reafirman solemnemente y condenan en términos inequívocos todos los actos, métodos y prácticas terroristas por considerarlos criminales e injustificables, donde quiera y quienquiera los cometa, incluidos los que ponen en peligro las relaciones de amistad entre los Estados y los pueblos y amenazan la integridad territorial y la seguridad de los Estados”,

Observando que en la Declaración se alienta además a los Estados “a que examinen con urgencia el alcance de las disposiciones jurídicas internacionales vigentes sobre prevención, represión y eliminación del terrorismo en todas sus formas y manifestaciones, a fin de asegurar la existencia de un marco jurídico global que abarque todos los aspectos de la cuestión”,

Recordando además la resolución 51/210 de la Asamblea General, de 17 de diciembre de 1996, y la Declaración complementaria de la Declaración de 1994 sobre medidas para eliminar el terrorismo internacional, que figura en el anexo de esa resolución,

Observando también que los atentados terroristas con explosivos u otros artefactos mortíferos se están generalizando cada vez más,

Observando asimismo que las disposiciones jurídicas multilaterales vigentes no bastan para hacer frente debidamente a esos atentados,

Convencidos de la necesidad urgente de que se intensifique la cooperación internacional entre los Estados con miras a establecer y adoptar medidas eficaces y prácticas para prevenir esos atentados terroristas y enjuiciar y castigar a sus autores,

Considerando que la comisión de esos atentados es motivo de profunda preocupación para toda la comunidad internacional,

Observando que las actividades de las fuerzas militares de los Estados se rigen por normas de derecho internacional situadas fuera del marco del presente Convenio y que la exclusión de ciertos actos del ámbito del presente Convenio no condona ni legitima de manera alguna actos ilícitos, ni obsta para su enjuiciamiento en virtud de otras leyes,

Han acordado lo siguiente:

### **Artículo 1**

A los fines del presente Convenio:

1. Por “instalación del Estado” se entiende toda instalación o vehículo permanente o provisional, cualquiera que sea su ubicación, utilizado u ocupado por representantes de un Estado, miembros del gobierno, el poder legislativo o el judicial, funcionarios o empleados de una entidad estatal o administrativa o funcionarios o empleados de una organización intergubernamental a los efectos del desempeño de sus funciones oficiales.

2. Por “instalación de infraestructura” se entiende toda instalación de propiedad pública o privada que se utilice para prestar o distribuir servicios al público, como los de abastecimiento de agua, alcantarillado, energía, combustible o comunicaciones.

3. Por “artefacto explosivo u otro artefacto mortífero” se entiende:

a) Un arma o artefacto explosivo o incendiario que obedezca al propósito de causar o pueda causar la muerte, graves lesiones corporales o grandes daños materiales, o

b) El arma o artefacto que obedezca al propósito de causar o pueda causar la muerte o graves lesiones corporales o grandes daños materiales mediante la emisión, la propagación o el impacto de productos químicos tóxicos, agentes o toxinas de carácter biológico o sustancias similares o radiaciones o material radiactivo.

4. Por “fuerzas militares de un Estado” se entienden las fuerzas armadas de un Estado que estén organizadas, entrenadas y equipadas con arreglo a la legislación nacional primordialmente a los efectos de la defensa y la seguridad nacionales y las personas que actúen en apoyo de esas fuerzas armadas que estén bajo su mando, control y responsabilidad oficiales.

5. Por “lugar de uso público” se entienden las partes de todo edificio, terreno, vía pública, curso de agua u otro emplazamiento que sea accesible o esté abierto al público de manera permanente, periódica u ocasional, e incluye todo lugar comercial, empresarial, cultural, histórico, educativo, religioso, gubernamental, de entretenimiento, recreativo o análogo que sea accesible en tales condiciones o esté abierto al público.

6. Por “red de transporte público” se entienden todas las instalaciones, vehículos e instrumentos de propiedad pública o privada que se utilicen en servicios públicos o para servicios públicos a los efectos del transporte de personas o mercancías.

### **Artículo 2**

1. Comete delito en el sentido del presente Convenio quien ilícita e intencionadamente entrega, coloca, arroja o detona un artefacto o sustancia explosivo u otro artefacto mortífero en o contra un lugar de uso público, una instalación pública o de gobierno, una red de transporte público o una instalación de infraestructura:

- a) Con el propósito de causar la muerte o graves lesiones corporales, o
  - b) Con el propósito de causar una destrucción significativa de ese lugar, instalación o red que produzca o pueda producir un gran perjuicio económico.
2. También constituirá delito la tentativa de cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1.
3. También comete delito quien:
- a) Participe como cómplice en la comisión de un delito enunciado en los párrafos 1 o 2, o
  - b) Organice o dirija a otros a los efectos de la comisión del delito enunciado en los párrafos 1 o 2, o
  - c) Contribuya de algún otro modo a la comisión de uno o más de los delitos enunciados en los párrafos 1 o 2 por un grupo de personas que actúe con un propósito común; la contribución deberá ser intencional y hacerse con el propósito de colaborar con los fines o la actividad delictiva general del grupo o con conocimiento de la intención del grupo de cometer el delito o los delitos de que se trate.

### **Artículo 3**

Salvo lo dispuesto en los artículos 10 a 15, según corresponda, el presente Convenio no será aplicable cuando el delito se haya cometido en un Estado, el presunto delincuente y las víctimas sean nacionales de ese Estado y el presunto culpable se halle en el territorio de ese Estado y ningún otro Estado esté facultado para ejercer la jurisdicción con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 6.

### **Artículo 4**

Cada Estado Parte adoptará las medidas que sean necesarias para:

- a) Tipificar, con arreglo a su legislación interna, los actos indicados en el artículo 2 del presente Convenio;
- b) Sancionar esos delitos con penas adecuadas en las que se tenga en cuenta su naturaleza grave.

### **Artículo 5**

Cada Estado Parte adoptará las medidas que resulten necesarias, incluida, cuando proceda, la adopción de legislación interna, para que los actos criminales comprendidos en el ámbito del presente Convenio, en particular los que obedezcan a la intención o el propósito de crear un estado de terror en la población en general, en un grupo de personas o en determinadas personas, no puedan justificarse en circunstancia alguna por consideraciones de índole política, filosófica, ideológica, racial, étnica, religiosa u otra similar y sean sancionados con penas acordes a su gravedad.

### **Artículo 6**

1. Cada Estado Parte adoptará las medidas que sean necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos enunciados en el artículo 2 cuando éstos sean cometidos:

a) En el territorio de ese Estado, o

b) A bordo de un buque que enarbole el pabellón de ese Estado o de una aeronave matriculada de conformidad con la legislación de ese Estado en el momento de la comisión del delito, o

c) Por un nacional de ese Estado.

2. Un Estado Parte podrá también establecer su jurisdicción respecto de cualquiera de tales delitos cuando:

a) Sea cometido contra un nacional de ese Estado, o

b) Sea cometido en o contra una instalación gubernamental en el extranjero, inclusive una embajada u otro local diplomático o consular de ese Estado, o

c) Sea cometido por un apátrida que tenga residencia habitual en el territorio de ese Estado, o

d) Sea cometido con el propósito de obligar a ese Estado a realizar o abstenerse de realizar un determinado acto, o

e) Sea cometido a bordo de una aeronave que sea explotada por el gobierno de ese Estado.

3. Cada Estado Parte, al ratificar, aceptar o aprobar el Convenio o adherirse a él, notificará al Secretario General de las Naciones Unidas que ha establecido su jurisdicción con arreglo al párrafo 2 y de conformidad con su legislación nacional y notificará inmediatamente al Secretario General los cambios que se produzcan.

4. Cada Estado Parte tomará asimismo las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos enunciados en el artículo 2, en los casos en que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición a ninguno de los Estados Partes que hayan establecido su jurisdicción de conformidad con los párrafos 1 o 2.

5. El presente Convenio no excluye el ejercicio de la jurisdicción penal establecida por un Estado Parte de conformidad con su legislación interna.

### **Artículo 7**

1. El Estado Parte que reciba información que indique que en su territorio puede encontrarse el culpable o presunto culpable de un delito enunciado en el artículo 2 tomará inmediatamente las medidas que sean necesarias de conformidad con su legislación nacional para investigar los hechos comprendidos en esa información.

2. El Estado Parte en cuyo territorio se encuentre el delincuente o presunto delincuente, si estima que las circunstancias lo justifican, tomará las medidas que corresponda conforme a su legislación nacional a fin de asegurar la presencia de esa persona a efectos de enjuiciamiento o extradición.

3. Toda persona respecto de la cual se adopten las medidas mencionadas en el párrafo 2 tendrá derecho a:

a) Ponerse sin demora en comunicación con el representante más próximo que corresponda del Estado del que sea nacional o al que competa por otras razones proteger los derechos de esa persona o, si se trata de un apátrida, del Estado en cuyo territorio resida habitualmente;

b) Ser visitada por un representante de dicho Estado;

c) Ser informada de los derechos previstos en los incisos a) y b).

4. Los derechos a que se hace referencia en el párrafo 3 se ejercerán de conformidad con las leyes y los reglamentos del Estado en cuyo territorio se halle el delincuente o presunto delincuente, a condición de que esas leyes y esos reglamentos permitan que se cumpla plenamente el propósito de los derechos indicados en el párrafo 3.

5. Lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 se entenderá sin perjuicio del derecho de todo Estado Parte que, con arreglo al párrafo 1 c) o el párrafo 2 c) del artículo 6, pueda hacer valer su jurisdicción a invitar al Comité Internacional de la Cruz Roja a ponerse en comunicación con el presunto delincuente y visitarlo.

6. El Estado Parte que, en virtud del presente artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente la detención y las circunstancias que la justifiquen a los Estados Partes que hayan establecido su jurisdicción de conformidad con los párrafos 1 y 2 del artículo 6 y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados Partes interesados, directamente o por intermedio del Secretario General de las Naciones Unidas. El Estado que proceda a la investigación prevista en el párrafo 1 informará sin dilación de los resultados de ésta a los Estados Partes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

### **Artículo 8**

1. En los casos en que sea aplicable el artículo 6, el Estado Parte en cuyo territorio se encuentre el presunto delincuente, sino procede a su extradición, estará obligado a someter sin demora indebida el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, según el procedimiento previsto en la legislación de ese Estado, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio. Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a cualquier otro delito de naturaleza grave de acuerdo con el derecho de tal Estado.

2. Cuando la legislación de un Estado Parte le permita proceder a la extradición de uno de sus nacionales o entregarlo de otro modo sólo a condición de que sea devuelto a ese Estado para cumplir la condena que le sea impuesta de resultas del juicio o procedimiento para el cual se pidió su extradición o su entrega, y ese Estado y el que solicita la extradición están de acuerdo con esa opción y las demás condiciones que consideren apropiadas, dicha extradición o entrega condicional será suficiente para cumplir la obligación enunciada en el párrafo 1.

### **Artículo 9**

1. Los delitos enunciados en el artículo 2 se considerarán incluidos entre los que dan lugar a extradición en todo tratado de extradición concertado entre Estados Partes con anterioridad a la entrada en vigor del presente Convenio. Los Estados Partes se comprometen a incluir tales delitos como casos de extradición en todo tratado sobre la materia que concierten posteriormente entre sí.

2. Cuando un Estado Parte que subordine la extradición a la existencia de un tratado reciba de otro Estado Parte, con el que no tenga concertado un tratado, una solicitud de extradición, podrá, a su elección, considerar el presente Convenio como la base jurídica necesaria para la extradición con respecto a los delitos previstos en el artículo 2. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por la legislación del Estado al que se ha hecho la solicitud.

3. Los Estados Partes que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado reconocerán los delitos enunciados en el artículo 2 como casos de extradición entre ellos, con sujeción a las condiciones exigidas por la legislación del Estado al que se haga la solicitud.

4. De ser necesario, a los fines de la extradición entre Estados Partes se considerará que los delitos enunciados en el artículo 2 se han cometido no sólo en el lugar en que se perpetraron sino también en el territorio de los Estados que hayan establecido su jurisdicción de conformidad con los párrafos 1 y 2 del artículo 6.

5. Las disposiciones de todos los tratados de extradición vigentes entre Estados Partes con respecto a los delitos enumerados en el artículo 2 se considerarán modificadas entre esos Estados en la medida en que sean incompatibles con el presente Convenio.

### **Artículo 10**

1. Los Estados Partes se prestarán la mayor asistencia posible en relación con cualquier investigación, proceso penal o procedimiento de extradición que se inicie con respecto a los delitos enunciados en el artículo 2, incluso respecto de la obtención de todas las pruebas necesarias para el proceso que obren en su poder.

2. Los Estados Partes cumplirán las obligaciones que les incumban en virtud del párrafo 1 de conformidad con los tratados u otros acuerdos de asistencia judicial recíproca que existan entre ellos. En ausencia de esos tratados o acuerdos, los Estados Partes se prestarán dicha asistencia de conformidad con su legislación nacional.

### **Artículo 11**

A los fines de la extradición o de la asistencia judicial recíproca ninguno de los delitos enunciados en el artículo 2 se considerará delito político, delito conexo a un delito político ni delito inspirado en motivos políticos. En consecuencia, no podrá rechazarse una solicitud de extradición o de asistencia judicial recíproca formulada en relación con un delito de ese carácter por la única razón de que se refiere a un delito político, un delito conexo a un delito político o un delito inspirado en motivos políticos.

### **Artículo 12**

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio se interpretará en el sentido de que imponga una obligación de extraditar o de prestar asistencia judicial recíproca si el Estado al que se presenta la solicitud tiene motivos fundados para creer que la solicitud de extradición por los delitos enunciados en el artículo 2 o de asistencia judicial recíproca en relación con esos delitos se ha formulado con el fin de enjuiciar o castigar a una persona por motivos de raza, religión, nacionalidad, origen étnico u opinión política, o que el cumplimiento de lo solicitado podría perjudicar la situación de esa persona por cualquiera de esos motivos.

### **Artículo 13**

1. La persona que se encuentre detenida o cumpliendo una condena en el territorio de un Estado Parte y cuya presenciase solicite en otro Estado Parte para fines de prestar testimonio o de identificación o para que ayude a obtener pruebas necesarias para la investigación o el enjuiciamiento de delitos previstos en el presente Convenio podrá ser trasladada si se cumplen las condiciones siguientes:

a) Da libremente su consentimiento informado, y

b) Las autoridades competentes de ambos Estados están de acuerdo, con sujeción a las condiciones que consideren apropiadas.

2. A los efectos del presente artículo:

a) El Estado al que sea trasladada la persona estará autorizado y obligado a mantenerla detenida, salvo que el Estado desde el que fue trasladada solicite o autorice otra cosa;

b) El Estado al que sea trasladada la persona cumplirá sin dilación su obligación de devolverla a la custodia del Estado desde el que fue trasladada según convengan de antemano o de otro modo las autoridades competentes de ambos Estados;

c) El Estado al que sea trasladada la persona no exigirá al Estado desde el que fue trasladada que inicie procedimientos de extradición para su devolución;

d) Se tendrá en cuenta el tiempo que haya permanecido detenida la persona trasladada en el Estado al que lo haya sido a los efectos del cumplimiento de la condena que le haya sido impuesta en el Estado desde el que fue trasladada.



3. A menos que el Estado Parte desde el cual se ha de trasladar una persona de conformidad con el presente artículo esté de acuerdo, dicha persona, cualquiera sea su nacionalidad, no podrá ser procesada, detenida ni sometida a ninguna otra restricción de su libertad personal en el territorio del Estado al que sea trasladada en relación con actos o condenas anteriores a su salida del territorio del Estado desde el que fue trasladada.

#### **Artículo 14**

Toda persona que se encuentre detenida o respecto de la cual se adopte cualquier medida o sea encausada con arreglo al presente Convenio gozará de un trato equitativo, incluido el goce de todos los derechos y garantías de conformidad con la legislación del Estado en cuyo territorio se encuentre y con las disposiciones pertinentes del derecho internacional, incluido el derecho internacional en materia de derechos humanos.

#### **Artículo 15**

Los Estados Partes cooperarán en la prevención de los delitos previstos en el artículo 2, en particular:

a) Mediante la adopción de todas las medidas practicables, entre ellas, de ser necesario, la de adaptar su legislación nacional para impedir que se prepare en sus respectivos territorios la comisión de dichos delitos tanto dentro como fuera de ellos y contrarrestar la preparación de dichos delitos, incluida la adopción de medidas para prohibir en sus territorios las actividades ilegales de personas, grupos y organizaciones que promuevan, instiguen, organicen o financien a sabiendas los enunciados en el artículo 2 o participen en su preparación;

b) Mediante el intercambio de información precisa y corroborada, de conformidad con su legislación interna, y la coordinación de medidas administrativas y de otra índole adoptadas, según proceda, para impedir que se cometan los delitos previstos en el artículo 2;

c) Cuando proceda, mediante la investigación y el desarrollo relativos a métodos de detección de explosivos y otras sustancias nocivas que puedan provocar muertes o lesiones corporales; mediante la celebración de consultas acerca de la preparación de normas para marcar los explosivos con el objeto de identificar su origen al investigar explosiones, y mediante el intercambio de información sobre medidas preventivas, la cooperación y la transferencia de tecnología, equipo y materiales conexos.

#### **Artículo 16**

El Estado Parte en el que se entable una acción penal contra el presunto delincuente comunicará, de conformidad con su legislación nacional o sus procedimientos aplicables, el resultado final de esa acción al Secretario General de las Naciones Unidas, quien transmitirá la información a otros Estados Partes.

### **Artículo 17**

Los Estados Partes cumplirán las obligaciones que les incumben en virtud del presente Convenio de manera compatible con los principios de la igualdad soberana, la integridad territorial de los Estados y la no intervención en los asuntos internos de otros Estados.

### **Artículo 18**

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio facultará aun Estado Parte para ejercer su jurisdicción en el territorio de otro Estado Parte ni para realizar en él funciones que estén exclusivamente reservadas a las autoridades de ese otro Estado Parte por su derecho interno.

### **Artículo 19**

1. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio menoscabará los derechos, las obligaciones y las responsabilidades de los Estados y de los individuos con arreglo al derecho internacional, en particular los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas y el derecho internacional humanitario.

2. Las actividades de las fuerzas armadas durante un conflicto armado, según se entienden esos términos en el derecho internacional humanitario y que se rijan por ese derecho, no estarán sujetas al presente Convenio y tampoco lo estarán las actividades realizadas por las fuerzas militares de un Estado en el cumplimiento de sus funciones oficiales, en la medida en que se rijan por otras normas del derecho internacional.

### **Artículo 20**

1. Las controversias que surjan entre dos o más Estados Partes con respecto a la interpretación o aplicación del presente Convenio y que no puedan resolverse mediante negociaciones dentro de un plazo razonable serán sometidas a arbitraje a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las partes no consiguen ponerse de acuerdo sobre la forma de organizarlo, cualquiera de ellas podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2. Cada Estado, al momento de firmar, ratificar, aceptar o aprobar el presente Convenio o adherirse a él, podrá declarar que no se considera obligado por el párrafo 1. Los demás Estados Partes no estarán obligados por lo dispuesto en el párrafo 1 respecto de ningún Estado Parte que haya formulado esa reserva.

3. El Estado que haya formulado la reserva prevista en el párrafo 2 podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación al Secretario General de las Naciones Unidas.

### **Artículo 21**

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados desde el 12 de enero de 1998 hasta el 31 de diciembre de 1999 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

2. El presente Convenio está sujeto a ratificación, aceptación o aprobación. Los instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación serán depositados en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

3. El presente Convenio estará abierto a la adhesión de cualquier Estado. Los instrumentos de adhesión serán depositados en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

#### **Artículo 22**

1. El presente Convenio entrará en vigor el trigésimo día a partir de la fecha en que se deposite en poder del Secretario General de las Naciones Unidas el vigésimo segundo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Respecto de cada uno de los Estados que ratifiquen, acepten o aprueben el Convenio o se adhieran a él después de que sea depositado el vigésimo segundo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el trigésimo día a partir de la fecha en que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

#### **Artículo 23**

1. Todo Estado Parte podrá denunciar el presente Convenio mediante notificación por escrito dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas. 2. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el Secretario General de las Naciones Unidas reciba la notificación.

#### **Artículo 24**

El original del presente Convenio, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, que enviará copias certificadas de él a todos los Estados.

En testimonio de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio, abierto a la firma en Nueva York el 12 de enero de 1998.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

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

(D.O. N° 37.180, de 7 de Febrero de 2002)

Núm. 171 exento.- Santiago, 1 de febrero de 2002.- Visto: Lo informado por la División de Desarrollo Pesquero de la Subsecretaría de Pesca en memorándum N° 89, de fecha 31 de enero de 2002; lo dispuesto en el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones, cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430 de 1991 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la ley N° 19.713; los decretos supremos N° 354 de 1993, N° 286 de 2001 y los decretos exentos N° 930 y N° 946, ambos de 2001, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República; la resolución N° 2.016 de 2001, de la Subsecretaría de Pesca.

Considerando:

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

2.- Que en la determinación de los límites máximos antes señalados, se consideró la información de captura contenida en la resolución N° 2.016 de 2001, de la Subsecretaría de Pesca, y las resoluciones ministeriales que resolvieron los recursos de reclamación interpuestos por los armadores en conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 6° de la citada ley.

3. Que, según lo informado por la División de Desarrollo Pesquero de la Subsecretaría de Pesca, se incurrió en un error de hecho al aplicar las reglas de cálculo de los coeficientes de participación relativos de dicha unidad de pesquería, establecidas en el artículo 5° de la ley N° 19.713.

4. Que corresponde modificar los límites máximos de captura por armador, considerando la información de captura referida en el considerando 2°, y aplicando correctamente las reglas de cálculo de los coeficientes de participación relativos.

D e c r e t o:

**Artículo único.-** Modifícase el decreto exento N° 946 de 2001\*, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que estableció los límites máximos de captura por armador para la unidad de pesquería del recurso Merluza común *Merluccius gayi*, individualizada en la letra m) del artículo 2° de la ley N° 19.713, correspondientes al año 2002, en el sentido de señalar que los límites máximos de captura por armador, expresados en toneladas, son los siguientes:

---

\* Publicado en el Bol. Inf. Marít. N° 12/2001, página 135.

<b>Armador</b>	<b>Ene-Abr</b>	<b>May-Jul</b>	<b>Ago-Sep</b>	<b>Oct-Dic</b>	<b>Total</b>
Alvarez Armijo, Jaime R.	63,413	47,675	13,912	31,361	156,361
Aránguiz González, José M.	63,413	47,675	13,912	31,361	156,361
BíoBío S.A., Soc. Pesq.	9.154,453	6.882,440	2.008,416	4.527,425	22.572,734
Concepción Ltda, Pesq.	240,741	180,993	52,817	119,061	593,612
Costa Afuera S.A. Pesq.	784,487	589,788	172,110	387,976	1.934,361
Da Venecia Retamales, Antonio G.	305,457	229,647	67,015	151,067	753,186
Donoso Tobar, Guillermo	230,732	173,468	50,621	114,111	568,932
El Golfo S.A., Pesq.	9.847,353	7.403,372	2.160,433	4.870,105	24.281,263
Friosur IX S.A.	205,896	154,795	45,172	101,828	507,691
Friosur VII S.A.	225,062	169,205	49,377	111,307	554,951
Friosur VIII S.A.	166,814	125,413	36,598	82,499	411,324
Friosur X S.A.	2.313,009	1.738,951	507,456	1.143,922	5.703,338
Genmar Ltda., Soc. Pesq.	624,461	469,478	137,002	308,833	1.539,774
González Rivera, Marcelino S.	2.408,746	1.810,927	528,460	1.191,269	5.939,402
González Silva, Marcelino S.	1.068,998	803,687	234,530	528,683	2.635,898
Grañas Silva, Marcelo R.	63,413	47,675	13,912	31,361	156,361
Inostrosa Concha, Pelantaro B.	63,413	47,675	13,912	31,361	156,361
Inversiones Delfines S.A.	306,629	230,528	67,272	151,646	756,075
Isabella Ltda., Pesq.	69,131	51,973	15,167	34,189	170,460
Isla Damas S.A., Pesq.	10,082	7,580	2,212	4,986	24,860
Leucotón Ltda., Soc. Pesq.	613,429	461,184	134,582	303,377	1.512,572
Maestranza Talcahuano Ltda.	63,413	47,675	13,912	31,361	156,361
Manríquez Bustamante, Irnaldo	63,413	47,675	13,912	31,361	156,361
Mendoza Gómez, Gastón E.	317,806	238,931	69,724	157,174	783,635
Nordio Zamorano, Alfredo F.	192,207	144,504	42,169	95,058	473,938
Nordio Zamorano, Enzo G.	381,696	286,964	83,741	188,771	941,172
Novoa Sánchez, Luis H.	77,738	58,445	17,055	38,446	191,684
Pacífico Sur S.A., Pesq.	3.011,904	2.264,389	660,788	1.489,567	7.426,648
Pesca Chile S.A.	207,577	156,059	45,541	102,659	511,836
Pesca Marina Ltda. Soc.	1,292	0,971	0,283	0,639	3,185
Pessur Ltda., Soc. Pesq.	504,052	378,953	110,585	249,284	1.242,874
Quezada Bernal, Tomás H.	83,041	62,431	18,219	41,069	204,760
Rubio Aguilar, Francisco	63,413	47,675	13,912	31,361	156,361
Viento Sur Ltda., Soc.Pesq.	2.599,315	1.954,200	570,270	1.285,517	6.409,302

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Felipe Sandoval Precht, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción Subrogante.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**SUSPENDE POR PLAZO QUE INDICA VIGENCIA DE VEDA BIOLÓGICA  
DEL RECURSO LOCO EN LA REGIÓN QUE SEÑALA**

(D.O. N° 37.181, de 8 de Febrero de 2002)

Núm. 169 exento.- Santiago, 1 de febrero de 2002.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 5 de fecha 30 de enero de 2002; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; el decreto exento N° 268, de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena.

**D e c r e t o:**

Artículo único.- Suspéndese la veda biológica reproductiva del recurso Loco *Concholepas concholepas*, establecida en la letra b) del artículo 1° del decreto exento N° 268 de 1995, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, entre el 15 y el 28 de febrero de 2002, ambas fechas inclusive, para la XII Región.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Felipe Sandoval Precht, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción Subrogante.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE CUOTA TOTAL DE EXTRACCION PARA LA PESQUERIA  
DEL RECURSO LOCO**

(D.O. N° 37.181, de 8 de Febrero de 2002)

Núm. 170 exento.- Santiago, 1° de febrero de 2002.-Visto:Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 5 de fecha 30 de enero de 2002; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; en el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la ley N° 19.384; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; el decreto supremo N° 574 de 1992; los decretos exentos N° 268 de 1995 y N° 169 de 2002, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 520, de 1996 de la Contraloría General de la República; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena.

**C o n s i d e r a n d o:**

Que el decreto exento N° 268 de 1995, modificado por el decreto exento N° 169 de 2002, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, estableció en todo el litoral nacional una veda biológica reproductiva para la especie Loco (Concholepas concholepas), durante determinados períodos del año, pudiendo efectuarse faenas de extracción el resto del año calendario.

Que el Reglamento del Régimen Bentónico de Extracción del recurso Loco, contenido en el D.S. N° 574, de 1992, citado en visto, establece la facultad y el procedimiento para fijar las cuotas totales de extracción para cada pesquería artesanal del mencionado recurso.

Que la Subsecretaría de Pesca ha emitido su informe técnico respecto de la cuota total de extracción para la pesquería artesanal del recurso Loco de la XII Región.

Que esta medida de conservación ha sido comunicada al Consejo Zonal de Pesca de la XII Región y Antártica Chilena.

**D e c r e t o:**

Artículo 1°.- Establécese para la pesquería artesanal del recurso Loco (Concholepas concholepas) de la XII Región, una cuota total de extracción ascendente a 453.000 unidades, la que regirá para el año 2002.

Artículo 2°.- La cuota total de extracción señalada en el artículo precedente, se considerará para calcular las cuotas individuales de extracción que se les asignará a los pescadores artesanales inscritos en el Registro Artesanal de la XII Región, categoría buzo mariscador, sección pesquería del recurso Loco, según lo establece el artículo 13 del D.S. N° 574 de 1992, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Anótese, notifíquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Felipe Sandoval Precht, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción subrogante.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE CUOTAS GLOBALES ANUALES DE CAPTURA  
DE ESPECIES QUE INDICA AÑO 2002**

(D.O. N° 37.181, de 8 de Febrero de 2002)

Núm. 172 exento.- Santiago, 1 de febrero de 2002.-Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 1, de fecha 9 de enero de 2002; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política del Estado; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la Ley N° 19.713; los decretos supremos N° 354 de 1993, N° 377 y N° 611, ambos de 1995, N° 787 de 1996 y los decretos exentos N° 901 y N° 902, ambos de 2001, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República; las comunicaciones previas a los Consejos Zonales de Pesca de la I y II Regiones; III y IV Regiones; V a IX Regiones e Islas Oceánicas; X y XI Regiones y XII Región y Antártica Chilena.

**C o n s i d e r a n d o:**

Que es necesario fijar cuotas globales anuales de captura para los recursos Merluza común (**Merluccius gayi**), Langostino amarillo (**Cervimunida johni**) y Camarón nailon (**Heterocarpus reedi**), en el área marítima comprendida fuera de las unidades de pesquería de estas especies individualizadas en los decretos supremos N° 354 de 1993, N° 377 y N° 611, ambos de 1995 y N° 787 de 1996, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Que el artículo 3° letra c) de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para fijar cuotas globales anuales de captura por especie en un área determinada.

Que se ha comunicado previamente esta medida de administración a los Consejos Zonales de Pesca correspondientes.

**D e c r e t o:**

**Artículo 1°.-** Fíjase a partir de la fecha de publicación del presente decreto en el Diario Oficial y hasta el 31 de diciembre de 2002 ambas fechas inclusive, las siguientes cuotas globales anuales de captura para los recursos Merluza común (**Merluccius gayi**), Langostino amarillo (**Cervimunida johni**) y Camarón nailon (**Heterocarpus reedi**), a ser extraídas en el área marítima comprendida fuera de las unidades de pesquería de estas especies individualizadas en los decretos supremos N° 354 de 1993, N° 377 y N° 611, ambos de 1995 y N° 787 de 1996, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción:



- a) Merluza común: 325 toneladas, fraccionadas en 100 toneladas a ser extraídas como especie objetivo y 225 toneladas en calidad de fauna acompañante.
- b) Langostino amarillo: 31 toneladas, fraccionadas en 10 toneladas a ser extraídas como especie objetivo y 21 toneladas en calidad de fauna acompañante.
- c) Camarón nailon: 6 toneladas, fraccionadas en 3 toneladas a ser extraídas como especie objetivo y 3 toneladas en calidad de fauna acompañante.

**Artículo 2°.-** En el caso que las referidas cuotas sean extraídas antes del término señalado en el artículo 1°, se deberán suspender las actividades extractivas correspondientes, entendiéndose que desde ese momento el recurso se encuentra en veda.

Las fechas de suspensión de las faenas de captura serán determinadas por el Servicio Nacional de Pesca e informadas oportunamente a los interesados.

**Artículo 3°.-** Las cuotas de captura de las especies antes individualizadas, autorizadas en calidad de fauna acompañante, se extraerán, en la pesca dirigida a los recursos que se indican, de la siguiente manera:

1) Merluza común: 225 toneladas en la pesca dirigida a:

- a) Camarón nailon, la que no podrá exceder de un 10% en peso, de la captura total de la especie objetivo, en cada viaje de pesca, con un máximo total anual de 100 toneladas de merluza común.
- b) Langostino amarillo, la que no podrá exceder de un 10% en peso, de la captura total de la especie objetivo, en cada viaje de pesca, con un máximo total anual de 25 toneladas de merluza común.
- c) Langostino colorado, la que no podrá exceder de un 10% en peso, de la captura total de la especie objetivo, en cada viaje de pesca, con un máximo total anual de 100 toneladas de merluza común.

2) Langostino amarillo: 21 toneladas a ser extraídas en la pesca dirigida a:

- a) Camarón nailon, la que no podrá exceder de un 5% en peso, de la captura total de la especie objetivo, en cada viaje de pesca, con un máximo total anual de 10 toneladas de langostino amarillo.
- b) Langostino colorado, la que no podrá exceder de un 5% en peso, de la captura total de la especie objetivo, en cada viaje de pesca, con un máximo total anual de 10 toneladas de langostino amarillo.
- c) Merluza común, la que no podrá exceder de un 1% en peso, de la captura total de la especie objetivo, en cada viaje de pesca, con un máximo total anual de 1 tonelada de langostino amarillo.

3) Camarón nailon: 3 toneladas a ser extraídas en la pesca dirigida a:

- a) Langostino colorado, la que no podrá exceder de un 1% en peso, de la captura total de la especie objetivo, en cada viaje de pesca, con un máximo total anual de 1 tonelada de camarón nailon.
- b) Langostino amarillo, la que no podrá exceder de un 2% en peso, de la captura total de la especie objetivo, en cada viaje de pesca, con un máximo total anual de 1 tonelada de camarón nailon.
- c) Merluza común, la que no podrá exceder de un 1% en peso, de la captura total de la especie objetivo, en cada viaje de pesca, con un máximo total anual de 1 tonelada de camarón nailon.

**Artículo 4°.-** Los armadores industriales que realicen actividades pesqueras extractivas sobre los recursos Merluza común, Langostino amarillo y Camarón nailon, deberán informar sus capturas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 63 y 64 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, artículo 10 de la Ley N° 19.713 y las normas reglamentarias vigentes o que se establezcan.

La misma obligación tendrán las personas naturales o jurídicas que realicen actividades pesqueras de transformación sobre los recursos antes mencionados.

**Artículo 5°.-** La medida de administración dispuesta mediante el presente decreto es sin perjuicio de las vedas biológicas vigentes para los recursos Langostino amarillo y Camarón nailon contenidas en los decretos exentos N° 901 y N° 902, ambos de 2001, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Felipe Sandoval Precht, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción Subrogante.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

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

(D.O. N° 37.181, de 8 de Febrero de 2002)

Núm. 173 exento.- Santiago, 1° de febrero de 2002.-Visto: Lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5, de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la ley N° 19.492; los D.S. N° 355 de 1995, N° 506 y N° 744, ambos de 1999, N° 572 y N° 714, ambos de 2000, N° 38 de 2001; los decretos exentos N° 223, N° 443, N° 601, N° 632, N° 700, N° 721, N° 886 y N° 934, todos de 2001, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría de Pesca en memoranda N° 1149 de 17 de diciembre de 2001 y N° 24 de 14 de enero de 2002; por el Consejo Zonal de Pesca de la X y XI regiones mediante oficios Ord. Z4/N° 45 de 24 de junio de 1999; Ord. Z4/N° 46, Ord. Z4/N° 47 y Ord. Z4/N° 48, todos de 28 de mayo de 2001; Ord. Z4/N° 169 y Ord. Z4/N° 178, ambos de 5 de diciembre de 2001; por la Subsecretaría de Marina mediante oficios S.S.M. N° 12210/ 3291 S.S.P. de 07 de agosto de 2000, N° 12210/3917 S.S.P. de 13 de septiembre de 2000, N° 12210/3403 S.S.P. de 27 de junio de 2001, N° 12210/3866 S.S.P. de 28 de agosto de 2001, N° 12210/4081 S.S.P. de 10 de septiembre de 2001 y N° 12210/4235 S.S.P. de 20 de septiembre de 2001; por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada mediante oficios SHOA ordinarios N° 13000/165 S.S.P., de 14 de diciembre de 2000, N° 13000/123 S.S.P. de 06 de agosto de 2001, N° 13000/186 S.S.P., de 19 de octubre de 2001, N° 13000/206 S.S.P. de 9 de noviembre de 2001 y N° 13000/225 S.S.P., de 30 de noviembre de 2001.

**C o n s i d e r a n d o:**

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

Que los informes técnicos de la Subsecretaría de Pesca y del Consejo Zonal de Pesca de la X a XI Regiones aprueban el establecimiento de nueve áreas de manejo ubicadas en **Punta Pichimayai, Guapilacui Sector B, Isla Butachauques Sectores A, B y C, Punta Ñumpulli, Chaihuin Sectores A, B y C.**

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

**D e c r e t o:**

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

- a) En el sector denominado **Punta Pichimayai**, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de costa y sus vértices, cuyas coordenadas son las siguientes:

(CARTA IGM N° 4030-7330 y N° 4030-7345; ESC 1:50.000; 1° ED. 1972)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	40°35'55,62"	73°44'46,22"
B	40°35'30,81"	73°45'05,51"
C	40°35'51,40"	73°45'51,73"
D	40°36'23,18"	73°45'23,32"
E	40°36'58,37"	73°45'34,34"
F	40°37'03,24"	73°45'23,32"

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

SECTOR B

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

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	41°45'35,50"	73°56'12,00"
B	41°46'02,50"	73°54'53,53"
C	41°46'07,50"	73°56'05,50"

- c) En el sector denominado **Isla Butachauques**, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de costa y sus vértices, cuyas coordenadas son las siguientes:

SECTOR A

(CARTA SHOA N° 7300; ESC 1:150.000; 1° ED. 1961)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	42°15'31,20"	73°06'56,66"
B	42°15'24,00"	73°06'55,69"
C	42°15'19,20"	73°07'06,66"
D	42°16'00,00"	73°08'14,12"
E	42°15'57,60"	73°08'28,50"
F	42°16'40,00"	73°08'54,66"
G	42°16'42,91"	73°08'51,37"

- d) En el sector denominado **Isla Butachauques**, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de costa y sus vértices, cuyas coordenadas son las siguientes:

SECTOR B

(CARTA SHOA N° 7300; ESC 1:150.000; 1° ED. 1961)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	42°14'55,20"	73°10'06,66"
B	42°14'50,40"	73°10'06,66"

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
C	42°15'02,40"	73°08'56,66"
D	42°15'33,60"	73°08'33,33"
E	42°15'57,60"	73°08'28,50"
F	42°16'40,00"	73°08'54,66"
G	42°16'40,00"	73°09'06,41"

- e) En el sector denominado *Isla Butachauques*, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de costa y sus vértices, cuyas coordenadas son las siguientes:

SECTOR C  
(CARTA SHOA N° 7300; ESC 1:150.000; 1° ED. 1961)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	42°14'52,72"	73°10'23,33"
B	42°14'45,44"	73°10'23,33"
C	42°14'24,00"	73°12'23,33"
D	42°15'02,40"	73°12'03,33"
E	42°15'00,00"	73°11'46,66"

- f) En el sector denominado *Punta Ñumpulli*, un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de costa y sus vértices, cuyas coordenadas son las siguientes:

(CARTA SHOA N° 6241; ESC 1:20.000; 6° ED. 1989)

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	39°50'07,58"	73°24'02,93"
B	39°50'07,58"	73°24'05,87"
C	39°50'13,62"	73°24'22,65"
D	30°50'24,84"	73°24'23,66"
E	39°50'46,37"	73°23'47,50"
F	39°50'36,97"	73°23'47,50"

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

SECTOR A  
(CARTA IGM N° 3945-7330; ESC 1:50.000; 1° ED. 1970 )

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	39°55'26,75"	73°34'23,15"
B	39°55'17,02"	73°34'23,15"
C	39°55'26,75"	73°34'41,05"
D	39°55'24,32"	73°35'04,21"
E	39°55'38,91"	73°35'41,05"
F	39°55'55,62"	73°35'47,36"
G	39°56'02,43"	73°35'43,15"
H	39°56'08,59"	73°35'30,52"
I	39°56'04,05"	73°35'29,05"

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

SECTOR B  
(CARTA IGM N° 3945-7330; ESC 1:50.000; 1° ED. 1970 )

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	39°56'21,89"	73°34'47,28"
B	39°56'21,89"	73°34'39,65"
C	39°56'40,54"	73°34'38,16"
D	39°56'40,54"	73°34'49,40"

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

SECTOR C  
(CARTA IGM N° 3945-7330; ESC 1:50.000; 1° ED. 1970 )

Vértice	Latitud S.	Longitud W.
A	39°57'09,72"	73°35'31,58"
B	39°57'01,62"	73°35'31,58"
C	39°57'05,04"	73°35'45,05"
D	39°57'04,86"	73°35'56,21"
E	39°56'58,37"	73°36'10,52"
F	39°57'06,77"	73°36'10,52"

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

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

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Sr. Presidente de la República, Felipe Sandoval Precht, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción Subrogante.

MINISTERIO DEL INTERIOR

Subsecretaría del Interior

**NOMBRA MINISTROS DE ESTADO EN CARTERAS QUE INDICA**

(D.O. N° 37.188, de 16 de Febrero de 2002)

Santiago, 7 de enero de 2002.- Hoy se decretó lo que sigue:

Núm. 9.- Visto: Lo dispuesto en el artículo 32°, N° 9 de la Constitución Política de la República de Chile,

**D e c r e t o:**

Nómbrese, a contar de esta fecha, como Ministros de Estado en las Carteras que se indican, a las siguientes personas quienes por razones impostergables de buen servicio deberán asumir sus funciones en la fecha antes señalada, sin esperar la total tramitación del presente decreto:

- Doña Michelle Bachelet Jeria, en el Ministerio de Defensa Nacional.
- Don Mario Fernández Baeza, en el Ministerio Secretaría General de la Presidencia.
- Don Heraldo Muñoz Valenzuela, en el Ministerio Secretaría General de Gobierno.
- Doña Cecilia Pérez Díaz, en el Ministerio de Planificación y Cooperación.
- Don Javier Etcheberry Celhay, en los Ministerios de Obras Públicas, y Transportes y Telecomunicaciones.
- Don Osvaldo Artaza Barrios, en el Ministerio de Salud.-
- Don Alfonso Dulanto Rencoret, en el Ministerio de Minería.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR,  
Presidente de la República.- José Miguel Insulza Salinas, Ministro del Interior.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Subsecretaría de Marina

**APRUEBA REGLAMENTO GENERAL DE RADIOCOMUNICACIONES  
DEL SERVICIO MOVIL MARITIMO**

(D.O. N° 37.191, de 20 de Febrero de 2002)

Santiago, 5 de diciembre de 2001.- Hoy se decretó lo que sigue:

Núm. 392.- Visto: Lo manifestado por la Comandancia en Jefe de la Armada en su oficio ordinario N° 12.600/76, de 20 de noviembre de 2001; el decreto supremo N° 734 del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, de fecha 7 de agosto de 1987; lo dispuesto en el artículo 3° letras a) y h) del D.F.L. N° 292 de fecha 25 de julio de 1953; el decreto ley N° 2.222 de fecha 21 de mayo de 1978 Ley de Navegación; el artículo 11 de la ley N° 18.168 de 1982 Ley General de Telecomunicaciones; y la facultad que me confiere el N° 8 del artículo 32 de la Constitución Política de la República de Chile;

Decreto:

**Artículo primero:** Apruébase el siguiente Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo:

TITULO I

**Disposiciones Generales**

**Artículo 1° .-** El presente Reglamento regula las radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo y Servicio Móvil Marítimo por Satélite, que se desarrollan a bordo de las naves chilenas mayores y en las estaciones costeras, incluidos sus procedimientos y normas técnicas, así como el personal que opere, instale o repare equipos de estos servicios.

El Director General, mediante resolución fundada, regulará las radiocomunicaciones que se desarrollan a bordo de las naves menores y de los artefactos navales, atendida la actividad que realizan, su porte, diseño y tipo de navegación.

Se exceptúan de estas disposiciones las naves de guerra, unidades navales auxiliares, las estaciones costeras dependientes de la Dirección General y las naves de recreo o deportivas no dedicadas al comercio. Estas últimas se regirán por las disposiciones pertinentes del Reglamento de Deportes Náuticos.

**Artículo 2°.-** Para los efectos del presente reglamento, se entenderá por:

- 1.- *Autoridad Marítima:* El Director General, que será la autoridad superior, los Gobernadores Marítimos, los Capitanes de Puerto, los Alcaldes de Mar de acuerdo con las atribuciones específicas que les asigne el Director General y los Cónsules, en los casos que la ley señale.



- 2.- *Buque de pasaje*: Buque que transporte más de 12 pasajeros.
- 3.- *Capitán*: Toda persona que tenga el mando de una nave, estando en posesión de un título expedido por el Director General que lo habilita para tal efecto.
- 4.- *Comunicaciones de Puente a Puente*: Comunicaciones sobre seguridad mantenidas entre buques, efectuadas desde el puesto habitual de gobierno de éstos.
- 5.- *Convenio SOLAS*: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y sus enmiendas, vigente en el país.
- 6.- *Correspondencia Pública*: Toda telecomunicación que deban aceptar para su transmisión las oficinas y estaciones de radiocomunicaciones, por el solo hecho de hallarse a disposición del público.
- 7.- *COSPAS/SARSAT*: Sistema de búsqueda y salvamento por satélites.
- 8.- *Dirección General*: La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- 9.- *Director General*: El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- 10.- *Equipo Aprobado*: Equipo aprobado por la Dirección General.
- 11.- *Estación Base*: Estación costera de carácter privado, autorizada por la Dirección General, bajo condiciones específicas y abierta exclusivamente a la correspondencia de una empresa privada.
- 12.- *Estación Costera*: Estación terrestre del servicio móvil marítimo.
- 13.- *Estación de Barco*: Estación móvil del servicio móvil marítimo, instalada a bordo de una nave no amarrada de manera permanente y que no sea una estación de embarcación o dispositivo de salvamento.
- 14.- *Estación Espacial*: Estación situada en un objeto que se encuentra fuera de la parte principal de la atmósfera de la tierra.
- 15.- *Estación Terrena de Barco*: Estación terrena móvil del servicio móvil marítimo por satélite instalada a bordo de una nave.
- 16.- *Estación Terrena Costera*: Estación terrena del servicio móvil marítimo por satélite instalada en tierra, en un punto determinado, con el fin de establecer un enlace de conexión en el servicio móvil marítimo por satélite.
- 17.- *Información de Seguridad Marítima (ISM)*: Radioavisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes urgentes relativos a la seguridad que se transmiten a las naves.
- 18.- *INMARSAT*: Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite\*.

---

\* N. del E.: Debe entenderse Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite.

- 19.- *Localización*: Determinación de la situación, por medios radioeléctricos, de buques, aeronaves, vehículos o personas necesitadas de socorro.
- 20.- *Llamada Selectiva Digital (LSD)*: Técnica que usa códigos digitales y que da a una estación radioeléctrica la posibilidad de establecer contacto con otra estación, o con un grupo de estaciones, y transmitirles información cumpliendo con las normas pertinentes de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.
- 21.- *Nave*: Toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera sea su clase o dimensión. Los vocablos nave, buque o barco se entenderán sinónimos.
- 22.- *Navegación Marítima Internacional*: La que se realiza por mar desde Chile hacia el exterior y viceversa, como también entre puertos no nacionales.
- 23.- *Navegación Marítima Nacional*: La que se efectúa por mar entre puertos o puntos del litoral chileno, entre éstos y las islas esporádicas chilenas y, en general, por aguas marítimas sometidas a la jurisdicción nacional. Comprende, asimismo, la navegación fluvial, lacustre y en aguas interiores.
- 24.- *Oficial de Radiocomunicaciones*: Oficial competente, en posesión de título o certificado habilitante otorgado por el Director General.
- 25.- *Radiocomunicaciones Generales*: Tráfico operacional y de correspondencia, distinto al de los mensajes de socorro, urgencia y seguridad, que se cursa por medios radioeléctricos.
- 26.- *Servicio de Seguridad*: Todo servicio radioeléctrico que se explote de manera permanente o temporal para garantizar la seguridad de la vida humana y la salvaguardia de los bienes.
- 27.- *Servicio Móvil Marítimo*: Servicio móvil entre estaciones costeras y estaciones de barco, entre estaciones de barco, o entre estaciones de comunicaciones asociadas de un mismo buque, que se desarrollan a través de las bandas de frecuencias atribuidas a este servicio; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de embarcación o dispositivos de salvamento y las estaciones de radiobalizas de localización de siniestros (RLS).
- 28.- *Servicio Móvil Marítimo por Satélite*: Servicio móvil entre estaciones terrenas costeras y estaciones terrenas de barco o entre estaciones terrenas de barco, empleando para ello una o más estaciones espaciales; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de embarcación o dispositivos de salvamento y las estaciones de radiobalizas de localización de siniestros (RLS), en cuanto empleen una o más estaciones espaciales.
- 29.- *Servicio Móvil por Satélite*: Servicio de radiocomunicación entre estaciones terrenas móviles y una o varias estaciones espaciales; o entre estaciones espaciales utilizadas en este servicio; o entre estaciones terrenas móviles por intermedio de una o varias estaciones espaciales.
- 30.- *Servicio NAVTEX*: Sistema de transmisión coordinada y recepción automática de información de seguridad marítima mediante telegrafía de impresión directa de banda estrecha.
- 31.- *SMSSM*: Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.

- 32.- *STCW*: Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y sus enmiendas, vigente en el país.
- 33.- *Tiempo Universal Coordinado (UTC)*: Escala de tiempo basada en el segundo, mantenida por la Oficina Internacional de la Hora (BIH). Para los efectos del Reglamento, el UTC es equivalente a la hora solar media en el meridiano origen, 0° longitud, antes singularizada como GMT.
- 34.- *Zonas Marítimas*: Las zonas marítimas A1, A2, A3 y A4, definidas en el artículo 5°\* del presente Reglamento.
- 35.- *Zonas Metarea*: Zonas geográficas de navegación delimitadas para la coordinación y difusión mundial de avisos meteorológicos.
- 36.- *Zonas Navarea*: Zonas geográficas de navegación delimitadas para la coordinación y difusión del servicio mundial de radio avisos náuticos.

## TITULO II

### De los Equipos Radioeléctricos y sus Normas de Funcionamiento

**Artículo 3°.-** Toda nave, en navegación, deberá cumplir las siguientes prescripciones funcionales:

- 1.- Transmitir alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes por lo menos, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente.
- 2.- Recibir alertas de socorro costera-buque.
- 3.- Transmitir y recibir alertas de socorro buque-buque.
- 4.- Transmitir y recibir comunicaciones para la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento.
- 5.- Transmitir y recibir comunicaciones en el lugar del siniestro.
- 6.- Transmitir y, si le corresponde llevar un radar que funcione en la banda de 9 GHz, recibir señales para fines de localización.
- 7.- Transmitir y recibir información sobre seguridad marítima.
- 8.- Transmitir y recibir comunicaciones de puente a puente.
- 9.- Transmitir radiocomunicaciones generales destinadas a redes o sistemas radioeléctricos en tierra y recibirlos desde éstos.

---

\* N. del E.: Debe entenderse artículo 9°.

**Artículo 4°.-** Toda nave deberá estar provista de instalaciones radioeléctricas suficientes para satisfacer las prescripciones funcionales establecidas en el artículo precedente durante el viaje proyectado, las que deberán cumplir los siguientes requisitos:

- 1.- Situada de modo que se garantice el mayor grado posible de seguridad y disponibilidad operacional.
- 2.- Situada de modo que no sea perjudicado su funcionamiento por ninguna interferencia de origen mecánico, eléctrico o de otra índole; se garantice la compatibilidad electromagnética; y no se produzcan interacciones perjudiciales con otros equipos y sistemas.
- 3.- Protegida contra los efectos perjudiciales del agua, las temperaturas extremas y otras condiciones ambientales desfavorables.
- 4.- Provista de alumbrado eléctrico de funcionamiento seguro, permanentemente dispuesto e independiente de las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia, que sea suficiente para iluminar adecuadamente los mandos necesarios para la operación de los equipos radioeléctricos.
- 5.- Marcada con el distintivo de llamada, la identidad de la estación del buque u otros códigos apropiados para la utilización de la estación radioeléctrica, claramente visibles desde la posición de operar los equipos.

**Artículo 5°.-** Ninguna nave será autorizada para hacerse a la mar si no está en condiciones de llevar a cabo todas las funciones de socorro y seguridad especificadas en los números 1 a 8 del artículo 3° del presente Reglamento, independientemente del o los métodos de mantenimiento utilizados.

**Artículo 6°.-** El control de los canales radiotelefónicos de ondas métricas necesarios para la seguridad de la navegación, se ejercerá de modo inmediato desde el puente de navegación y al alcance del puesto de órdenes de maniobras y, si fuere necesario, se dispondrá también de los medios que hagan posible las comunicaciones desde los alerones del puente de navegación, utilizando equipos portátiles de ondas métricas.

**Artículo 7°.-** Los buques de pasaje cumplirán adicionalmente las siguientes disposiciones:

- 1.- Se instalará un panel de socorro en el puesto de órdenes de maniobra. Este panel contendrá un pulsador único que, al oprimirse, inicie un alerta de socorro utilizando todos los medios de radiocomunicaciones exigidos a bordo para tal fin, o un pulsador para cada uno de estos medios. El panel indicará, de forma clara y visible, qué pulsador o pulsadores se han activado. Se proveerán medios que eviten la activación involuntaria del pulsador o los pulsadores. Si se utiliza una RLS por satélite como medio secundario para emitir el alerta de socorro y no se activa por telemando, se permitirá disponer de una RLS adicional, instalada próxima al puesto de órdenes de maniobras.
- 2.- El panel de alarma de socorro instalado en el puesto de órdenes de maniobra, proporcionará una indicación visual y acústica del alerta o los alertas de socorro recibidos a bordo e indicará, asimismo, a través de qué servicio de radiocomunicaciones se ha recibido el alerta de socorro.

- 3.- Se facilitará de manera continua y automática, la información sobre la situación del buque a todo el equipo de radiocomunicaciones pertinente a fin de que, cuando se active el pulsador o los pulsadores en el panel de socorro, se incluya tal información en el alerta de socorro inicial.

**Artículo 8º.-** Toda nave estará provista del siguiente equipamiento radioeléctrico mínimo, además del que le corresponda llevar de acuerdo a la zona o zonas marítimas que navegue, conforme a lo establecido en el artículo siguiente:

- 1.- Una instalación radioeléctrica de ondas métricas (VHF) que pueda transmitir y recibir alertas de socorro mediante LSD en canal 70 y operar en radiotelefonía en, a lo menos, los canales 06, 13 y 16.
- 2.- Una instalación radioeléctrica de ondas métricas (VHF) que pueda mantener una escucha continua en el canal 70 LSD, la cual podrá hallarse combinada o separada del equipo prescrito en el párrafo 1 precedente.
- 3.- Un respondedor de radar que opere en la banda de 9 GHz.
- 4.- Un receptor del servicio NAVTEX, si el buque navega por zonas en las que se preste ese servicio.
- 5.- Una instalación radioeléctrica para la recepción de información de seguridad marítima por el sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de INMARSAT, o por telegrafía de impresión directa (IDBE) en HF, según corresponda, si el buque navega por zonas en las que no se preste el servicio NAVTEX.
- 6.- Una radio baliza de localización de siniestros por satélite.

**Artículo 9º.-** Los requisitos complementarios exigibles a los equipos descritos en el artículo precedente, como asimismo los equipos radioeléctricos que corresponda instalar en las naves, según la zona marítima o zonas marítimas de navegación y aquellos que se consideren para las embarcaciones o dispositivos de salvamento, serán fijados por resolución del Director General, de acuerdo a lo establecido en el Convenio Solas, en la legislación y reglamentación nacional.

Para los efectos de lo dispuesto en el inciso anterior, se considerarán las siguientes zonas marítimas definidas por la Organización Marítima Internacional:

1.- **Zona Marítima A1:** Zona marítima comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, a lo menos, una estación costera de ondas métricas, en la que se dispone continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por la Dirección General.

2.- **Zona Marítima A2:** Zona marítima de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, a lo menos, una estación costera de ondas hectométricas, en la que se dispone continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por la Dirección General.

**3.- Zona Marítima A3:** Zona marítima de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geostacionario de INMARSAT, en la que se dispone continuamente del alerta.

**4.- Zona Marítima A4:** Cualquiera de las demás zonas no comprendidas en las zonas marítimas A1, A2 y A3.

**Artículo 10°.-** El Director General, mediante resolución fundada, podrá eximir parcialmente del cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, a naves que efectúen navegación marítima nacional exclusivamente, y que por sus características o porte hagan innecesaria o irrazonable la plena aplicación de dichas disposiciones. En la misma resolución se fijarán las condiciones que estas naves deberán cumplir para acogerse a la exención.

**Artículo 11°.-** Con el propósito de evitar interferencias en los servicios de comunicaciones oficiales de la nave, todo equipo radioeléctrico no obligatorio, que se instale o emplee voluntariamente a bordo, cumplirá las siguientes condiciones:

- 1.- Si son equipos compatibles con el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), deberán ser de un tipo aprobado, conforme a lo prescrito en el artículo 14° del presente Reglamento.
- 2.- Si se trata de equipos no compatibles con el SMSSM o que operan en frecuencias diferentes a las empleadas en el Servicio Móvil Marítimo, deberán ser instalados y operados de manera que no provoquen interferencias perjudiciales ni alteren la escucha de seguridad o el normal funcionamiento de los equipos de comunicaciones y de navegación de la nave. Asimismo, deberán contar con la licencia respectiva otorgada por la autoridad que corresponda, según sea el caso.

Con todo, la instalación y el empleo a bordo de equipos de radiocomunicaciones que no formen parte del equipamiento reglamentario de la nave, deberá ser autorizado por la Dirección General mediante resolución, en la cual se fijará, además, las condiciones de su funcionamiento.

**Artículo 12°.-** La alimentación de los equipos radioeléctricos que no sean parte del equipamiento reglamentario del buque, no podrá afectar en ningún caso la capacidad de la o las fuentes de energía de reserva indicadas en el artículo 18° del presente Reglamento. Estos equipos se conectarán a una antena distinta.

**Artículo 13°.-** La instalación voluntaria de equipos radioeléctricos y su empleo, no exime a la nave de la obligación de cumplir con el equipamiento básico exigido en el artículo 8° del presente Reglamento y el que le corresponda para cada zona de navegación.

**Artículo 14°.-** Los equipos o dispositivos radioeléctricos, incluidos los accesorios necesarios para su funcionamiento, que deban ser empleados a bordo de las naves nacionales, en cumplimiento al presente reglamento, deberán ser de un tipo aprobado por la Dirección General.

La condición de “equipo aprobado” se acreditará mediante un “Certificado de Aprobación del Equipo”, extendido por la Dirección General, conforme a las normas de procedimiento establecidas para esos fines.

**Artículo 15°.-** Las Radiobalizas de Localización de Siniestros (RLS) que se instalen a bordo de las naves chilenas deberán cumplir los siguientes requisitos:

1. Ser de un tipo aprobado por la Dirección General;
2. Estar registrada en la base de datos de la Dirección General;
3. Estar codificada con el número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo (ISMM) asignado a la nave; y
4. Contar con un certificado expedido por una Entidad Técnica reconocida conforme al presente Reglamento, que acredite su buen estado de operatividad y la correcta codificación de su número de identificación.

El procedimiento de operación y prueba de la radiobaliza, así como las medidas que han de tomarse para evitar emisiones involuntarias que puedan provocar un falso alerta, deberán ser conocidos por toda la tripulación. Para tal efecto, se efectuarán demostraciones y pruebas durante los ejercicios o zafarranchos y se mantendrá a bordo el manual del fabricante.

### TITULO III

#### De las Fuentes de Energía Eléctrica

**Artículo 16°.-** Mientras el buque esté en la mar, se dispondrá en todo momento de un suministro de energía eléctrica suficiente para hacer funcionar las instalaciones radioeléctricas y para cargar todas las baterías utilizadas como fuente de energía de reserva de las instalaciones radioeléctricas.

**Artículo 17°.-** Con la salvedad de lo dispuesto en el artículo 23° del presente Reglamento, todo buque irá provisto de una o más fuentes de energía de reserva para alimentar las instalaciones radioeléctricas, con el propósito de mantener las radiocomunicaciones de socorro y seguridad, en caso de falla de las fuentes de energía principal o de emergencia del buque.

**Artículo 18°.-** La fuente de energía de reserva tendrá capacidad para hacer funcionar simultáneamente la instalación de ondas métricas del buque, prescrita en el artículo 8° del presente Reglamento y, según corresponda a la zona o zonas marítimas para la que esté equipado el buque, la instalación de ondas hectométricas, la de ondas hectométricas/decamétricas o estación terrena de buque de INMARSAT, de acuerdo a lo que determine el Director General, conforme a lo dispuesto en el artículo 9°, y cualesquiera de las cargas suplementarias que se mencionan en el presente Reglamento, al menos durante un período de:

- 1.- Una hora, si el buque cuenta con una fuente autónoma de energía de emergencia aprobada, que incluya la alimentación de las instalaciones radioeléctricas.

- 2.- Seis horas, si el buque no va provisto de una fuente autónoma de energía de emergencia o si ésta no alimenta las instalaciones radioeléctricas. No es necesario que la fuente de energía de reserva alimente al mismo tiempo las instalaciones radioeléctricas de ondas decamétricas y de ondas hectométricas independientes.

Asimismo, la fuente de energía de reserva tendrá capacidad suficiente para alimentar el alumbrado eléctrico de la estación, según se establece en el número 4 del Artículo 4º del presente Reglamento.

**Artículo 19º.-** La fuente de energía de reserva tendrá sus circuitos separados e independientes de los sistemas eléctricos y de propulsión del buque.

**Artículo 20º.-** Cuando la fuente de energía de reserva esté constituida por baterías de acumuladores recargables, se deberá:

- 1.- Disponer de medios de carga automáticos que puedan recargarlas a su capacidad de requerimiento, dentro de un plazo de 10 horas.
- 2.- Comprobar la capacidad de la batería o baterías empleando un método apropiado, a intervalos que no excedan de 12 meses. La prueba se efectuará cuando el buque no esté en la mar, dejándose constancia en el registro radioeléctrico

**Artículo 21.-** El emplazamiento e instalación de las baterías de acumuladores que constituyan la fuente de energía de reserva, deberá cumplir los siguientes requisitos:

- 1.- Garantizar el más alto grado de servicio posible; una vida útil y seguridad razonable; que la temperatura de las baterías se mantenga dentro de los límites especificados por el fabricante, tanto bajo carga como en reposo; y, que estando a plena carga, proporcionen, a lo menos, el mínimo de horas de operación requeridas bajo cualquier condición meteorológica.
- 2.- Se ubicarán en la parte más alta del buque que sea practicable, en un compartimiento seguro, ventilado y protegido de las inclemencias del tiempo, de acceso expedito, y debidamente marcado con la expresión “Baterías de Radio”.
- 3.- Contará con un sistema de carga exclusivo conectado a la red o generador del buque y provisto de indicadores de corriente de carga, descarga y de tensión, claramente visibles desde el puesto de operación de la instalación radioeléctrica.
- 4.- La conexión a la fuente de energía eléctrica de los equipos radioeléctricos y el alumbrado prescrito en el número 4 del artículo 4º, se efectuará a través de un tablero de distribución independiente, provisto de un interruptor automático de seguridad para cada equipo conectado.
- 5.- Se indicará en las baterías la marca del fabricante, el modelo o tipo, la capacidad en Amperes Hora\* y la fecha de instalación.

---

\* N. del E.: Debe entenderse Amperios por hora.



- 6.- No podrán mezclarse en un mismo banco, baterías de diferentes características, tales como de modelos o tipos diversos, de diferente construcción de celdas o de distintas capacidades o fabricantes.

**Artículo 22.-** Si es necesario proporcionar una entrada constante de información procedente de aparatos náuticos o de otros equipos del buque, tales como posicionadores satelitales, a una instalación radioeléctrica considerada en el presente título, se proveerán los medios que garanticen el suministro continuo de tal información en caso de falla de la fuente de energía principal o de emergencia del buque.

**Artículo 23.-** Las naves de arqueo bruto inferior a 300 toneladas, que efectúen navegación marítima nacional exclusivamente y los pesqueros de menos de 24 metros de eslora, podrán alimentar la instalación radioeléctrica directamente de baterías de acumuladores. En tal caso se aplicará a dichas baterías lo prescrito para las baterías de la fuente de energía de reserva en los artículos 18, 19, 20 y 21 del presente Reglamento.

#### TITULO IV

##### **De las Entidades Técnicas, los Radiotécnicos y su Certificación**

**Artículo 24.-** Los trabajos de instalación, reparación y mantenimiento de equipos radioeléctricos a bordo de las naves nacionales serán efectuados por empresas reconocidas por la Dirección General, mediante el “Certificado de Entidad Técnica”.

**Artículo 25.-** Se otorgará “Certificado de Entidad Técnica” a las empresas que posean las instalaciones, capacidad técnica y demás requisitos que fije la Dirección General, previo informe de la Comisión Local de Inspección de Naves dependiente de la Gobernación Marítima jurisdiccional.

**Artículo 26.-** Al personal técnico que cumpla con los requisitos que establezca la Dirección General, se le otorgará el Certificado de Radiotécnico del Servicio Móvil Marítimo.

**Artículo 27.-** La programación, instalación, reparación y mantenimiento de radiobalizas de localización de siniestros (RLS), u otros equipos que formen parte del SMSSM, será atendido por Entidades Técnicas reconocidas por la Dirección General.

#### TITULO V

##### **De los Métodos de Mantenimiento**

**Artículo 28.-** Los equipos radioeléctricos deberán ser mantenidos de modo que ofrezcan, en todo momento, la disponibilidad operacional para cumplir con las prescripciones funcionales señaladas en el artículo 3° del presente Reglamento.

**Artículo 29.-** Las naves que naveguen en las zonas marítimas A1 y A2, utilizarán alguno de los siguientes métodos de mantenimiento:

1. Duplicación de equipos;

2. Mantenimiento basado en tierra;
3. Mantenimiento en la mar, o
4. Una combinación de ellos que apruebe la Autoridad Marítima.

**Artículo 30.-** Las naves que naveguen en las zonas marítimas A3 y A4, utilizarán una combinación de dos métodos, como mínimo, de las opciones indicadas en el artículo anterior, que apruebe la Autoridad Marítima.

No obstante, la Dirección General podrá eximir a un buque pesquero de la obligación de utilizar dos métodos, permitiendo que se utilice uno solo, teniendo en cuenta el tipo de buque y su modalidad operativa.

**Artículo 31.-** Los métodos de mantenimiento adoptados por la nave y aprobados por la Dirección General, quedarán registrados en el respectivo Certificado de Seguridad Radioeléctrica o en la parte pertinente del Certificado General de Seguridad, según corresponda.

**Artículo 32.-** Independientemente de los métodos de mantenimiento utilizados en la nave, se deberá mantener abordo:

1. Los manuales de servicio y de operación de los equipos radioeléctricos instalados, debiendo estar traducido al español, a lo menos, el manual de operación.
2. Una cantidad apropiada de repuestos, herramientas e instrumentos, según las recomendaciones del fabricante.

**Artículo 33.-** Las instalaciones radioeléctricas adicionales (equipos duplicados) que corresponda llevar a las naves que utilicen el método de duplicación de equipos, serán fijadas por resolución del Director General, en la forma señalada en el artículo 8º del presente Reglamento.

**Artículo 34.-** Si se garantiza la disponibilidad operacional utilizando el método de mantenimiento basado en tierra o una combinación de métodos que lo incluya, el armador u operador de la nave adoptará las medidas necesarias para garantizar el apoyo adecuado y oportuno a la nave, para la reparación y mantenimiento de sus instalaciones radioeléctricas. Entre las medidas se considerará, a lo menos, las siguientes:

1. Si la nave efectúa navegación marítima internacional, contratar los servicios de una o más empresas idóneas, que abarquen las áreas de navegación de la nave.
2. Si la nave efectúa navegación marítima nacional y/o navegación marítima internacional, con ruta regular de duración no superior a 30 días, que contemple puertos nacionales, contratar los servicios de una entidad técnica reconocida por la Dirección General, para desempeñarse en alguno de esos puertos, o bien, acreditar sus propias capacidades para ejecutar estos trabajos.

Sin perjuicio de las medidas contempladas en el inciso anterior, se efectuará un servicio de mantenimiento y verificación de la operatividad de los equipos radioeléctricos antes del zarpe del primer puerto de recalada, luego de ocurrida cualquier falla.

Asimismo, cada componente del SMSSM será revisado y probado periódicamente por el oficial encargado de la escucha radioeléctrica, en la forma que establezca el Director General. Para dichos efectos existirá una lista de chequeo de los equipos reglamentarios del SMSSM instalados a bordo.

**Artículo 35.-** Si se garantiza la disponibilidad operacional utilizando el método de mantenimiento del equipo radioeléctrico en la mar o una combinación de métodos que lo incluya, el buque llevará:

1. Los manuales de servicio, herramientas, equipos de prueba y repuestos que recomiende el fabricante, con el propósito de que la persona encargada del mantenimiento pueda realizar las pruebas y localizar y reparar las averías del equipo radioeléctrico.
2. Una persona en posesión del título de Radioelectrónico.

## TITULO VI

### Del Registro Radioeléctrico

**Artículo 36.-** Las naves llevarán un registro radioeléctrico de formato aprobado. Será obligación del oficial de radiocomunicaciones titular o del oficial designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de peligro, según se indica en el artículo 41° del presente Reglamento, llevar el registro radioeléctrico al día.

**Artículo 37.-** En el registro radioeléctrico se dejará constancia, con indicación de fecha y hora, de lo siguiente:

1. Un resumen de las radiocomunicaciones de socorro, urgencia y seguridad.
2. Los sucesos de importancia relativos al servicio de las radiocomunicaciones, tales como fallas, reparaciones y mantenimiento de equipos radioeléctricos, designación del operador responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de emergencia y relevos de radio operadores.
3. Las revisiones y pruebas periódicas de los componentes del SMSSM efectuados por el oficial encargado de la escucha radioeléctrica.
4. La situación de la nave a lo menos una vez al día, con indicación de latitud y longitud o con referencia a un punto geográfico destacado, cuando se trate de navegación cercana a la costa.
5. Una síntesis diaria del estado general de las instalaciones radioeléctricas, incluidas sus fuentes de energía.
6. Aquellas que disponga la Dirección General.

**Artículo 38.-** El registro radioeléctrico se mantendrá en el lugar donde se realicen las operaciones correspondientes a las radiocomunicaciones de socorro y estará disponible para inspección y firma diaria del Capitán y para inspección por la Autoridad Marítima.

**Artículo 39.-** Las estaciones costeras privadas y las estaciones base deberán llevar un registro radioeléctrico de formato aprobado, en donde se anotarán resumidamente los enlaces con estaciones de barco, con indicación de fecha y hora y los sucesos de importancia para el servicio de radiocomunicaciones.

**Artículo 40.-** Una vez que se complete el libro de registro radioeléctrico, deberá conservarse, a lo menos, durante dos años, salvo disposición en contrario.

## TITULO VII

### Del Personal de Radiocomunicaciones

**Artículo 41.-** Las naves con instalación radioeléctrica considerarán en su dotación de seguridad, personal capacitado para mantener radiocomunicaciones de socorro y seguridad de manera satisfactoria. Este personal estará en posesión de los títulos o certificados habilitantes expedidos por la Dirección General, debiéndose asignar a cualesquiera de los miembros de este personal, la responsabilidad primordial de las radiocomunicaciones durante sucesos que entrañen peligro.

**Artículo 42.-** Los documentos habilitantes para el personal de estación de barco y estación terrena de barco serán los siguientes:

- 1.- Títulos:
  - a) Radioelectrónico Primero.
  - b) Radioelectrónico Segundo.
- 2.- Certificados:
  - a) De Operador General (COG)
  - b) De Operador Restringido zona A1(COR/A1)
  - c) De Operador Restringido zonas A1 y A2 (COR/A1-A2)

**Artículo 43.-** Los requisitos para la obtención de los títulos y certificados señalados en el artículo anterior, serán los siguientes:

- 1.- Para Radioelectrónico Primero y Radioelectrónico Segundo, cumplir con los requisitos generales que establece el artículo 37 y los requisitos específicos que establece el artículo 42, letras a) y b), del Reglamento Sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, aprobado por D.S. (M) N° 90, de fecha 15 de Junio de 1999.
- 2.- Para Operador General, Operador Restringido Zona A1 y Operador Restringido Zonas A1 y A2, estar en posesión del título de Oficial de Radiocomunicaciones o de Oficial de Cubierta de la Marina Mercante u Oficial de Pesca y haber aprobado el curso respectivo, cuyos planes y programas de estudio cuenten con la aprobación de la Dirección General, conforme a los convenios internacionales, la legislación y reglamentación nacional.

**Artículo 44.-** La clase y número de radiooperadores de estas estaciones se determinará en función de la instalación radioeléctrica autorizada, conforme a los artículos 8º y 9º del presente Reglamento, registrándose esto en el Certificado de Dotación de Seguridad de la nave. Lo anterior se fijará por resolución fundada del Director General, conforme a lo dispuesto en los convenios, la legislación y la reglamentación nacional.

## TITULO VIII

### De la Escucha Radioeléctrica

**Artículo 45.-** Durante la navegación, las naves equipadas con instalación de ondas métricas, mantendrán una escucha continua en el canal 70 de LSD.

Si la nave está equipada con una instalación de ondas hectométricas, efectuará la escucha en la frecuencia de socorro y seguridad para LSD de 2.187,5 KHz.

Si la nave está equipada con una instalación hectométrica/decamétrica, efectuará la escucha en las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 2.187,5 KHz. y 8.414,5 KHz y también al menos en una de las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 4.207,5 KHz, 6.312 KHz, 12.577 KHz, o 16.804,5 KHz, que sea apropiada, considerando la hora del día y la situación geográfica de la nave. Esta escucha se efectuará mediante un receptor de exploración limitado a seis frecuencias de socorro y seguridad en LSD.

Si la nave está equipada con una estación terrena de buque de INMARSAT, mantendrá la escucha de la señal de alerta de socorro costera-buque por satélite.

**Artículo 46.-** Las naves, según las zonas en que naveguen, mantendrán una escucha de las emisiones sobre información de seguridad marítima, en la frecuencia o frecuencias apropiadas en que se transmita tal información. La escucha continua se mantendrá incluso mientras el buque permanezca en puerto en condiciones de tiempo variable o de mal tiempo decretado por la autoridad del puerto y, en todo caso, con a lo menos cuatro horas de anticipación al zarpe.

**Artículo 47.-** A la recepción de un alerta de socorro transmitida mediante la técnica de llamada selectiva digital, la estación de barco se pondrá a la escucha en la frecuencia radiotelefónica de tráfico de socorro y seguridad asociada a la frecuencia de llamada de socorro en que fue recibido el alerta.

Las estaciones de barco equipadas con telegrafía de impresión directa en banda estrecha (Radiotélex), fijarán su escucha en la frecuencia de impresión directa asociada con la señal de alerta de socorro, si ésta ha sido indicada para ser usada para las comunicaciones de socorro subsecuentes. Si es posible, adicionalmente se mantendrá la escucha en la frecuencia de radiotelefonía asociada a la frecuencia de alerta de socorro.

**Artículo 48.-** Con el propósito de garantizar un adecuado servicio de escucha radioeléctrica de seguridad mientras la nave esté en la mar, el Capitán, al organizar dicho servicio, deberá asegurar que la escucha se mantenga de conformidad con el presente Reglamento y que las tareas radioeléctricas básicas no se vean afectadas por atender el tráfico radioeléctrico que no sea imprescindible para la seguridad de la nave y de la navegación. Asimismo, tendrá en cuenta el equipo radioeléctrico instalado a bordo y su modalidad operacional.

**Artículo 49.-** El radiooperador encargado del servicio de escucha radioeléctrica, se asegurará de que se mantiene la escucha en las frecuencias especificadas en el artículo 46º y de recibir las difusiones de información de seguridad marítima. Mientras esté de servicio, comprobará periódicamente el funcionamiento del equipo radioeléctrico y de sus fuentes de energía, e informará al capitán de cualquier falla que observe en el equipo, anotando la observación en el registro radioeléctrico del buque.

Se asegurará de cursar la situación del buque, verificando que dicha situación esté ingresada en todo equipo de LSD y receptores de información de seguridad marítima que utilizan el sistema de llamada intensificada a grupo\* de INMARSAT, mediante un receptor de navegación.

Asimismo, para la recepción de información de seguridad marítima a través del sistema de llamada intensificada a grupos de INMARSAT o del Sistema NAVTEX, mantendrá actualizada las zonas NAVAREA y METAREA o las estaciones NAVTEX que correspondan a la zona que navega la nave.

## TITULO IX

### De las Normas Administrativas Relativas a las Estaciones

**Artículo 50º.-** Le corresponde a la Dirección General hacer cumplir las disposiciones del presente reglamento, ejerciendo su potestad en relación a las normas técnicas de los equipos radioeléctricos, las instalaciones y el personal, como asimismo, con respecto a los procedimientos, sanciones y cobros a que haya lugar.

**Artículo 51º.-** El Capitán es el jefe superior de la nave, encargado de su gobierno y dirección y, en tal virtud, la autoridad superior de la estación existente a bordo. En dicha calidad, exigirá a los operadores que la estación se utilice con arreglo a las disposiciones del presente Reglamento, así como de los convenios internacionales y sus reglamentos anexos, cuando corresponda, sin perjuicio de la responsabilidad que le cabe al operador que tenga a su cargo las radiocomunicaciones de la nave.

**Artículo 52º.-** El Capitán y todas las personas que puedan tener conocimiento del texto, o simplemente de la existencia de radiotelegramas o de cualquier otro informe obtenido por medio del servicio de radiocomunicaciones, tienen la obligación de guardar y garantizar el secreto de la correspondencia.

Queda prohibida la interceptación, sin autorización, de radiocomunicaciones no destinadas al uso público general.

**Artículo 53º.-** Las estaciones del servicio móvil marítimo y móvil marítimo por satélite se identificarán por medio de alguna de las siguientes señales asignadas por la Dirección General y registradas en la respectiva Licencia:

1. Distintivo de llamada
2. Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo (ISMM)
3. Nombre de la Estación, o
4. Número de Llamada Selectiva

---

\* N. del E.: Debe entenderse "llamada intensificada a grupos".

Las estaciones de radiobalizas de localización de siniestro por satélite que funcionen en la banda de 406 - 406,1 MHz o en la banda de 1.645,5 - 1.646,5 MHz, o de radiobalizas de localización de siniestro que emplean técnicas de llamada selectiva digital, deberán llevar señales de identificación.

**Artículo 54°.-** La asignación de los distintivos de llamada y de los números de identificación de las estaciones del servicio móvil marítimo y móvil marítimo por satélite, se ajustarán a las disposiciones del Reglamento de radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, UIT.

El distintivo de llamada y el número ISMM permanecerán con la nave mientras mantenga el registro chileno, aún si se produce un cambio de nombre o de propietario de la nave.

El distintivo de llamada, el número ISMM y otras señales de identificación que pueda tener la estación irán grabados en una placa o pintados en un lugar fácilmente visible, desde la posición donde se operan los equipos de comunicaciones. Asimismo, en las naves de pesca y otras naves que se empleen en servicios, faenas o finalidades específicas, con características propias para las funciones a las que están destinadas, tales como transbordadores, remolcadores, dragas, buques científicos o de recreo, etc., el distintivo de llamada se pintará en el exterior de ambas bandas del puente o caseta de gobierno, en letras de color negro sobre fondo blanco, de tamaño proporcional al porte de la nave; y, en el techo o púlpito en letras negras sobre fondo naranja, del mayor tamaño que sea posible, para identificación aérea.

**Artículo 55°.-** Se prohíben absolutamente todas las transmisiones con señales de identificación falsas o que puedan inducir a engaño.

**Artículo 56°.-** Para instalar, operar y explotar una estación transmisora en las bandas atribuidas al servicio móvil marítimo, se requerirá contar con alguna de las siguientes licencias otorgadas por la Dirección General:

1. Licencia de Estación de Barco
2. Licencia de Estación Costera
3. Licencia de Estación Base

**Artículo 57°.-** En la licencia se consignará el estado descriptivo de la estación, incluyendo el nombre, señal distintiva y otros códigos de identificación, nombre y dirección del propietario, una relación del equipamiento radioeléctrico instalado y el tipo de correspondencia a la que está abierta la estación, de acuerdo a la siguiente clasificación:

- CO** = Estación abierta a la correspondencia oficial exclusivamente.
- CP** = Estación abierta a la correspondencia pública.
- CR** = Estación abierta a la correspondencia pública restringida.
- CV** = Estación abierta exclusivamente a la correspondencia de una empresa privada.

La licencia o una copia autorizada de ella, deberá mantenerse en un lugar destacado de la radioestación o del recinto desde donde se realizan las comunicaciones generales.

**Artículo 58°.-** La Dirección General llevará el registro de las Licencias otorgadas de conformidad con el presente Reglamento.

**Artículo 59°.-** Las licencias de estación de barco se extenderán por un período máximo de hasta cinco años a contar de la fecha de su otorgamiento.

Las licencias de estación costera y de estación base tendrán un año de duración, pudiendo ser renovadas por un período similar a petición del interesado, previo cumplimiento de la inspección contemplada en el artículo 73° del presente Reglamento.

**Artículo 60°.-** Las licencias caducarán en los siguientes casos:

- a) Al vencer su período de vigencia, sin que se haya presentado solicitud de renovación;
- b) A petición del interesado;
- c) Por cambio de nombre o de dueño de la estación;
- d) Por cambio del Estado de Abanderamiento del buque;
- e) Por cambios significativos de equipos que alteren los datos registrados en la licencia;
- f) Por haberse dado de baja del registro de matrícula la nave portadora de la estación por otros motivos;
- g) Por no pago de los derechos contemplados en el Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General.

**Artículo 61°.-** Toda estación de barco contará con los siguientes documentos obligatorios:

1. Licencia de Estación de Barco;
2. Certificado del o los Operadores;
3. Registro Radioeléctrico;
4. Certificado de Seguridad Radioeléctrica o General de Seguridad;
5. Inventario de la instalación radioeléctrica aprobada.

Además, para efectos operacionales, las naves que efectúan navegación marítima nacional llevarán:

1. Una lista actualizada de las estaciones con las cuales pueda mantener comunicaciones durante su travesía, con los horarios y frecuencias del servicio.
2. Una lista actualizada de las estaciones que provean información de seguridad marítima (ISM) en el área de navegación del buque.
3. Un cuadro resumen con los procedimientos de socorro, urgencia y seguridad, empleando los sistemas que se disponen a bordo.



4. Manual para uso en el Servicio Móvil Marítimo publicado por la Dirección General.
5. Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo.
6. Manuales de operación de todos los equipos radioeléctricos instalados.
7. Un plano de las antenas del buque, que indique ubicación, dimensiones y altura sobre la línea de flotación.
8. Diagrama eléctrico de interconexión de los equipos radioeléctricos a la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva, con indicación de la corriente de consumo de cada equipo, incluido el alumbrado eléctrico prescrito en el número 4 del artículo 4° del presente Reglamento.

**Artículo 62°.-** Las estaciones costeras y estaciones bases contarán, a lo menos con los siguientes documentos obligatorios:

- a) Licencia de la Estación;
- b) Certificado del Operador;
- c) Registro Radioeléctrico;
- d) Manual para uso en el Servicio Móvil Marítimo o Cartilla Radiotelefónica del Servicio Móvil Marítimo.

## TITULO X

### **De la Información de la Situación de la Nave y Observaciones Meteorológicas**

**Artículo 63°.-** En navegación marítima nacional, las naves chilenas estarán obligadas a informar:

- 1.- Su situación diaria por mensaje a las 00:00 y 12:00 UTC, incluyendo rumbo, velocidad, puerto de origen, puerto de destino y hora estimada de arribo (ETA) al próximo puerto. El mensaje deberá ser dirigido a la Dirección General (DIRECTEMAR) y a la Gobernación Marítima o Capitanía de Puerto por cuya jurisdicción navegan.
- 2.- La observación meteorológica, en lo posible, desde el Ecuador hasta la Antártida y desde la costa Chilena hasta la isla de Pascua, con los siguientes datos:
  - a.- Situación de la nave (QTH).
  - b.- Hora de observación.
  - c.- Temperatura del aire.
  - d.- Temperatura del agua de mar.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 2/2002*

- e.- Presión atmosférica en Hectopascal y tendencia barométrica.
- f.- Dirección e intensidad del viento.
- g.- Visibilidad horizontal en kilómetros.
- h.- Tipo de nubosidad y altura.
- i.- Estado del mar, altura en metros y período de las olas.
- j.- Tiempo presente (lluvia, granizo, niebla, neblina, bruma, cualquier otro fenómeno atmosférico).

La hora normal de observación será a las 00:00 y 12:00 UTC, y a las 18:00 y 06:00 UTC, con carácter optativo.

El mensaje deberá ser dirigido al Servicio Meteorológico de la Armada (SERVIMET) y desde el Canal de Chacao al sur se dirigirá también a la Oficina Meteorológica de Magallanes (METEOMAG).

## TITULO XI

### **Medidas Contra las Interferencias**

**Artículo 64°.-** Se prohíbe a las estaciones:

1. Las transmisiones inútiles.
2. La transmisión de señales y de correspondencia superflua.
3. Las transmisiones de pruebas o ensayos no autorizados expresamente.
4. Las transmisiones de señales de alarma o alertas de socorro por estaciones que no se encuentren en situaciones de peligro (falsos alertas).
5. La utilización de frecuencias y tipos de emisiones no asignadas al Servicio Móvil Marítimo.
6. Las transmisiones que causen interferencias a las frecuencias de socorro y seguridad.

Con el propósito de evitar las interferencias, se tomarán las siguientes medidas:

- 1.- Todas las estaciones estarán obligadas a limitar su potencia radiada al mínimo necesario para asegurar un servicio satisfactorio.
- 2.- Las estaciones de naves surtas en un puerto que cuenten con servicio de comunicaciones no podrán utilizar la instalación de MF/HF, salvo para tráfico de socorro, pudiendo utilizar la instalación de VHF con potencia reducida.

- 3.- Las estaciones base en comunicación con las naves surtas en puerto utilizarán, asimismo, la instalación de VHF con potencia reducida.
- 4.- Se adoptarán las medidas necesarias para evitar que el funcionamiento a bordo de aparatos e instalaciones eléctricas de toda clase, pueda causar interferencias perjudiciales al servicio de radiocomunicación y de radionavegación de la nave.

**Artículo 65°.-** Antes de efectuar cualquier prueba o experimento en una estación o entidad técnica, se adoptarán las máximas precauciones posibles para evitar interferencias perjudiciales, como por ejemplo, elección de la frecuencia y del horario; reducción o, cuando sea posible, supresión de la radiación, utilizando antenas artificiales. Cualquier interferencia perjudicial motivada por pruebas y experimentos será eliminada con la mayor rapidez posible.

**Artículo 66°.-** Cuando una estación tenga necesidad de emitir señales de prueba para ajustes de un transmisor o un receptor, estas señales no durarán más de 10 segundos y comprenderán el distintivo de llamada u otra señal de identificación de la estación que efectúa las pruebas pronunciadas lenta y claramente.

**Artículo 67°.-** Cuando una estación de barco tenga necesidad de emitir señales de prueba o de ajuste, que puedan causar interferencias a estaciones costeras vecinas, habrá de obtener el consentimiento de dichas estaciones antes de efectuar tales emisiones.

**Artículo 68°.-** La duración de las emisiones de prueba se reducirán al mínimo, especialmente en las frecuencias para fines de socorro y seguridad identificadas en el Apéndice del Anexo.

**Artículo 69°.-** Las pruebas o ajustes de equipos radioeléctricos que forman parte del SMSSM, se efectuarán tomando cuanta medida sea necesaria para evitar la emisión de falsos alertas en dicho sistema.

En caso de producirse la emisión involuntaria de un alerta de socorro, se procederá de inmediato a su cancelación, siguiendo las instrucciones para cancelar un falso alerta emitidas para tal efecto por la Dirección General.

**Artículo 70°.-** Las interferencias producidas por estaciones internacionales que afecten a estaciones costeras o naves nacionales, serán puestas en conocimiento de la Dirección General, a fin de seguir el procedimiento contemplado en caso de interferencia perjudicial en el Reglamento de radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

**Artículo 71°.-** Las infracciones o contravenciones a las disposiciones del presente Reglamento serán denunciadas a la Autoridad Marítima competente y los responsables serán sancionados con las penas de multa, suspensión de sus funciones o caducidad de sus títulos o certificados, conforme al procedimiento establecido en el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, aprobado por D.S. (M) N° 1340 bis, del año 1941, y sus modificaciones.

Asimismo, caerán en sanción los responsables de una estación que emita un falso alerta de socorro sin efectuar la cancelación respectiva como se indica en el artículo 69° del presente Reglamento o, aquellos que, sin causa justificada, no respondan al acuse de recibo de un alerta emitida por su estación.

## TITULO XII

### **De las Inspecciones a las Estaciones**

**Artículo 72°.-** Las estaciones de barco y terrenas de barco están sujetas a inspecciones por parte de los Inspectores designados por la Autoridad Marítima, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de las Comisiones de Inspección de Naves.

**Artículo 73°.-** Las estaciones costeras y las estaciones base, estarán sujetas a una inspección inicial y a una inspección anual como requisito previo para renovar la licencia, sin perjuicio de las inspecciones aleatorias que disponga la Autoridad Marítima, con el propósito de verificar que se mantengan las condiciones técnicas y equipamiento autorizado en la Licencia; y comprobar que no produzcan interferencias a terceros.

### **Artículos Transitorios**

**Artículo 1° transitorio:** Será obligatorio mantener la escucha continua en el canal 16 de ondas métricas hasta el 1 de febrero del año 2005, fecha que podrá ser prorrogada por el Director General.

**Artículo 2° transitorio:** Mientras no se disponga del Manual para uso en el Servicio Móvil Marítimo, contemplado en el artículo 61°, inciso 2, número 4 del presente Reglamento, se aceptará en su reemplazo la Cartilla Radiotelefónica del Servicio Móvil Marítimo publicada por la Dirección General.

## ANEXO

### PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA LAS COMUNICACIONES DE SOCORRO Y SEGURIDAD EN EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARITIMOS (SMSSM)

#### A.- Comunicaciones de Socorro, Urgencia y Seguridad

- 1.- Ninguna disposición del presente Reglamento podrá impedir que un buque, una embarcación de supervivencia o una persona que se encuentre en peligro, emplee todos los medios de que disponga para lograr que se le preste atención, señalar su situación y obtener ayuda.
- 2.- Las comunicaciones de socorro y seguridad se basan en el uso de radiocomunicaciones terrenales en ondas hectométricas (MF), decamétricas (HF) y métricas (VHF); y de comunicaciones efectuadas mediante técnicas de satélites.
- 3.- Las comunicaciones de urgencia y seguridad incluyen: Radioavisos náuticos y meteorológicos e información urgente; comunicaciones buque-buque de seguridad a la navegación; reportes de situación de buques; comunicaciones de apoyo para operaciones de búsqueda y salvamento; otras comunicaciones y mensajes de urgencia y seguridad, relativas a la navegación, movimientos y necesidades de los buques; y mensajes de observación meteorológica destinados a un servicio meteorológico oficial.
- 4.- Comunicaciones entre buques relativas a la seguridad de la navegación, son aquellas comunicaciones radiotelefónicas en VHF efectuadas entre los buques con el propósito de contribuir a la seguridad de sus movimientos. Para estas comunicaciones se utiliza la frecuencia de 156,650 MHz (C-13).
- 5.- El tráfico de socorro comprende todos los mensajes relativos a la asistencia inmediata requerida por un buque en peligro, incluidas las comunicaciones de búsqueda y salvamento y las comunicaciones en escena. El tráfico de socorro debe efectuarse, en lo posible, en las frecuencias establecidas en el Apéndice de este Anexo.

#### B.- Alertas de Socorro

- 1.- La transmisión de un alerta de socorro indica que una unidad móvil (que puede ser un barco, una aeronave u otro vehículo), o una persona está en peligro y requiere auxilio inmediato. El alerta de socorro es una llamada electiva digital, con formato de llamada de socorro en las bandas empleadas para las comunicaciones terrenales (VHF, MF o HF), o con el formato de mensaje de socorro, en cuyo caso se retransmite por medio de estaciones espaciales.
- 2.- El alerta de socorro contendrá la identificación de la estación en peligro y su situación.
- 3.- El alerta de socorro también podrá contener información sobre la naturaleza del peligro, la clase de auxilio que se pide, el rumbo, velocidad de la unidad móvil, la hora en que se registró esta información y cualquier otro dato que pudiera facilitar el salvamento.

- 4.- Todas las estaciones que reciban un alerta de socorro transmitida por llamada selectiva digital, deben cesar inmediatamente cualquier transmisión que pueda interferir el tráfico de socorro y se mantendrán en escucha hasta que se haya acusado recibo a la llamada.

**C.- Transmisión de Alerta de Socorro**

- 1.- El alerta de socorro barco-costera se emplea para notificar a los centros coordinadores de salvamento (CCS), a través de una estación costera o terrena costera, que un barco está en peligro.
- 2.- El alerta de socorro barco-costera puede transmitirse por los siguientes medios:
- .1 Por satélites, desde una estación terrena de barco, en un canal de comunicaciones general utilizando el código de prioridad absoluta o mediante una radiobaliza de localización de siniestro por satélite.
  - .2 A través de servicios terrenales, desde estaciones de barco utilizando las frecuencias de socorro y seguridad en las bandas de MF, HF y VHF de llamada selectiva digital, o mediante una radiobaliza de localización de siniestros que opere en la banda de VHF.
- 3.- Para la transmisión del alerta de socorro mediante LSD se podrá emplear alguno de los siguientes métodos:
- .1 Utilizando una frecuencia única, en cuyo caso el alerta de socorro se transmitirá como cinco llamadas consecutivas en la misma frecuencia.
  - .2 Utilizando varias frecuencias (multifrecuencia). En ese caso el alerta de socorro se transmitirá como seis llamadas consecutivas dispersas, en un máximo de seis frecuencias, una en ondas hectométricas (MF) y cinco en ondas decamétricas (HF) de las indicadas en el Apéndice de este Anexo.
- 4.- Los alertas de socorro buque-buque se emplean para avisar a otros buques que se encuentren en las proximidades del que está en peligro y se basan en el uso de la llamada selectiva digital en las bandas de ondas métricas (VHF), hectométricas (MF) y decamétricas (HF).

**D.- Retransmisión de un alerta de socorro costera-buque**

- 1.- Una estación costera o un centro coordinador de salvamento (CCS), que reciba un alerta de socorro, iniciará una retransmisión de alerta de socorro costera-buque dirigida, según proceda, a todos los barcos, a un grupo particular de barcos o a un barco determinado, por medio de satélite, por medios terrenales o por ambos.
- 2.- La retransmisión del alerta de socorro debe contener la identificación de la unidad móvil en peligro, su situación y cualquier otra información que pueda facilitar el salvamento.

**E.- Transmisión de un alerta de Socorro por una estación que no se halle en peligro**

- 1.- Una estación del servicio móvil marítimo o móvil marítimo por satélite que tenga conocimiento que una unidad móvil está en peligro, deberá iniciar la transmisión de un alerta de socorro en los siguientes casos:
  - 1.1 Cuando la unidad móvil no pueda transmitir el alerta de socorro; por sí misma, o
  - 1.2 Cuando el Capitán, o persona responsable de la estación, que no se halle en peligro, estime que es necesario otra ayuda.
- 2.- La estación que retransmita un alerta de socorro de conformidad con los subpárrafos 1.1 y 1.2 precedentes, deberá indicar que ella misma no está en peligro.

**F.- Acuse de Recibo de un alerta de Socorro**

- 1.- El acuse de recibo de un alerta de socorro, utilizando LSD, se efectuará de acuerdo con la recomendación pertinente de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT-R).
- 2.- El acuse de recibo de un alerta de socorro recibida por medio de satélites deberá ser enviado de inmediato a un Centro Coordinador de Salvamento (CCS), quien lo dará para su retransmisión, a una estación costera, o estación terrena costera.
- 3.- El acuse de recibo por radiotelefonía de un alerta de socorro procedente de una estación de barco, o de una estación terrena de barco, se dará en la siguiente forma:
  - La señal de socorro MAYDAY; (pronunciada en español como ME-DÉ)
  - El distintivo de llamada, u otra identificación, de la estación que transmitió el mensaje de socorro, tres veces;
  - Las palabras AQUI (o DE pronunciada DELTA ECO, en caso de dificultades de idioma)
  - El distintivo de llamada, u otra identificación, de la estación que acusa recibo, tres veces;
  - La palabra recibido (o RRR pronunciada ROMEO, ROMEO, ROMEO, en caso de dificultad de idioma)
  - La señal de socorro MAYDAY.
- 4.- El acuse de recibo por telegrafía de impresión directa consistirá de:
  - La señal de socorro MAYDAY;
  - El distintivo de llamada, u otra identificación, de la estación que emitió la alerta de socorro;
  - La palabra DE;

- El distintivo de llamada, u otra identificación de la estación que acusa recibo de la alerta de socorro;
  - Las letras RRR;
  - La señal de socorro MAYDAY.
- 5.- El acuse de recibo por telegrafía de impresión directa, de una alerta de socorro procedente de una estación terrena de barco, incumbe a la estación terrena costera que reciba el alerta de socorro y consiste en la retransmisión de la identidad de la estación de barco que transmite el alerta de socorro.

**G.- Recepción y acuse de recibo de un Alerta de Socorro por una estación costera o una estación terrena costera**

- 1.- Las estaciones costeras y las estaciones terrenas costeras que reciban alertas de socorro, harán que éstos se cursen lo antes posible a un Centro Coordinador de Salvamento. El acuse de recibo de un alerta de socorro debe realizarse lo antes posible por una estación costera, o por un Centro Coordinador de Salvamento, a través de una estación costera o de una estación terrena costera apropiada.
- 2.- El acuse de recibo por una estación costera, de una llamada de socorro por llamada selectiva digital, será transmitido en la frecuencia de llamada de socorro en que se haya recibido la llamada e irá dirigida a todos los barcos. El acuse de recibo incluirá la identificación del barco que emitió la llamada de socorro.
- 3.- El acuse de recibo por una estación costera, de un alerta de socorro por telegrafía de impresión directa, se dará de acuerdo al procedimiento indicado en el número 4 del párrafo F precedente. La estación costera efectuará la transmisión del acuse de recibo en modo de emisión FEC (de corrección de errores sin canal de retorno), a menos que esté en contacto con la nave, en cuyo caso utilizará el modo de emisión ARQ (de corrección de errores con canal de retorno).
- 4.- La estación costera proveerá asistencia para las comunicaciones de socorro cuando sea requerido por las autoridades encargadas de las operaciones de búsqueda y salvamento.

Los siguientes mensajes deben aceptarse sin cargos, cualquiera sea el método utilizado para su transmisión:

- a) mensajes de alertas de socorro;
- b) mensajes relacionado con la coordinación de búsqueda y salvamento;
- c) mensajes de asistencia médica cuando existe un peligro inminente para la vida; y
- d) mensaje de peligro para la navegación o avisos meteorológicos urgentes transmitidos en dirección buque-tierra.



#### **H.- Recepción y acuse de recibo de un alerta de socorro por una estación de barco o estación terrena de barco**

- 1.- Las estaciones de barco o terrenas de barco que reciban un alerta de socorro, deberán informar cuanto antes al capitán o persona responsable del barco sobre el contenido del alerta de socorro.
- 2.- En áreas donde las comunicaciones con una o más estaciones costeras son practicables, las estaciones de barco que hayan recibido un alerta de socorro, deberán demorar su acuse de recibo por un corto intervalo, a fin de permitir que una estación costera emita el suyo.
- 3.- Las estaciones de barco que se encuentren operando en zonas en las que no son posibles comunicaciones fiables con una estación costera, y que reciban un alerta de socorro de una estación de barco que se halle, sin duda alguna, en sus proximidades, deberán, tan pronto como sea posible, acusar recibo y avisar a un centro coordinador de salvamento, a través de una estación costera o terrena costera (ver número 1 del párrafo G).
- 4.- No obstante, la estación de barco que reciba un alerta de socorro en ondas decamétricas (HF) no acusará recibo, sino que observará las disposiciones de escucha en la frecuencia destinada al tráfico radiotelefónico de socorro asociada a la frecuencia de socorro en que haya recibido el alerta de socorro; y si una estación costera no acusa recibo en un plazo de tres minutos, retransmitirá el alerta de socorro.
- 5.- La estación de barco, que acuse recibo de un alerta de socorro de conformidad con los números 2 ó 3 del presente párrafo, deberá:
  - .1 Acusar recibo del alerta usando radiotelefonía en la frecuencia del tráfico de socorro y seguridad de la banda empleada para transmitir el alerta;
  - .2 Si no se logra acusar recibo mediante radiotelefonía del alerta de socorro recibido en las frecuencias de socorro de MF o VHF, acusará recibo del alerta de socorro respondiendo con una llamada selectiva digital en la frecuencia apropiada.
- 6.- La estación de barco que haya recibido un alerta de socorro en sentido costera-barco establecerá comunicación, según lo indicado en el párrafo F, y prestará el auxilio que se le pida y que sea apropiado.

#### **I.- Comunicaciones de coordinación de Búsqueda y Salvamento**

- 1.- En el tráfico de socorro por radiotelefonía, al establecerse las comunicaciones, las llamadas irán precedidas de la señal de socorro MAYDAY, pronunciada en radiotelefonía como la expresión francesa ‘‘m’aider’’ (en español medé).
- 2.- En el tráfico de socorro por telegrafía de impresión directa se emplearán las técnicas de corrección de errores indicadas en las Recomendaciones pertinentes de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT-R). Todos los mensajes irán precedidos de, por lo menos, un retorno de carro, una señal de cambio de renglón, una señal de paso de letras y la señal de socorro MAYDAY.

- 3.- Las comunicaciones de socorro por telegrafía de impresión directa pueden efectuarse en modo ARQ, cuando los buques están en comunicación directa con estaciones costeras en canales donde ellas normalmente están a la escucha. Las otras comunicaciones de socorro, incluyendo aquellas en canales simplex provistos para estos casos, deben ser difundidas en modo FEC. El modo ARQ puede subsecuentemente utilizarse cuando sea más conveniente.
- 4.- El Centro Coordinador de Salvamento encargado de dirigir una operación de búsqueda y salvamento dirigirá también el tráfico de socorro relacionado con el incidente o podrá designar a otra estación para que lo haga.
- 5.- El Centro Coordinador de Salvamento que coordine el tráfico de socorro, la unidad que coordina las operaciones de búsqueda y salvamento o la estación costera participante, podrán imponer silencio a las estaciones que perturben ese tráfico. Tales instrucciones se dirigirán a todas las estaciones o a una sola, según el caso. En ambos casos se utilizará:
  - .1 En radiotelefonía, la señal SILENCE MAYDAY, pronunciada como las palabras francesas “silencem’aider” (en español “siláns medé”).
  - .2 En telegrafía de impresión directa de banda estrecha, en que se usa normalmente el modo de emisión FEC, la señal SILENCE MAYDAY. No obstante, podrá emplearse el modo ARQ cuando sea más conveniente.
- 6.- Hasta que no reciba el mensaje que indique que puede reanudarse el tráfico normal (ver número 8 siguiente), todas las estaciones que tengan conocimiento de un tráfico de socorro y que no estén participando en él ni se hallen en peligro, tienen prohibición absoluta de transmitir en las frecuencias en que se efectúa el tráfico de socorro.
- 7.- La estación que, sin dejar de seguir el tráfico de socorro, se encuentre en condiciones de continuar su servicio normal, podrá hacerlo cuando el tráfico de socorro esté bien establecido y a condición de observar lo dispuesto en el número 6 anterior y no perturbar el tráfico de socorro.
- 8.- Terminado el tráfico de socorro en las frecuencias que hayan sido utilizadas para el mismo, el Centro Coordinador de Salvamento que haya dirigido la operación de búsqueda y salvamento, iniciará un mensaje para su transmisión en dichas frecuencias indicando que el tráfico de socorro ha terminado.
- 9.- En radiotelefonía, el mensaje a que se refiere el número 8 anterior, comprenderá:
  - .1 La señal de socorro MAYDAY (pronunciada en español medé);
  - .2 La llamada “a todas las estaciones” o CQ (pronunciada CHARLIE QUEBEC en caso de dificultades de idioma), transmitida 3 veces;
  - .3 La palabra AQUI (o, en caso de dificultades de idioma, la palabra DE pronunciada DELTA ECO);

- .4 El distintivo de llamada u otra señal de identificación de la estación que transmite el mensaje;
- .5 La hora de depósito del mensaje (debe corresponder a la hora en que ha cesado el tráfico de socorro).
- .6 El nombre y el distintivo de llamada de la estación móvil que se hallaba en peligro;
- .7 Las palabras SILENCE FINI (pronunciada en español como “siláns finí”)

#### **J.- Comunicaciones en el lugar del Siniestro**

- 1.- Las comunicaciones en el lugar del siniestro, o comunicaciones en escena, son las establecidas entre la unidad móvil en peligro y las unidades móviles de auxilio, y entre éstas y la unidad que coordina las operaciones de búsqueda y salvamento.
- 2.- La unidad que coordina las operaciones de búsqueda y salvamento es responsable del control de las comunicaciones en el lugar del siniestro. Se utilizarán comunicaciones simplex, de modo que todas las estaciones móviles que se hallen en el lugar del siniestro puedan compartir la información pertinente relativa a la situación de socorro. Si se utiliza telegrafía de impresión directa, se empleará el modo de emisión FEC.
- 3.- Las frecuencias preferidas en radiotelefonía para las comunicaciones en el lugar del siniestro son 156,8 MHz y 2.182 KHz. La frecuencia 2.174,5 KHz puede utilizarse también para las comunicaciones en el lugar del siniestro de barco a barco, empleando telegrafía de impresión directa de banda estrecha en el modo de emisión FEC.
- 4.- Además de 156,8 MHz y 2.182 KHz, pueden utilizarse las frecuencias 3.023 KHz, 4.125 KHz, 5.680 KHz, 123,1 MHz y 156,3 MHz para las comunicaciones de barco a aeronave en el lugar del siniestro (ver Apéndice).
- 5.- La elección o designación de las frecuencias que se emplearán en el lugar del siniestro corresponde a la unidad que coordina las operaciones de búsqueda y salvamento. Normalmente, una vez establecida una frecuencia en el lugar del siniestro, todas las unidades móviles que participan en las operaciones, mantendrán una escucha continua auditiva o de teleimpresor en esa frecuencia.

#### **K.- Señales de localización y radiorecalada**

- 1.- Las señales de localización son transmisiones radioeléctricas destinadas a facilitar la localización de una unidad móvil en peligro o la ubicación de sus supervivientes. Dichas señales incluyen las transmitidas desde las unidades de búsqueda y desde la unidad móvil en peligro, la embarcación o dispositivo de salvamento, las radiobalizas de localización de siniestros en flotación libre, las radiobalizas de localización de siniestros por satélite y los respondedores automáticos de radar de auxilio a las unidades de búsqueda.

- 2.- Las señales de radiorrecalada son las señales de localización que transmiten las unidades móviles en peligro o las embarcaciones o dispositivos de salvamento, con el fin de proporcionar a las unidades de búsqueda una señal que pueda emplearse para determinar la demarcación de la estación transmisora.
- 3.- Las señales de localización podrán transmitirse en las siguientes bandas de frecuencias  
117,975 - 136 MHz;  
156 - 174 MHz;  
406 - 406,1 MHz; y  
9.200 - 9.500 MHz.
- 4.- Las señales de localización se ajustarán a las Recomendaciones pertinentes de la UIT.

**L.- Comunicaciones de Urgencia**

- 1.- En un sistema terrenal, el anuncio del mensaje de urgencia se hará en una o más de las frecuencias de llamada de socorro y seguridad especificadas en el Apéndice de este Anexo, empleando la llamada selectiva digital y el formato de llamada de urgencia. Si el mensaje de urgencia va a transmitirse por el servicio móvil marítimo por satélite, no habrá que hacer un anuncio separado.
- 2.- La señal de urgencia y el mensaje de urgencia se transmitirán en una o más de las frecuencias destinadas al tráfico de socorro y seguridad indicadas en el Apéndice de este Anexo o por el servicio móvil marítimo por satélite, o en otras frecuencias utilizadas para este fin.
- 3.- La señal de urgencia está formada por las palabras PAN PAN. En radiotelefonía, cada una de esas palabras se pronunciará como la palabra francesa "panne" (en español "pan").
- 4.- El formato de llamada de urgencia y la señal de urgencia indican que la estación que llama tiene que transmitir un mensaje muy urgente relativo a la seguridad de una unidad móvil o de una persona.
- 5.- En radiotelefonía, el mensaje de urgencia irá precedido de la señal de urgencia (véase número 3 anterior), repetida 3 veces y de la identificación de la estación transmisora.
- 6.- En telegrafía de impresión directa de banda estrecha, el mensaje de urgencia irá precedido de la señal de urgencia (véase el número 3 anterior) y de la identificación de la estación transmisora.
- 7.- El formato de llamada de urgencia o la señal de urgencia sólo podrán transmitirse por orden del capitán o de la persona responsable de la unidad móvil que transporta a la estación móvil o a la estación terrena móvil.
- 8.- El formato de llamada de urgencia o la señal de urgencia podrán ser transmitidos por una estación terrestre o por una estación terrena costera previa aprobación de la autoridad responsable.

- 9.- Cuando se haya transmitido un mensaje de urgencia que requiera que las estaciones que lo reciban adopten medidas, la estación que lo hubiere transmitido lo anulará en cuanto sepa que ya no es necesario tomar medidas.
- 10.- En los mensajes de urgencia por telegrafía de impresión directa se emplearán las técnicas de corrección de errores indicadas en las Recomendaciones pertinentes de la UIT. Todos los mensajes irán precedidos, de por lo menos, un retorno del carro, una señal de cambio de renglón, una señal de paso a letras y la señal de urgencia PAN PAN.

#### **M.- Comunicaciones de Seguridad**

- 1.- En un sistema terrenal, el anuncio del mensaje de seguridad se hará en una o más de las frecuencias de llamadas de socorro y seguridad especificadas en el Apéndice de este Anexo, empleando las técnicas de llamada selectiva digital. Si el mensaje ha de transmitirse por el servicio móvil marítimo por satélite, no habrá que hacer un anuncio separado.
- 2.- Los mensajes y señales de seguridad se transmitirán normalmente en una o más de las frecuencias de tráfico de socorro y seguridad indicadas en el Apéndice o por el servicio móvil marítimo por satélite o en otras frecuencias utilizadas para este fin.
- 3.- La señal de seguridad consiste en la palabra SÉCURITÉ, pronunciada en radiotelefonía como en francés (en español “sequiurité”).
- 4.- El formato de llamada de seguridad o la señal de seguridad indica que la estación que llama tiene que transmitir un aviso náutico o meteorológico importante.
- 5.- En radiotelefonía, el mensaje de seguridad irá precedido de la señal de seguridad (véase el número 3 anterior), repetida tres veces y de la identificación de la estación transmisora.
- 6.- En telegrafía de impresión directa de banda estrecha, el mensaje de seguridad irá precedido de la señal de seguridad y de la identificación de la estación transmisora.
- 7.- En los mensajes de seguridad por telegrafía de impresión directa se emplearán las técnicas de corrección de errores indicadas en las Recomendaciones pertinentes de la UIT. Todos los mensajes irán precedidos de, por lo menos, un retorno de carro, una señal de cambio de renglón, una señal de paso a letras y la señal de seguridad SÉCURITÉ.
- 8.- Normalmente, el establecimiento de las comunicaciones de seguridad en telegrafía de impresión directa será iniciado en el modo de difusión FEC. Cuando sea más conveniente podrá emplearse el modo ARQ .

#### **N.- Difusión de informaciones de Seguridad Marítima**

- 1.- Los detalles operacionales de las estaciones que transmiten información de seguridad marítima, en conformidad con este párrafo, figuran en el Nomenclátor de las Estaciones de Radio determinación y que efectúan Servicios Especiales, Lista VI de la UIT y en el Plan General de las Instalaciones en Tierra para el SMSSM de la OMI (IMO GMDSS MASTER PLAN).

A nivel nacional, la información de las estaciones que emiten información de seguridad marítima figura en la publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, S.H.O.A. N° 3008, Radioayudas a la Navegación en las costa de Chile\*.

- 2.- El modo y el formato de las transmisiones mencionadas en el presente párrafo se ajustarán a las Recomendaciones pertinentes de la UIT.
- 3.- Las informaciones de seguridad marítima se transmiten por telegrafía de impresión directa de banda estrecha en el modo de difusión FEC, utilizando la frecuencia de 518 KHz, de conformidad con el sistema NAVTEX internacional (ver Apéndice).
- 4.- La frecuencia de 490 KHz deberá utilizarse exclusivamente por las estaciones costeras para la difusión de informaciones de seguridad marítima con destino a las naves por medio de telegrafía de impresión directa de banda estrecha (NAVTEX), (ver Apéndice).
- 5.- La frecuencia de 4.209,5 KHz deberá utilizarse exclusivamente por las estaciones costeras para la difusión de informaciones de seguridad marítima con destino a las naves por medio de telegrafía de impresión directa de banda estrecha (NAVTEX), (ver Apéndice).
- 6.- Las informaciones de seguridad marítima para alta mar se transmiten por medio de telegrafía de impresión directa de banda estrecha (Radiotélex), con corrección de errores sin canal de retorno utilizando las frecuencias de 4.210 KHz, 6.314 KHz, 8.416,5 KHz, 12.579 KHz, 16.806,5 KHz, 19.680,5 KHz, 22.376 KHz y 26.100,5 KHz (ver Apéndice .)
- 7.- Las informaciones de seguridad marítima pueden ser transmitidas por satélites, en el Servicio Móvil Marítimo por satélite, utilizando la banda 1530 - 1545 Mhz (ver Apéndice)

---

\* N. del E.: Debe entenderse "Radioayudas a la Navegación en la Costa de Chile".

## APENDICE

**Frecuencias en el SMSSM**

El siguiente cuadro describe las frecuencias utilizadas en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.

**Alertas:**

RLS 406.....	406-406,1 MHz (tierra-espacio) 1.544-1.545 MHz (espacio-tierra)
RLS INMARSAT "E" .....	1.645,6-1.646,5 MHz (tierra-espacio)
ETB INMARSAT "A", "B" o "C" .....	1.625,5-1.645,5 MHz (tierra-espacio)
VHF CANAL 70 LSD .....	156,525 MHz <sup>(1)</sup>
MF/HF LSD <sup>(2)</sup> .....	2.187,5 Khz <sup>(3)</sup> , 4.207,5 KHz, 6.312 KHz, 8.414,5 Khz, 12.577 Khz y 16.804,5 KHz.

**Comunicaciones en Escena:**

VHF (C-16) .....	156,800 MHz Radiotelefonía
MF .....	2.182 KHz Radiotelefonía 2.174.5 KHz. IDBE (Radiotélex)

**Comunicaciones con Aeronaves en Escena, Incluidas las Operaciones de Búsqueda y Salvamento:**

VHF .....	(C-16) 156,800 Mhz <sup>(4)</sup> , (C-06) 156,300 MHz 121,5 MHz <sup>(5)</sup> , 123,1 MHz
MF/HF .....	2.182 KHz, 3.023 KHz, 4.125 KHz, y 5.680 KHz <sup>(6)</sup>

**Señales de Localización:**

RLS de 406 MHz .....	121,5 Mhz.
Respondedores de Radar de 9 GHz .....	9.200 - 9.500 MHz

**Información de Seguridad Marítima (ISM):**

NAVTEX Internacional .....	518 KHz <sup>(7)</sup>
Radioavisos .....	490 KHz <sup>(8)</sup> , 4.209,5 KHz <sup>(9)</sup>

IDBE (Radiotélex) .....	4.210 KHz, 6.314 KHz, 8.416,5 KHz, 12.579 KHz, 16.806,5 KHz, 19.680, 5KHz, 22.376, KHz, 26.100,5 KHz.
Satélite .....	1.530 - 1.545 MHz (espacio-tierra)

**General de Llamada y Tráfico de Socorro y Seguridad:**

Satélite .....	1.530 - 1.544 MHz (espacio-tierra) y 1.626,5- 1.645,5 MHz (tierra-espacio)
Radiotelefonía .....	2.182 KHz, 4.125 KHz , 6.215 KHz, 8.291 KHz, 12.290 KHz, 16.420 KHz, y 156,800 MHz.
IDBE (Radiotélex) .....	2.174,5 KHz, 4.177,5 KHz, 6.268 KHz, 8.376,5 KHz, 12.520 KHz, y 16.695 KHz.
LSD .....	2.187,5 KHz, 4.207,5 KHz, 6.312 KHz, 8.414,5 KHz, 12.577 KHz, 16.804,5 KHz, y 156,525 MHz.

**Embarcaciones de Salvamento:**

VHF Radiotelefonía .....	156,800 MHz (C-16) y a lo menos otra en la banda de 156 - 174 MHz, normalmente 156,300 MHz (C-06) y 156,650 MHz (C-13).
--------------------------	--

**Respondedores de Radar:**

DE 9 GHz .....	9.200-9.500 MHz.
----------------	------------------

**NOTAS :**

- (1) La frecuencia de 156,525 Mhz (C-70), puede ser usada para alertas buque-a-buque y si se encuentra dentro de la zona marítima A1, para alertas buque-tierra.
- (2) Los buques equipados con equipo MF/HF deben mantener escucha en 2.187,5 kHz, 8.414,5 kHz y en otra frecuencia HF.
- (3) La frecuencia de 2.187,5 kHz puede ser utilizada para alertas buque-a-buque y si se encuentra dentro de la zona marítima A2, para alertas buque a tierra.
- (4) La frecuencia de 156,8 MHz (C-16) también puede ser utilizada por aeronaves para propósitos de seguridad exclusivamente.
- (5) La frecuencia de 121,5 MHz puede ser utilizada por buques para propósitos de socorros y urgencia aeronáutica.
- (6) La prioridad de uso para las comunicaciones de coordinación buque-aeronave en 4.125 KHz es 3.023 KHz. Adicionalmente las frecuencias de 123,1 MHz, 3.023KHz y 5.680 KHz pueden ser utilizadas por estaciones terrestres involucradas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento.
- (7) La frecuencia 518 KHz es la frecuencia primaria de NAVTEX internacional para la recepción de información de seguridad marítima.
- (8) La frecuencia de 490 KHz puede utilizarse exclusivamente por estaciones costeras para transmisiones tipo NAVTEX con destino a los barcos en el idioma local del país.
- (9) La frecuencia de 4.209,5 kHz puede utilizarse exclusivamente por estaciones costeras para ampliar la cobertura de sus transmisiones tipo NAVTEX con destino a los barcos.



**Artículo segundo:** El reglamento aprobado por el presente decreto en el artículo precedente, sustituye al actual reglamento aprobado por decreto supremo N° 734 del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, de fecha 7 de agosto de 1987, el cual continuará aplicándose únicamente con respecto de las naves nacionales que cuentan con instalación radiotelefónica, en aquello que les sea pertinente, hasta la plena implementación del equipamiento que les corresponda llevar de conformidad con el presente reglamento.

**Artículo tercero:** Las naves nacionales cumplirán con la implementación de las instalaciones radioeléctricas exigidas en el presente reglamento de acuerdo al siguiente calendario:

- 1.- Naves existentes a la fecha de entrada en vigor del reglamento:
  - a) Con el equipamiento mínimo prescrito en el artículo 8°, a más tardar el 1 de febrero del año 2003.
  - b) Con todas las disposiciones del presente reglamento que le sean aplicables, a más tardar el 1 de febrero del año 2005.
- 2.- Las naves construidas a partir de la entrada en vigencia del presente cumplirán con todas las disposiciones que les resulten aplicables.

**Artículo cuarto:** El presente reglamento entrará en vigencia transcurridos 180 días de su publicación en el Diario Oficial\*.

Anótese, tómesese razón, insértese en la recopilación de leyes y reglamentos de la Contraloría General de la República y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Mario Fernández Baeza, Ministro de Defensa Nacional.

---

\* N. del E.: Entrará en vigencia el 20 de Agosto de 2002.

## MINISTERIO DE HACIENDA

**MODIFICA DECRETO N° 1.230, DE 1989**

(D.O. N° 37.194, de 23 de Febrero de 2002)

Núm. 100 exento.- Santiago, 14 de febrero de 2002.- Vistos: El oficio ord. N° 012971 de 28 de diciembre de 2001, de la Dirección Nacional de Aduanas y sus antecedentes; y

Teniendo presente: lo dispuesto en los artículos 2 N° 1; 9 y 11 de la Ordenanza de Aduanas, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el artículo único del DFL N° 2, de 1997, publicado en el Diario Oficial de fecha 21 de julio de 1998; en el decreto N° 19, de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presencia de la República y en la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República,

D e c r e t o :

**Artículo único:** Elimínase en el decreto supremo N° 1.230, de 1989, publicado en el Diario Oficial con fecha 16 de enero de 1990, el punto habilitado en calidad de permanente para el paso de personas y todo tipo de operaciones aduaneras, sujeto a la jurisdicción de la Aduana de Coyhaique, denominado Paso Triana, establecido en el número 6 de la letra Ñ de su artículo 3°. En consecuencia, modifícase el orden de los números siguientes -7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14- los que pasan a ser 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13, respectivamente.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Presidente de la República, Mario Marcel Cullell, Ministro de Hacienda Subrogante.

## MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

## Subsecretario de Marina

**MODIFICA DS (M) N° 537, DE 1993, QUE FIJO LAS AREAS APROPIADAS PARA EL EJERCICIO DE LA ACUICULTURA EN LA IX REGION DE LA ARAUCANIA**

(D.O. N° 37.197, de 27 de Febrero de 2002)

Núm. 371.- Santiago, 16 de noviembre de 2001.- Visto:

- a.- Lo dispuesto en el artículo 67 de la ley N° 18.892, General de Pesca y Acuicultura y sus modificaciones, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por DS N° 430 de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.
- b.- Lo informado por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (Shoa) en su oficio Ord. N° 12.210/3, de fecha 17 de julio de 2001.
- c.- La resolución de la Subsecretaría de Pesca N° 115, de 1993 y el oficio ord. N° 1.826, de 31 de octubre de 2001.
- d.- El DS N° 19, de 2001, modificado por DS N° 61, de 2001, ambos del Ministerio Secretaría General de la Presidencia.
- e.- El DFL N° 1-18.715, del Ministerio del Interior, de 09 de junio de 1989 y el oficio IGM. SDI.DPCT. N° 62/2/5-173/Sub. Sec. Pesca, de 28 de octubre de 1993.

Considerando:

Que de conformidad al artículo 67 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, se dictó la resolución N° 115, citada en los Vistos, publicada en el Diario Oficial el 26 de febrero de 1993, en la que se indicaron los sectores propuestos como Areas Apropriadas para el Ejercicio de la Acuicultura en la IX Región de la Araucanía.

Que se hace necesario modificar el DS (M) N° 537, de 1993, del Ministerio de Defensa Nacional, que fijó las Areas Apropriadas para el Ejercicio de la Acuicultura en la IX Región de la Araucanía, en el sentido de ajustar su redacción a la representación de dichas áreas en las nuevas cartas náuticas de referencia y a delimitar completamente el espacio circunscrito.

D e c r e t o

**Artículo único:** Modifícase el DS (M) N° 537, de 1993, del Ministerio de Defensa Nacional, en el sentido de reemplazar su numeral 3° por el siguiente:

“3°.- Fíjense como Areas Apropriadas para el Ejercicio de la Acuicultura (A.A.A.), en la IX Región de la Araucanía las siguientes:

- a) Los terrenos de playa fiscales, playa de mar, porciones de agua y fondo, rocas, dentro y fuera de las bahías, comprendidas hasta las líneas imaginarias que unen las coordenadas geográficas de los vértices que especifican su perímetro, señaladas en las cartas náuticas editadas por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (Shoa), que a continuación se indican:

**Area: Caleta Queule (Plano N° 1)**  
**Carta SHOA N° 6231 Esc. 1:20.000, 2ª Edición 1954**

Sector	Punto	Latitud S	Longitud W
Caleta Queule	1	39°23'49,12"	73°12'50,88"
	2	39°23'49,12"	73°14'40,89"
	3	39°22'14,23"	73°14'40,89"
	4	39°22'14,23"	73°13'23,71"
	5	39°22'32,10"	73°13'10,89"
	6	39°22'31,26"	73°12'48,69"
	7	39°22'14,23"	73°12'37,29"
	8	39°22'14,23"	73°11'49,17"
	9	39°22'56,45"	73°12'16,61"
	10	39°22'44,51"	73°13'27,29"
Radio de Borneo 1,5 Cables	A	39°22'29,57"	73°12'59,41"

La línea que une los puntos 9 y 10, reemplaza la línea de costa hacia la desembocadura del río Queule y configura el cierre del A.A.A.

La línea que une los puntos 5 y 6, está definida por el semicírculo del radio de borneo de 1,5 cables, cuyo centro se definió como punto A.

- b) En aquellas áreas no delimitadas por la carta náutica antes señalada, se fijan como A.A.A. los terrenos de playa fiscales, playa de mar, porciones de agua y fondo, rocas, dentro y fuera de las bahías, hasta la franja de 1 milla náutica, aguas adentro, medida desde la línea de la más baja marea entre las latitudes 38°28'35" S. Y 39°23'12" S., referidas a la carta náutica SHOA N° 6000 Escala 1:500.000, 8ª Edición 1980. En las desembocaduras de ríos u otros cuerpos de agua, se entenderá por la línea de más baja marea la línea recta imaginaria que une los puntos más salientes de la costa.

En el caso de los ríos Imperial y Toltén, la línea de más baja marea se prolongará en línea recta imaginaria uniendo los puntos 1 y 2 que se señalan a continuación:

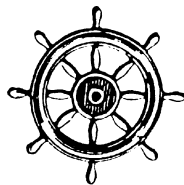
**Area: Desembocadura Río Imperial**  
**Carta SHOA N° 6000 Esc. 1:500.000, 8ª Edición 1980**

<b>Punto</b>	<b>Latitud S</b>	<b>Longitud W</b>
1	38°47'59,10"	73°24'25,00"
2	38°48'32,30"	73°24'00,00"

**Area: Desembocadura Río Toltén**  
**Carta SHOA N° 6000 Esc. 1:500.000, 8ª Edición 1980**

<b>Punto</b>	<b>Latitud S</b>	<b>Longitud W</b>
1	39°14'45,00"	73°13'35,00"
2	39°15'00,00"	73°13'25,00"

Anótese, tómese razón, comuníquese, regístrese en el Ministerio de Bienes Nacionales y publíquese en el Diario Oficial.- Por orden del Presidente de la República, Mario Fernández Baeza, Ministro de Defensa Nacional.



**LEYES**

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Economía, Fomento y Reconstrucción

LEY NUM. 19.790

**DECLARA FERIADO LEGAL Y REGULA LOS DIAS DE REALIZACION  
DE CENSOS OFICIALES**

(D.O. N° 37.175, de 1° de Febrero de 2002)

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

Proyecto de ley:

“**Artículo 1°.**- Incorpóranse en la ley N° 17.374, que fija el texto refundido, coordinado y actualizado del decreto con fuerza de ley N° 313, de 1960, que aprobara la Ley Orgánica de la Dirección de Estadística y Censos, y crea el Instituto Nacional de Estadísticas, los siguientes artículos nuevos:

“Artículo 43.- Tendrá el carácter de feriado legal el día en que deba procederse al levantamiento de los censos oficiales.

La fecha del censo será determinada por resolución del Director Nacional del Instituto Nacional de Estadísticas.

Artículo 44.- Quedan prohibidas, desde las 6 hasta las 18 horas del día mencionado en el artículo anterior, las actividades, espectáculos y reuniones públicas al aire libre o en recintos cubiertos, las funciones teatrales, exhibiciones cinematográficas, competencias deportivas y eventos similares a los indicados.

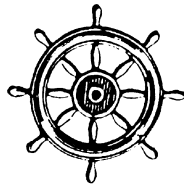
La misma prohibición se extenderá al funcionamiento de los restaurantes, supermercados, rotiserías, panaderías, bares, clubes, y, en general, a todo comercio de venta de artículos alimenticios y de bebidas, todos los cuales deberán permanecer cerrados hasta la hora indicada.

Artículo 45.- Todos los funcionarios y personal de los órganos de la Administración del Estado, que directa o indirectamente tengan alguna participación en el levantamiento censal, estarán obligados a cumplir con las funciones que le sean encomendadas para tal efecto.''.

**Artículo transitorio.-** Declárase que los estudiantes secundarios que efectuarán labores censales el día en que se realizará el próximo levantamiento censal del año 2002, estarán cubiertos por el seguro escolar que los protege, no obstante tratarse de un día feriado.''.

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

Santiago, 21 de enero de 2002.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Jorge Rodríguez Grossi, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.- Francisco Vidal Salinas, Ministro del Interior (S).







**DOCUMENTOS E INFORMACIONES**  
**INTERNACIONALES**

## **DOCUMENTOS E INFORMACIONES INTERNACIONALES**

### ***RESOLUCIONES DE LA OMI***

- OMI, A 22/Res.902, de 20 de Noviembre de 2001.  
Nombramiento del Secretario General.
- OMI, A 22/Res.903, de 29 de Noviembre de 2001.  
Relaciones con las organizaciones no gubernamentales.
- OMI, A 22/Res.904, de 29 de Noviembre de 2001.  
Atrasos en el pago de contribuciones: Fondo de operaciones.
- OMI, A 22/Res.905, de 29 de Noviembre de 2001.  
Presentación de las cuentas y los informes de intervención.
- OMI, A 22/Res.914, de 29 de Noviembre de 2001.  
Medidas para reforzar la implantación por el Estado de abanderamiento.
- OMI, A 22/Res.919, de 29 de Noviembre de 2001.  
Aceptación e implantación del Convenio internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979, enmendado.
- OMI, A 22/Res.920, de 29 de Noviembre de 2001.  
Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar.
- OMI, A 22/Res.921, de 29 de Noviembre de 2001.  
Resoluciones de la Asamblea que quedan sustituidas por las enmiendas de 1995 al Convenio de Formación, 1978.
- OMI, A 22/Res.923, de 29 de Noviembre de 2001.  
Medidas para prevenir la inscripción de "buques fantasma".
- OMI, A 22/Res.924, de 20 de Noviembre de 2001.  
Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques.

- OMI, A 22/Res.925, de 29 de Noviembre de 2001.  
Entrada en vigor e implantación del Protocolo de Torremolinos, 1993, y del Convenio de Formación para Pescadores, 1995.
- OMI, A 22/Res.926, de 29 de Noviembre de 2001.  
Disponibilidad y uso de combustibles líquidos con bajo contenido de azufre en las zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> designadas de conformidad con lo dispuesto en la regla 14 3) del Anexo VI del MARPOL 73/78.
- OMI, A 22/Res.927, de 29 de Noviembre de 2001.  
Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78 y Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles.
- OMI, A 22/Res.928, de 29 de Noviembre de 2001.  
Aplicación eficaz en fecha temprana del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques.
- OMI, A 22/Res.929, de 29 de Noviembre de 2001.  
Entrada en vigor del Anexo VI del MARPOL 73/78.
- OMI, A 22/Res.930, de 29 de Noviembre de 2001.  
Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la Gente de Mar.

## *INFORMACIONES*

- Agenda.



## **RESOLUCIONES DE LA OMI**

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 31 del orden del día



A 22/Res.902  
25 enero 2002

### **Resolución A.902(22)**

aprobada el 20 de noviembre de 2001  
(Punto 31 del orden del día)

### **NOMBRAMIENTO DEL SECRETARIO GENERAL**

LA ASAMBLEA,

TOMANDO NOTA de que el Consejo, reunido en su 86º periodo de sesiones (18-22 junio 2001), expresó de nuevo su agradecimiento por los servicios que el Secretario General ha prestado a la Organización y decidió recomendar la prórroga del contrato del Sr. William Andrew O'Neil como Secretario General de la Organización,

APRUEBA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 del Convenio constitutivo de la OMI, la renovación del contrato del Sr. William Andrew O'Neil como Secretario General de la Organización Marítima Internacional por un plazo final de dos años, correspondiente al periodo que abarca del 1 de enero de 2002 al 31 de diciembre de 2003.

## ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 28 del orden del día



A 22/Res.903  
25 enero 2002

**Resolución A.903(22)**

aprobada el 29 de noviembre de 2002  
(Punto 28 del orden del día)

**RELACIONES CON LAS ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO la parte XV del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional y, en especial, su artículo 62,

RECORDANDO que en el artículo 1 del Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales se exige que el carácter consultivo reconocido por el Consejo a tales organizaciones sea sometido a la aprobación de la Asamblea,

RECORDANDO ADEMÁS que en el artículo 10 de dicho Reglamento se dispone que el Consejo revise periódicamente la lista de organizaciones internacionales no gubernamentales que han sido admitidas como entidades consultivas por la OMI y presente un informe a la Asamblea sobre la conveniencia de mantener esa condición de entidad consultiva,

TOMANDO NOTA de las Directrices para la atribución del carácter consultivo, aprobadas por el Consejo en su 40º periodo de sesiones, y tomando nota además de la decisión adoptada por el Consejo en su 86º periodo de sesiones de enmendar la introducción de las Directrices, así como los artículos 1 y 5 del Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales, con el fin de institucionalizar la atribución del carácter consultivo de forma provisional,

HABIENDO TOMADO NOTA de la decisión adoptada por el Consejo en su 86º periodo de sesiones de mantener el carácter consultivo de aquellas organizaciones que ya gozan de dicho carácter ante la OMI y, por lo que respecta a las organizaciones que no asistieron, o no presentaron documentos, a las reuniones de la OMI durante el último bienio, de mantener el carácter consultivo de la Asociación Internacional de Productores de Seguros y Reaseguros (BIPAR) y de la Asociación internacional de profesores de estudios marítimos (AIPM),

HABIENDO EXAMINADO la decisión del Consejo de atribuir el carácter consultivo a la Asociación Internacional de Capitanes de Puertos (IHMA), la Asociación de Armadores de Buques que Transportan Materias Potencialmente Peligrosas (VOHMA), la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA), la Asociación Internacional de Terminales de Graneles (IBTA), y la *Royal Institution of Naval Architects* (RINA),

TOMANDO NOTA de la decisión del Consejo de convertir el carácter consultivo provisional concedido al Instituto Mundial del Transporte Nuclear (WNTI) en carácter consultivo pleno y de mantener el carácter consultivo provisional de la Asociación de Constructores y Reparadores Navales de Europa (AWES), así como el de la Asociación Internacional de Proveedores de Buques (ISSA), a la que el Consejo anima a participar en la labor del Comité Jurídico y en la de otros comités en los que tenga interés,

RECORDANDO la inquietud expresada por el Consejo en su 86º periodo de sesiones por entenderse que los buques de Greenpeace Internacional infringen el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, y tomando nota de la carta enviada el 25 de julio de 2001 por Greenpeace Internacional, en la que esta organización reafirma y reitera el compromiso que en el decimoséptimo periodo de sesiones de la Asamblea de cumplir el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, y tomando nota también de la decisión del Consejo de hacer un seguimiento de las actividades de Greenpeace Internacional hasta que se realice la próxima revisión en virtud del artículo 10 del Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales,

ACOGIENDO CON AGRADO la iniciativa del Consejo de recordar a todas las organizaciones no gubernamentales la importancia de respetar los compromisos contraídos con la Organización en virtud del artículo 4 del Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales, y tomando nota de los compromisos reiterados por todas las organizaciones no gubernamentales,

TOMANDO NOTA EN PARTICULAR de que, de conformidad con decisiones anteriores del Consejo, habrá que señalar a las organizaciones reconocidas como entidades consultivas su obligación de adoptar todas las medidas necesarias para contribuir a la labor de la OMI en sus respectivas esferas de competencia,

1. APRUEBA la decisión del Consejo de enmendar la introducción de las Directrices para la atribución de carácter consultivo y los artículos 1 y 5 del Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales;
2. APRUEBA la decisión del Consejo de atribuir el carácter consultivo a la Asociación Internacional de Capitanes de Puertos (IHMA), la Asociación de Armadores de Buques que Transportan Materias Potencialmente Peligrosas (VOHMA), la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA), la Asociación Internacional de Terminales de Graneles (IBTA), y la *Royal Institution of Naval Architects* (RINA), y aprueba también la decisión del Consejo de convertir el carácter consultivo provisional del Instituto Mundial del Transporte Nuclear (WNTI) en carácter consultivo pleno;
3. HACE SUYA la decisión del Consejo de mantener el carácter consultivo de las organizaciones siguientes:

		<b>Fecha en que se atribuyó el carácter consultivo</b>
1	CAMARA NAVIERA INTERNACIONAL (ICS)	1961
2	ORGANIZACION INTERNACIONAL DE NORMALIZACION (ISO)	1961
3	FEDERACION NAVIERA INTERNACIONAL (ISF)	1961
4	COMISION ELECTROTECNICA INTERNACIONAL (CEI)	1961
5	UNION INTERNACIONAL DE SEGUROS DE TRANSPORTES (IUMI)	1961
6	CAMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL (ICC)	1961
7	CONFEDERACION INTERNACIONAL DE ORGANIZACIONES SINDICALES LIBRES (CIOSL)	1961
8	ASOCIACION INTERNACIONAL DE SEÑALIZACION MARITIMA (AISM)	1961
9	COMITE INTERNACIONAL RADIOMARITIMO (CIRM)	1961
10	ASOCIACION INTERNACIONAL DE NAVEGACION (AIPCN)	1967
11	COMITE MARITIMO INTERNACIONAL (CMI)	1967
12	ASOCIACION INTERNACIONAL DE PUERTOS (IAPH)	1967
13	CONSEJO MARITIMO INTERNACIONAL Y DEL BALTICO (BIMCO)	1969
14	ASOCIACION INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACION (IACS)	1969
15	ASOCIACION INTERNACIONAL DE COORDINACION DEL TRANSPORTE DE CARGA (ICHCA)	1969
16	CONSEJO EUROPEO DE LA INDUSTRIA QUIMICA (CEFIC)	1971
17	ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES (ALAMAR)	1971



		<b>Fecha en que se atribuyó el carácter consultivo</b>
18	FORO MARITIMO INTERNACIONAL DE COMPAÑIAS PETROLERAS (OCIMF)	1971
19	ASOCIACION INTERNACIONAL DE PRACTICOS (IMPA)	1973
20	INTERNACIONAL AMIGOS DE LA TIERRA (FOEI)	1973
21	INSTITUTO DE ARRENDADORES INTERNACIONALES DE CONTENEDORES (IICL)	1975
22	ASOCIACION INTERNACIONAL DE SONDEADORES (IADC)	1975
23	ASOCIACION INTERNACIONAL DE LOS INSTITUTOS DE NAVEGACION (IAIN)	1975
24	ASOCIACION INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE SEGUROS Y REASEGUROS (BIPAR)	1975
25	CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE LAS INDUSTRIAS NAUTICAS (ICOMIA)	1975
26	FEDERACION INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE CAPITANES DE BUQUE (IFSMA)	1975
27	ASOCIACION INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO (ILAMA)	1975
28	UNION INTERNACIONAL DE SALVADORES (ISU)	1975
29	ASOCIACION INTERNACIONAL DE PRODUCTORES DE GAS Y PETROLEO (OGP) (anteriormente Foro Internacional de Exploración y Producción de la Industria Petrolera (Foro E y P))	1975
30	ASOCIACION DE CONSTRUCTORES Y REPARADORES NAVALES DE EUROPA (AWES) (provisional)	1979
31	ASOCIACION INTERNACIONAL DE ARMADORES INDEPENDIENTES DE PETROLEROS (INTERTANKO)	1979

		<b>Fecha en que se atribuyó el carácter consultivo</b>
32	GRUPO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROTECCION E INDEMNIZACION (P e I)	1979
33	FEDERACION INTERNACIONAL ANTICONTAMINACION DE ARMADORES DE BUQUES TANQUE (ITOPF)	1981
34	ALIANZA MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (UICN)	1981
35	COMITE ASESOR EN PROTECCION DEL MAR (ACOPS)	1983
36	ASOCIACION INTERNACIONAL DE OPERADORES DE BUQUES Y TERMINALES GASEROS (SIGTTO)	1983
37	FEDERACION INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS (ILF)	1985
38	UNION INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA (IRU)	1987
39	ASOCIACION INTERNACIONAL DE PROVEEDORES DE BUQUES (ISSA) (provisional)	1989
40	CONSEJO ASESOR EN TRANSPORTE DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS (HMAC)	1989
41	ASOCIACION INTERNACIONAL DE ABOGADOS (IBA)	1991
42	GREENPEACE INTERNACIONAL	1991
43	CONCILIO INTERNACIONAL DE LINEAS DE CRUCEROS (CILC)	1993
44	ASOCIACION INTERNACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES DE CARGA SECA (INTERCARGO)	1993
45	ASOCIACION INTERNACIONAL DE PROFESORES DE ESTUDIOS MARITIMOS (AIPM)	1993
46	FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA (WWF)	1993

		<b>Fecha en que se atribuyó el carácter consultivo</b>
47	ASOCIACION DE FABRICANTES EUROPEOS DE MOTORES DE COMBUSTION INTERNA (EUROMOT)	1993
48	ASOCIACION INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA PETROLERA PARA LA CONSERVACION DEL MEDIO AMBIENTE (IPIECA)	1995
49	INSTITUTO DE INGENIERIA, CIENCIA Y TEGNOLOGIA NAVALES (IMAREST) (anteriormente Instituto de Ingenieros Navales (Máquinas) (IME))	1995
50	INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARITIMO (IIDM)	1995
51	ASOCIACION INTERNACIONAL DE GESTORES NAVALES (ISMA)	1995
52	ASOCIACION INTERNACIONAL DE BUQUES TANQUE PARA CARGA DIVERSIFICADA (IPTA)	1997
53	FEDERACION INTERNACIONAL DE VELA (ISAF)	1999
54	ASOCIACION INTERNACIONAL DE CONTRATISTAS MARITIMOS (IMCA)	1999
55	INSTITUTO OCEANICO INTERNACIONAL (IOI)	1999
56	INSTITUTO MUNDIAL DEL TRANSPORTE NUCLEAR (WNTI)	1999

## ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 19 del orden del día



A 22/Res.904  
25 enero 2002

**Resolución A.904(22)**

aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 19 del orden del día)

**ATRASOS EN EL PAGO DE CONTRIBUCIONES: FONDO DE OPERACIONES**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 55 b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, el cual estipula que la Asamblea prorrateará el importe de los gastos de la Organización de acuerdo con una escala que ella fije después de examinar las propuestas que al respecto haga el Consejo,

RECORDANDO TAMBIEN el artículo 56 del Convenio, que establece que todo Miembro que incumpla las obligaciones financieras que tenga contraídas con la Organización transcurrido un año desde la fecha de vencimiento de aquéllas, carecerá de voto en la Asamblea, el Consejo, el Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Facilitación, a menos que la Asamblea, si lo juzga oportuno, decida eximir del cumplimiento de esta disposición,

RECORDANDO ASIMISMO la disposición del artículo 56bis del Reglamento interior de la Asamblea, en virtud del cual todo Miembro que desee que se le exima del cumplimiento del artículo 56 deberá presentar una solicitud por escrito en ese sentido al Secretario General en la que expondrá los motivos de su petición y ofrecerá pormenores indicando los plazos en que liquidará los atrasos,

RECORDANDO TAMBIEN la disposición del artículo 56ter del Reglamento interior de la Asamblea, que establece que todo Miembro que desee presentarse a las elecciones del Consejo tendrá que haber cumplido sus obligaciones financieras con la Organización o haberse comprometido a atenerse a un plan presentado al Secretario General al efecto,

RECORDANDO ADEMÁS el artículo 5.4 del Reglamento financiero de la Organización, en virtud del cual las contribuciones se considerarán vencidas y exigibles en su totalidad en el plazo de 30 días contados a partir del momento en que se reciba del Secretario General la notificación de contribución, o el primer día del año civil al que correspondan, si esta segunda fecha es posterior,

ACOGIENDO CON SATISFACCION los continuos esfuerzos del Secretario General para obtener el pago puntual por los Estados Miembros,

TOMANDO NOTA de que el pronto pago de las contribuciones redundará en beneficio de todos los Estados Miembros al permitir que la Organización se centre en sus objetivos primordiales de acrecentar la seguridad en el mar y reducir la contaminación marina,

RECORDANDO CON PREOCUPACION que el nivel de atrasos en el pago de las contribuciones ya ha ocasionado anteriormente graves dificultades por lo que respecta a la administración financiera de la Organización y a la ejecución de su programa de trabajo,

ACOGIENDO CON SATISFACCION los esfuerzos que han hecho varios países para saldar los atrasos y pagar las contribuciones correspondientes al año en curso,

CONSIDERANDO que es fundamental pagar puntualmente las contribuciones para que la Organización pueda mantener su programa de trabajo,

1. SEÑALA a los Estados Miembros las disposiciones de la resolución A.629(15)B, en virtud de la cual se aplica actualmente un plan de incentivos para fomentar el pronto pago de las contribuciones;
2. INSTA a los Estados Miembros que tengan atrasos a que los liquiden lo antes posible;
3. INSTA TAMBIEN a los Estados Miembros a que paguen sus contribuciones correspondientes al año en curso, de conformidad con el artículo 5.4 del Reglamento financiero;
4. PIDE a todos los Miembros del Consejo que den ejemplo en este sentido, pagando con prontitud las contribuciones del año en curso;
5. PIDE al Consejo que siga tratando el problema de los atrasos en el pago de las contribuciones como asunto de alta prioridad;
6. PIDE ADEMAS al Secretario General que señale esta resolución a todos los Estados Miembros y continúe haciendo todo lo posible para asegurar el pronto pago de las contribuciones de cada año y de los atrasos acumulados.

## ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 20 del orden del día



A 22/Res.905  
25 enero 2002

**Resolución A.905(22)**

aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 20 del orden del día)

**PRESENTACION DE LAS CUENTAS Y LOS INFORMES DE INTERVENCION**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO que el artículo 12.10 del Reglamento financiero de la Organización dispone que el Interventor Externo remitirá sus informes a la Asamblea por conducto del Consejo, juntamente con los estados de cuentas verificados,

TOMANDO NOTA de la presentación hecha por el Secretario General de las cuentas definitivas del vigésimo ejercicio económico (1998-1999) y de las cuentas de las transacciones realizadas por la OMI en 1999 como organismo participante y ejecutor del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), junto con los correspondientes informes y opiniones al respecto del Interventor Externo,

TOMANDO NOTA ADEMAS de la presentación hecha por el Secretario General de las cuentas relativas al primer año del vigésimo primer ejercicio económico (2000-2001) y de las cuentas de las transacciones realizadas por la OMI en 2000 como organismo participante y ejecutor del PNUD, junto con los correspondientes informes y opiniones al respecto del Interventor Externo,

TENIENDO PRESENTE que el Consejo aprobó en su 84º periodo de sesiones ordinario y en su 21º periodo de sesiones extraordinario, basándose en el informe del Grupo de trabajo interperiodos sobre contabilidad e intervención constituido en su 86º periodo de sesiones, las cuentas y los informes de intervención a fin de que se remitieran a la Asamblea en su vigésimosegundo periodo de sesiones ordinario,

1. APRUEBA las cuentas y los informes de intervención correspondientes al vigésimo ejercicio económico (1998-1999) y a la participación de la OMI en el PNUD en 1999;
2. APRUEBA ASIMISMO las cuentas y los informes de intervención correspondientes al primer año del vigésimo primer ejercicio económico (2000-2001) y a la participación de la OMI en el PNUD en 2000.

## ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 9 del orden del día



A 22/Res.914  
22 enero 2002

**Resolución A.914(22)**

aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 9 del orden del día)

**MEDIDAS PARA REFORZAR LA IMPLANTACION POR  
EL ESTADO DE ABANDERAMIENTO**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIEN las resoluciones A.500(XII), A.777(18) y A.900(21), sobre los objetivos de la Organización, en las que, entre otras cosas, se hace hincapié en la importancia de una implantación eficaz de los instrumentos de la OMI,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.847(20): Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.900(21), en la que se encomienda a los comités que, bajo la coordinación del Consejo, centren su atención, entre otras cosas, en desarrollar una cultura de la seguridad y una conciencia acerca del medio ambiente en todas las actividades de la Organización,

DESEANDO examinar medidas para reforzar la implantación por el Estado de abanderamiento,

PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que, bajo la coordinación del Consejo, examinen medidas para reforzar la implantación por el Estado de abanderamiento, como parte del desarrollo de una cultura de la seguridad y una conciencia del medio ambiente en todas las actividades de la Organización mencionado en la resolución A.900(21).

## ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22° periodo de sesiones  
Punto 9 del orden del día



A 22/Res.919  
22 enero 2002

**Resolución A.919(22)**

Aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 9 del orden del día)

**ACEPTACION E IMPLANTACION DEL CONVENIO INTERNACIONAL  
SOBRE BUQUES Y SALVAMENTO MARITIMOS, 1979,  
ENMENDADO**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIEN que la Conferencia internacional celebrada en Hamburgo en abril de 1979 adoptó el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio de Búsqueda y Salvamento), 1979, que entró en vigor en 1985,

RECORDANDO ADEMAS que, mediante la resolución MSC.70(69), el Comité de Seguridad Marítima adoptó enmiendas al Convenio de Búsqueda y Salvamento, que entraron en vigor el 1 de enero de 2000, con miras a aclarar las responsabilidades de los Estados y hacer mayor hincapié en la colaboración y coordinación regionales entre los Estados para la prestación de los servicios de búsqueda y salvamento,

RECONOCIENDO el propósito humanitario del Convenio de Búsqueda y Salvamento y las obligaciones con arreglo al capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, enmendado, por lo que respecta a la prestación de unos servicios de búsqueda y salvamento mínimos,

TOMANDO NOTA CON PREOCUPACION de que, hasta la fecha, veintidós años después de su adopción, sólo 71 Estados se han constituido en Partes en el Convenio de Búsqueda y Salvamento,



TOMANDO NOTA TAMBIEN CON PREOCUPACION de que un número considerable no ha designado a las autoridades responsables de recibir los alertas de socorro y tomar medidas al respecto, y de que, como resultado de ello, los medios de búsqueda y salvamento disponibles resultan insuficientes para un desarrollo eficaz de las operaciones de búsqueda y salvamento en determinadas partes del mundo,

CONVENCIDA de la necesidad de alcanzar la plena implantación del Convenio de Búsqueda y Salvamento mediante la prestación de servicios de búsqueda y salvamento eficaces en todo el mundo y la ultimación del plan internacional de búsqueda y salvamento marítimos de ámbito mundial,

CONSIDERANDO DESEABLE que se provean, con carácter prioritario, medios adecuados de coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento, para el salvamento de las personas en peligro en el mar,

TOMANDO NOTA de que el Comité de Seguridad Marítima, aprobó en su 74° periodo de sesiones, la refundición de las circulares SAR.2 y SAR.3, cuyo contenido constituye el plan internacional de búsqueda y salvamento marítimos provisional,

RECORDANDO la aprobación, mediante la resolución A.894(21), del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (IAMSAR),

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 74° periodo de sesiones,

1. INSTA a los Estados que aún no lo hayan hecho a que se constituyan en Partes en el Convenio de Búsqueda y Salvamento lo antes posible;
2. INSTA ADEMÁS a los Gobiernos y a las Partes en el Convenio de Búsqueda y Salvamento a que, en la medida de lo posible:
  - a) establezcan los elementos básicos de un servicio de búsqueda y salvamento y sigan las pertinentes normas y directrices mínimas elaboradas por la Organización, como se estipula en el párrafo 2.1.2 del anexo del Convenio de Búsqueda y Salvamento, tales como el Manual IAMSAR y otros instrumentos enumerados en las circulares SAR.7, enmendadas;
  - b) cumplan las partes pertinentes del plan internacional de búsqueda y salvamento marítimos provisional, hasta tanto se ultime el plan internacional de búsqueda y salvamento marítimos de ámbito mundial;
  - c) concluyan acuerdos bilaterales o multilaterales en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2.1.4 del anexo del Convenio de Búsqueda y Salvamento, e informen de ello al Secretario General, para que éste lo comunique a las Partes en el Convenio y a los Gobiernos Miembros de la Organización;

- d) individualmente, o en colaboración con otros Estados, dispongan o aprueben acuerdos regionales o subregionales como establece el párrafo 2.1.5 del anexo del Convenio de Búsqueda y Salvamento con objeto de facilitar y acelerar la labor de colaboración y coordinación para llegar a cabo de manera eficaz las operaciones de búsqueda y salvamento en sus respectivas zonas marítimas, de conformidad con las disposiciones del Convenio de Búsqueda y Salvamento; y
  - e) informen al Secretario General de dichos acuerdos para su distribución a todos los Gobiernos Miembros de la Organización y a las Partes en el Convenio de Búsqueda y Salvataje;
3. INVITA a los Gobiernos a que consideren la posibilidad de facilitar asistencia técnica para la provisión y coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento a los Estados que la soliciten, mediante acuerdos bilaterales o multilaterales, o a través de la Organización.

## ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 8 del orden del día



A 22/Res.920  
22 enero 2002

**Resolución A.920(22)**

aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 8 del orden del día)

**EXAMEN DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Y LOS PROCEDIMIENTOS  
DE ACTUACION CON LAS PERSONAS RESCATADAS EN EL MAR**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO los artículos 1 y 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículos que tratan de los objetivos de la Organización y de las funciones de la Asamblea en relación con los reglamentos y directrices relativos a la seguridad marítima, así como el propósito general del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965,

DESEANDO asegurarse de que la vida de las personas a bordo de los buques, incluidas las embarcaciones pequeñas, tanto en navegación como fondeados, se salvaguarda en todo momento hasta tanto dichas personas sean entregadas en un lugar seguro,

RECORDANDO las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular el artículo 98, que se refiere a la obligación de prestar auxilio,

RECORDANDO IGUALMENTE las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, en lo que se refiere a la obligación de:

- los capitanes, de dirigirse con prontitud para socorrer a las personas en peligro en el mar; y
- los Gobiernos Contratantes, de adoptar las medidas necesarias para la vigilancia de costas y el salvamento de las personas que se hallen en peligro en el mar cerca de sus costas,

RECORDANDO TAMBIEN las disposiciones del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, enmendado, respecto de la prestación de auxilio a toda persona que se halle en peligro en el mar, independientemente de su nacionalidad o situación jurídica o de las circunstancias en que se encuentre,

RECORDANDO ASIMISMO las disposiciones del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, respecto de la facilitación, entre otras cosas, de la llegada y salida de los buques que participan en las operaciones de emergencia necesarias para garantizar la seguridad marítima,

RECORDANDO ADEMÁS las disposiciones del Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989, respecto de la obligación del capitán de prestar auxilio a cualesquiera personas que se hallen en peligro de desaparecer en el mar, y la necesidad de cooperación entre las Partes y las autoridades públicas a fin de garantizar la protección de la vida de las personas en peligro,

RECORDANDO POR ÚLTIMO las disposiciones de:

- a) la resolución A.773(18): Mejora de la seguridad de la vida humana en el mar mediante la prevención y supresión de las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico marítimo de indocumentados,
- b) la resolución A.871(20): Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje;
- c) la resolución A.867(20): Lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar; y
- d) la circular MSC/Circ.896/Rev.1: Medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de emigrantes por mar,

AFIRMANDO que para las cuestiones no reguladas por los convenios internacionales arriba mencionados deberían seguir rigiendo, entre otras cosas, las normas y principios del derecho internacional consuetudinario,

TOMANDO NOTA de la iniciativa tomada por el Secretario General de hacer participara los organismos especializados y programas competentes de las Naciones Unidas en el examen de las cuestiones que se abordan en la presente resolución con el fin de acordar un planteamiento común que permita resolverlas de una forma eficaz y coherente,

RECONOCIENDO la necesidad de que la Organización considere la conveniencia de adoptar medidas internacionales, además de las ya acordadas, con el fin de mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y reducir el riesgo para la vida de las personas a bordo de los buques, en especial durante las operaciones de rescate,

1. PIDE al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación que, bajo la dirección del Consejo, examinen con carácter prioritario los convenios internacionales arriba mencionados y todo otro instrumento de la OMI que sea de su incumbencia, a efectos de identificar cualesquiera lagunas, contradicciones, ambigüedades, imprecisiones u otras insuficiencias, y que, a la luz de tal examen, adopten las medidas necesarias de modo que:

- los supervivientes de un siniestro reciban auxilio, independientemente de su nacionalidad o situación jurídica, o de las circunstancias en que hayan sido encontrados;
- los buques que hayan rescatado personas en peligro en el mar puedan transportar a los supervivientes a un lugar seguro; y

- los supervivientes, independientemente de su nacionalidad o situación jurídica, incluidos los migrantes indocumentados, los que buscan asilo y los refugiados y polizones, sean tratados, mientras se encuentran a bordo, de la manera prescrita en los instrumentos pertinentes de la OMI y con arreglo a los acuerdos internacionales pertinentes y a las tradiciones marítimas humanitarias;
2. PIDE TAMBIEN a los comités antes mencionados que, cuando adopten medidas con arreglo al párrafo dispositivo 1, tengan en cuenta las normas y principios del derecho internacional general con respecto al deber de prestar auxilio a las personas que estén en peligro en el mar, y determinen la posible necesidad de una codificación y un desarrollo progresivo de esas normas y principios;
  3. PIDE ASIMISMO a los comités antes mencionados que, cuando adopten medidas con arreglo a los párrafos dispositivos 1 y 2, tengan en cuenta la labor de otras organizaciones internacionales, entre ellas las organizaciones del sector, y que las consulten, según sea conveniente en todo lo relacionado con la búsqueda y salvamento de personas necesitadas de socorro o en peligro en el mar, incluidas las que puedan ser migrantes indocumentados o polizones;
  4. PIDE ADEMÁS al Secretario General que prosiga con su iniciativa mencionada en el décimo párrafo del preámbulo, y que informe oportunamente a los órganos competentes de la OMI de las novedades a ese respecto;
  5. PIDE POR ULTIMO al Secretario General que presente a la Asamblea, en su vigésimo tercer periodo de sesiones, un informe sobre los avances realizados hasta ese momento.

## ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 9 del orden del día



A 22/Res.921  
22 enero 2002

**Resolución A.921(22)**

aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 9 del orden del día)

**RESOLUCIONES DE LA ASAMBLEA QUE QUEDAN SUSTITUIDAS POR LAS  
ENMIENDAS DE 1995 AL CONVENIO DE FORMACION, 1978**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO ASIMISMO las enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación), y el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación), aprobados por la Conferencia de 1995 sobre el Convenio de Formación,

RECONOCIENDO que las enmiendas de 1995 al Convenio de Formación, 1978, y el Código de Formación han reemplazado varias resoluciones actuales de la Asamblea,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Seguridad Marítima en su 72º periodo de sesiones,

REVOCA, con efecto a partir del 1 de febrero de 2002, las resoluciones A.437(XI), A.438(XI), A.482(XII), A.483(XII), A.537(13), A.624(15) y A.770(18).\*

---

\* Resoluciones:

A.437(XI)	Formación de tripulantes en la lucha contra incendios;
A.438(XI)	Formación y competencia de personas encargadas de los auxilios sanitarios a bordo de los buques;
A.482(XII)	Formación en el empleo de las ayudas de punteo radar automáticas (APRA);
A.483(XII)	Formación en técnicas de observación y de punteo radar;
A.537(13)	Formación de los oficiales y marineros responsables de la manipulación de la carga a bordo de los buques que transporten sustancias peligrosas y potencialmente peligrosas en forma sólida a granel o en bultos;
A.624(15)	Directrices para la formación en la puesta a flote de botes salvavidas y botes de rescate llevando el buque arrancada avante respecto al agua; y
A.770(18)	Requisitos mínimos de formación que debe satisfacer el personal designado para prestar asistencia a los pasajeros en situaciones de emergencia en los buques de pasaje.

## ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 9 del orden del día



A 22/Res.923  
22 enero 2002

OMI  
**Resolución A.923(22)**

aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 9 del orden del día)

**MEDIDAS PARA PREVENIR LA INSCRIPCION DE "BUQUES FANTASMA"**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIEN el asesoramiento que se da en el párrafo 2.1 del anexo de la resolución A.847 (20), titulada Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI, y, en particular, la importancia que reviste sentar las bases jurídicas para las prescripciones generales sobre registros,

TOMANDO NOTA de los deberes de los Estados de abanderamiento en virtud del derecho marítimo internacional y, en concreto, de lo dispuesto en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982,

TOMANDO NOTA TAMBIEN del aumento continuo del número de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques que se notifican al Comité de Seguridad Marítima,

TENIENDO EN CUENTA las deliberaciones que sigue manteniendo el Comité de Seguridad Marítima sobre las medidas pertinentes para notificar e investigar tales sucesos y para poner fin a la amenaza que suponen los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques,

GRAVEMENTE PREOCUPADA por el hecho de que la inscripción de algunos buques se haya hecho basándose en información falsa o inexacta ("buques fantasma"),

RECONOCIENDO que no es deseable la inscripción de "buques fantasma" por los Estados de abanderamiento, incluso si tal inscripción es accidental,

CONSCIENTE de la necesidad de que la comunidad marítima internacional y, en particular, los sectores auxiliares financiero y logístico sean cautelosos,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 74º periodo de sesiones,

1. INVITA a los Gobiernos a que sometan a revisión sus procedimientos de inscripción de buques para cerciorarse de que cuentan con las garantías adecuadas para prevenir la inscripción de "buques fantasma";
2. INVITA TAMBIEN a los Gobiernos a que se valgan de todos los medios a su alcance para cerciorarse de que un buque inscrito previamente con el pabellón de otro Estado, o de que se ha obtenido el consentimiento de éste ya no figura en el registro de buques de dicho Estado para su transferencia. La inscripción de un buque que no haya estado inscrito anteriormente no deberá tener lugar hasta que se hayan recibido suficientes pruebas de que no está inscrito. Antes de inscribir un buque, los Gobiernos deberán verificar su identidad, incluido el número de identificación del buque de la OMI (número IMO), cuando corresponda, y otros datos del buque de modo que éste no enarbole el pabellón de dos o más Estados simultáneamente;
3. INSTA a los Gobiernos a que presenten, cuando se les solicite, pruebas sobre la situación de inscripción de un buque a un Estado que solicite tal documentación antes de inscribirlo. Los Gobiernos que acepten buques que hayan estado inscritos previamente deberán informar al anterior Estado de abanderamiento cuando se haya completado el proceso de inscripción, si así se les pide;
4. INSTA ASIMISMO a los Gobiernos a que presten especial atención a los documentos que acepten para fines de inscripción, especialmente los relativos a la propiedad del buque, y a que acepten únicamente documentos impresos originales, o bien documentos transmitidos por medios electrónicos cuya autenticidad se haya verificado;
5. INSTA TAMBIEN a los Gobiernos a que adopten medidas para fomentar una mayor vigilancia por parte de los responsables de las operaciones portuarias, la inspección de buques, el fletamento, el corretaje, los seguros y otras actividades que puedan ponerlos en contacto con un buque que haya podido ser inscrito indebidamente o que haya podido participar en un acto de piratería o robo a mano armada;
6. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que mantenga esta resolución sometida a examen y que adopte las medidas oportunas;
7. PIDE ADEMÁS al Secretario General que ponga la presente resolución en conocimiento del Secretario General de las Naciones Unidas para su información y para que se adopten las medidas oportunas.



## ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 8 del orden del día



A 22/Res.924  
22 enero 2002

OMI  
**Resolución A.924(22)**

aprobada el 20 de noviembre de 2001  
(Punto 8 del orden del día)

**EXAMEN DE LAS MEDIDAS Y PROCEDIMIENTOS PARA PREVENIR ACTOS DE TERRORISMO QUE PONEN EN PELIGRO LA INTEGRIDAD PERSONAL DE LOS PASAJEROS Y DE LA TRIPULACION Y LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO los artículos 1 y 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, que tratan de los objetivos de la Organización y de las funciones de la Asamblea con respecto a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima, así como el propósito general del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965,

TOMANDO EN CONSIDERACION la resolución 56/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas y la resolución 1368 del Consejo de Seguridad, ambas adoptadas el 12 de septiembre de 2001, en las que se condenan los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 cometidos en los Estados Unidos de América, así como la resolución 1373 del Consejo de Seguridad, en la que se hace un llamamiento a la comunidad internacional para que redoble sus esfuerzos por prevenir y reprimir los actos de terrorismo, incluida la implantación plena de los convenios contra el terrorismo,

MANIFESTANDO su gran preocupación por la seguridad de los pasajeros y las tripulaciones de los buques, incluidas las embarcaciones pequeñas, tanto en navegación como fondeados, en el contexto de los sucesos relacionados con actos de terrorismo u otros actos ilícitos cometidos contra buques y los riesgos que entrañan para las personas en tierra o las poblaciones en zonas portuarias, así como para los puertos, las terminales mar adentro y el medio marino,

RECORDANDO la resolución A.584(14): Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación,

RECORDANDO TAMBIEN la circular MSC/Circ.443, sobre medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques, aprobada por el Comité de Seguridad Marítima en su 53º periodo de sesiones respondiendo a las solicitudes de la Asamblea recogidas en la antedicha resolución A.584(14),

RECORDANDO ASIMISMO la circular MSC/Circ.754, sobre seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado, aprobada por el Comité de Seguridad Marítima en su 66º periodo de sesiones,

RECORDANDO ADEMÁS las disposiciones del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Roma, 1988) y del Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental,

RECORDANDO POR ÚLTIMO la resolución 55/7 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, en la que se insta a los Estados a que se constituyan en Partes en el Convenio de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y en su Protocolo, y a que se aseguren de que ambos instrumentos se implantan eficazmente,

RECONOCIENDO la necesidad de que la Organización estudie, con miras a revisarlas, las medidas internacionales de carácter técnico y jurídico existentes, y examine otras nuevas, que tengan como finalidad prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra los buques y mejorar la seguridad a bordo y en tierra, con el objetivo de reducir los riesgos para los pasajeros, tripulaciones y personal portuario, tanto a bordo de los buques como en las zonas portuarias, así como para los buques y su carga,

1. PIDE al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación que, bajo la dirección del Consejo, examinen con carácter prioritario la necesidad de actualizarlos instrumentos a los que se hace referencia en los párrafos introductorios, así como cualquier otro instrumento de la OMI al respecto que sea de su incumbencia, y adopten nuevas medidas de seguridad, así como que, a la luz de las conclusiones de ese examen, adopten con prontitud las medidas necesarias;
2. PIDE TAMBIÉN a los antedichos comités que, cuando adopten las medidas que se solicitan en el párrafo dispositivo 1, tengan en cuenta la labor de otras organizaciones internacionales competentes en lo que se refiere a la elaboración de normas para la seguridad del transporte por tierra, aire y mar, así como la de las organizaciones del sector;
3. INSTA a los Gobiernos que todavía no han aceptado el Convenio de Roma de 1988 y su Protocolo a que examinen la posibilidad de hacerlo tan pronto como les sea posible;
4. ALIENTA a los Gobiernos a que, a la espera del resultado de la labor encomendada a los comités mencionados en el párrafo 1 *supra*, establezcan y apliquen decididamente medidas de seguridad apropiadas en los puertos y terminales, y en sus alrededores, incluidas las terminales mar adentro;
5. PIDE al Secretario General que adopte las medidas apropiadas, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica, para ayudar a los Gobiernos a evaluar, establecer o mejorar, según proceda, la infraestructura y las medidas adecuadas para reforzar la seguridad de las zonas portuarias y prevenir y reprimir los actos terroristas dirigidos contra los puertos y el personal que trabaja en los mismos, así como contra los buques surtos en los puertos, los pasajeros y las tripulaciones;
6. PIDE ASIMISMO al Secretario General que presente un informe a la Asamblea en su vigésimo tercer periodo de sesiones sobre los avances realizados hasta ese momento.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 9 del orden del día



A 22/Res.925  
22 enero 2002

**Resolución A.925(22)**

aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 9 del orden del día)

**ENTRADA EN VIGOR E IMPLANTACION DEL PROTOCOLO  
DE TORREMOLINOS, 1993, Y DEL CONVENIO DE  
FORMACION PARA PESCADORES, 1995**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIEN que la Conferencia internacional de 1993 sobre seguridad de los buques pesqueros adoptó, el 2 de abril de 1993, el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (en adelante denominado el Protocolo de Torremolinos, 1993),

TOMANDO NOTA de que la Conferencia internacional de Torremolinos de 1993 declaró, en la resolución 1 (Medidas para evitar una situación en la que se encuentren en vigor dos regímenes convencionales contradictorios), que estaba convencida de que los Estados que decidan constituirse Partes en un régimen actualizado de seguridad de los buques pesqueros sólo necesitan manifestar su consentimiento en obligarse por el Protocolo de Torremolinos, 1993, sin necesidad de adoptar medida alguna respecto del Convenio de 1977,

TOMANDO NOTA TAMBIEN de la resolución 2 de dicha Conferencia, sobre ciertos aspectos del derecho de los tratados relativos a los Estados que han manifestado su consentimiento en obligarse por el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977; y de la resolución 3 de dicha Conferencia, sobre la cooperación entre los Estados para la pronta entrada en vigor e implantación eficaz del Protocolo de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que varios Estados han depositado ante el Secretario General instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con respecto al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, y han implantado legislación nacional basada en dicho instrumento,

RECORDANDO ADEMÁS que la Conferencia internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros adoptó, el 7 de julio de 1995, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (en adelante denominado el Convenio de Formación para Pescadores, 1995),

CONSCIENTE de que en diversas partes del mundo existen acuerdos regionales que establecen un régimen jurídico para los buques pesqueros que deberán aplicar los Estados ribereños interesados, habida cuenta de las modalidades de pesca habituales en tales regiones y de las condiciones de abrigo y climáticas, que ofrecen éstos,

PREOCUPADA por el alarmante número de vidas de pescadores y buques pesqueros que se pierden cada año,

CONVENCIDA de que la inaceptable pérdida de vidas sufrida hasta ahora podría reducirse notablemente mediante la implantación eficaz a escala mundial del Protocolo de Torremolinos, 1993, y del Convenio de Formación para Pescadores, 1995,

TOMANDO NOTA CON PREOCUPACION de que, hasta la fecha, el número de Gobiernos que han depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión con respecto a dichos instrumentos de la OMI es insuficiente para que éstos puedan entrar en vigor,

1. INSTA a los Gobiernos a que examinen la posibilidad de aceptar, lo antes posible, el Protocolo de Torremolinos, 1993, y el Convenio de Formación para Pescadores, 1995;

2. INVITA a los Gobiernos que experimenten dificultades para constituirse en Partes en el Protocolo de Torremolinos, 1993, o en el Convenio de Formación para Pescadores, 1995, a que informen de sus circunstancias a la Organización, para que pueda estudiarse la posibilidad de tomar medidas al respecto, incluida la de prestarles la asistencia técnica necesaria;

3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que examine la situación relativa a la entrada en vigor de estos instrumentos y que, a la luz de los resultados de ese examen, tome las medidas que estime oportunas;

4. PIDE al Secretario General que tome cualquier otra medida que sea necesaria para ayudara los Gobiernos Miembros a constituirse en Partes en dichos instrumentos y a implantarlos.

## ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 11 del orden del día



A 22/Res.926  
15 enero 2002

**Resolución A.926(22)**

aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 11 del orden del día)

**DISPONIBILIDAD Y USO DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS CON BAJO  
CONTENIDO DE AZUFRE EN LAS ZONAS DE CONTROL DE LAS  
EMISIONES DE SO<sub>x</sub> DESIGNADAS DE CONFORMIDAD CON  
LO DISPUESTO EN LA REGLA 14 3) DEL ANEXO VI  
DEL MARPOL 73/78**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y a otras cuestiones relacionadas con los efectos de la navegación marítima en el medio marino,

RECORDANDO TAMBIEN que con arreglo a lo dispuesto en el artículo 212 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, en la resolución A.719(17) se pedía al CPMM que estableciera medidas jurídicamente obligatorias a fin de reducir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, mediante la preparación de un nuevo anexo del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),

RECORDANDO ASIMISMO que, el 26 de septiembre de 1997 las Partes en el MARPOL 73/78 adoptaron un nuevo anexo del Convenio a fin de reducir la contribución de la navegación marítima a la contaminación atmosférica,

RECONOCIENDO que para que estas medidas destinadas a reducir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques resulten eficaces en las zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>, el combustible líquido utilizado debe contener el porcentaje de azufre más bajo prescrito en la regla 14 4) a) del Anexo VI del MARPOL 73/78, en lugar del máximo permitido por la regla 14 1) de dicho Anexo,

RECONOCIENDO TAMBIEN que, a fin de facilitar el cumplimiento de estas prescripciones, se debe disponer de cantidades suficientes de combustible líquido con bajo contenido de azufre,

REAFIRMANDO su empeño en contribuir por todos los medios posibles a la reducción de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación hecha por el Comité de Protección del Medio Marino en su 44º periodo de sesiones,

INVITA a los Gobiernos, y particularmente a los de las regiones geográficas en que se hayan designado zonas de control de las emisiones de SOx, a que:

- a) garanticen la disponibilidad de combustible líquido con bajo contenido de azufre dentro de su jurisdicción; y
- b) insten a los sectores petrolero y del transporte marítimo a que faciliten la disponibilidad y la utilización de combustible líquido con bajo contenido de azufre.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 11 del orden del día



A 22/Res.927  
15 enero 2002

**Resolución A.927(22)**

aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 11 del orden del día)

**DIRECTRICES PARA LA DESIGNACION DE ZONAS ESPECIALES  
EN VIRTUD DEL MARPOL 73/78 Y DIRECTRICES PARA LA  
DETERMINACION Y DESIGNACION DE ZONAS  
MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES**

LA ASAMBLEA,

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

RECORDANDO TAMBIEN la resolución A.720(17), mediante la cual adoptó las Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles y pidió al Comité de Protección del Medio Marino y al Comité de Seguridad Marítima que mantuvieran dichas Directrices sometidas a examen,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.885(21), mediante la cual adoptó los Procedimientos para la determinación de zonas marinas especialmente sensibles y la adopción de las correspondientes medidas de protección, y enmiendas a las Directrices de la resolución A.720(17), y en la que también pedía al Comité de Protección del Medio Marino y al Comité de Seguridad Marítima que mantuvieran dichas Directrices sometidas a examen,

RECONOCIENDO la necesidad de actualizar y simplificar las Directrices, a fin de aclarar los procedimientos para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78 y para la determinación y posterior designación de zonas marinas especialmente sensibles y la adopción de las medidas de protección correspondientes,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Protección del Medio Marino en su 46º periodo de sesiones:

1. ADOPTA:
  - a) las nuevas Directrices para la designación de zonas especiales en virtud del MARPOL 73/78, que figuran en el anexo 1 de la presente resolución y sustituyen al capítulo 2 del anexo de la resolución A.720(17); y
  - b) las nuevas Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles, que figuran en el anexo 2 de la presente resolución y sustituyen al capítulo 3 del anexo de las resoluciones A.720(17) y A.885(21);
2. INVITA a los Gobiernos a que apliquen las nuevas Directrices cuando propongan la designación de una zona especial en virtud del MARPOL 73/78 o de una zona marina especialmente sensible;
3. PIDE al Comité de Protección del Medio Marino y al Comité de Seguridad Marítima que mantengan las nuevas Directrices sometidas a examen;
4. REVOCA las resoluciones A.720(17) y A.885(21).



## ANEXO 1

**DIRECTRICES PARA LA DESIGNACION DE ZONAS ESPECIALES  
EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL 73/78**

## 1 INTRODUCCION

1.1 Las presentes Directrices tienen por finalidad proporcionar orientación a las Partes Contratantes del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) en cuanto a la formulación y presentación de las solicitudes de designación de zonas especiales en virtud de los Anexos I, II, y V de dicho Convenio. Estas Directrices también garantizan que se consideren escrupulosamente todos los intereses, tanto los del Estado ribereño, como los del Estado de abanderamiento, los colectivos interesados en el medio ambiente y el sector del transporte marítimo, teniendo en cuenta la información científica, técnica, económica y medioambiental pertinente y prevén lo necesario para que la Organización evalúe tales solicitudes. Las Partes Contratantes también deberán examinar y cumplir las disposiciones aplicables de los Anexos I, II y V del Convenio, además de las presentes Directrices.

## 2 PROTECCION AMBIENTAL DE LAS ZONAS ESPECIALES EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL 73/78

*Consideraciones generales*

2.1 En los Anexos I, II y V del MARPOL 73/78 se definen ciertas zonas marinas como "zonas especiales" en relación con el tipo de contaminación de que trata cada anexo. Una "zona especial" se define como "cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas o basuras, según sea el caso". En virtud del Convenio, a dichas zonas especiales se les asigna un mayor nivel de protección que a otras zonas marinas.

2.2 Una zona especial puede abarcar zonas marítimas de varios Estados o incluso un mar cerrado o semicerrado en su totalidad. La designación de zona especial se efectuará partiendo de los criterios y características que se enumeran en los párrafos 2.3 a 2.6, a fin de evitar que proliferen dichas zonas.

*Criterios para la designación de una zona especial*

2.3 Para que una zona sea designada zona especial deberá satisfacer ciertos criterios que se agrupan en las siguientes categorías:

- condiciones oceanográficas;
- condiciones ecológicas; y
- características del tráfico marítimo.

Por lo general, en las solicitudes de designación se deberá facilitar información sobre cada una de estas categorías. También podrá tenerse en cuenta otra información adicional que no corresponda a las categorías mencionadas.

### *Condiciones oceanográficas*

2.4 La zona presenta condiciones oceanográficas que pueden causar la concentración o retención de sustancias perjudiciales en las aguas o en los sedimentos de la zona, a saber:

- .1 características particulares de circulación de las aguas (por ejemplo, zonas de convergencia y giros oceánicos) o estratificación de la temperatura y la salinidad;
- .2 largo tiempo de permanencia resultante de las bajas tasas de dispersión;
- .3 condiciones de hielo extremas; y
- .4 condiciones desfavorables de viento.

### *Condiciones ecológicas*

2.5 Condiciones que indican que se debe proteger la zona contra las sustancias perjudiciales para preservar:

- .1 las especies marinas en regresión, amenazadas o en peligro;
- .2 las zonas de alta productividad natural (como frentes, zonas de corrientes ascendentes y giros oceánicos);
- .3 las zonas de desove, reproducción y cría de importantes especies marinas y las zonas que constituyen rutas migratorias de aves y mamíferos marinos;
- .4 los ecosistemas raros o frágiles, tales como arrecifes de coral, manglares, lechos de zosteras y algas marinas y humedales; y
- .5 los hábitats críticos para los recursos marinos, incluidas las poblaciones de peces y/o las zonas de importancia decisiva para el mantenimiento de grandes ecosistemas marinos.

### *Características del tráfico marítimo*

2.6 El tráfico marítimo en la zona considerada es de tal densidad que, aunque las descargas de sustancias perjudiciales de los buques se ajustaran a las prescripciones del Convenio MARPOL 73/78 aplicables a las zonas no especiales, resultarían inaceptables dadas las condiciones oceanográficas y ecológicas de la zona.

### *Implantación*

2.7 Las prescripciones relativas a la designación de zonas especiales sólo podrán aplicarse si se habilitan instalaciones receptoras apropiadas para los buques, de conformidad con las disposiciones del Convenio MARPOL 73/78.

2.8 La amenaza que representan para los atractivos naturales las descargas de sustancias perjudiciales efectuadas por los buques de conformidad con las prescripciones del Convenio MARPOL 73/78 aplicables a las zonas no especiales, puede ser un argumento más, a favor de la designación de una zona especial.

2.9 Habrá que tener en cuenta en qué medida el estado de una zona marina está sujeto a la influencia de otras fuentes de contaminación, como las terrestres, el vertimiento de desechos y de materiales de dragado, y las sustancias depositadas a causa de fenómenos atmosféricos. Las propuestas tendrán más peso si se han adoptado o previsto medidas para evitar, reducir y combatir la contaminación del medio marino procedente de esas fuentes.

2.10 Habrá que considerar en qué medida se cuenta con un régimen de gestión para la zona de que se trate. Las propuestas de designación de zona especial tendrán más peso si se han adoptado medidas para gestionar los recursos de la zona.

### **3 PROCEDIMIENTOS PARA LA DESIGNACION DE ZONAS ESPECIALES**

3.1 La solicitud para que una zona determinada se designe zona especial debe presentarse al Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), para que éste la examine, de conformidad con las reglas adoptadas por la OMI para la presentación de documentos.

3.2 Dicha solicitud deberá incluir:

- .1 un proyecto de enmienda al Convenio MARPOL 73/78 que proporcione la base formal para tal designación; y
- .2 un documento informativo en el que figuren todos los datos pertinentes para explicar la necesidad de la designación.

3.3 El documento informativo deberá incluir los siguientes datos:

- .1 una definición de la zona propuesta, incluidas sus coordenadas geográficas exactas. Es indispensable adjuntar una carta de referencia;
- .2 una indicación del tipo de zona especial propuesta. Las propuestas pueden hacerse simultáneamente respecto de los Anexos I, II y V del Convenio MARPOL 73/78, pero se presentarán y se evaluarán por separado;
- .3 una descripción general de la zona, incluida información sobre:
  - oceanografía
  - características ecológicas
  - valor social y económico
  - importancia científica y cultural

- presión que ejerce sobre el medio ambiente la contaminación ocasionada por los buques
- otras presiones ejercidas sobre el medio ambiente
- - medidas adoptadas para proteger la zona.

Esta descripción general puede estar respaldada por anexos que incluyan información más detallada o por referencias a documentación fácilmente obtenible;

- .4 un análisis que permita establecer que la zona marítima propuesta se ajusta a los criterios para la designación de una zona especial que figuran en los párrafos 2.3a 2.6;
- .5 información sobre la disponibilidad de instalaciones adecuadas para la recepción de desechos en la zona especial propuesta.

3.4 El procedimiento de enmienda formal aplicable a las propuestas para la designación de zonas especiales figura en el artículo 16 del Convenio MARPOL 73/78.

*Pormenores de las prescripciones aplicables a las descargas*

3.5 Para conocer los pormenores de las prescripciones aplicables a las descargas con arreglo a los Anexos I, II y V del Convenio MARPOL 73/78, consúltese la versión más reciente del Convenio que esté en vigor.

## A N E X O 2

### **DIRECTRICES PARA LA DETERMINACION Y DESIGNACION DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES**

#### **1 INTRODUCCION**

1.1 El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la Organización Marítima Internacional (OMI) comenzó a estudiar la cuestión de las zonas marinas especialmente sensibles (ZMES) en respuesta a una resolución de la Conferencia internacional de 1978 sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación. Los debates que tuvieron lugar sobre este tema, entre 1986 y 1991, culminaron en ese último año con la adopción de las Directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles mediante la resolución A.720(17) de la Asamblea. Los procedimientos que figuran en el presente documento se perfeccionaron mediante la resolución de la Asamblea A.885(21), aprobada en 1999. En su constante afán por aclarar los conceptos que se recogen en las Directrices, el CPMM decidió separar ambas cuestiones, la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles, en dos documentos; en el presente, se recogen las Directrices para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES).

1.2 Una ZMES es aquella que debe ser objeto de protección especial, de acuerdo con las medidas que adopte la OMI, en atención a su importancia por motivos ecológicos, socioeconómicos o científicos reconocidos, y a que su medio ambiente puede sufrir daños como consecuencia de las actividades marítimas. Para que una zona pueda designarse como especialmente sensible, deberá satisfacer uno de los criterios enumerados en la sección 4. Hasta 2001, la OMI ha designado dos zonas marinas especialmente sensibles: la Gran Barrera de Coral (resolución MEPC.44(30)) y el Archipiélago de Sabana-Camagüey (resolución MEPC.74(40)). En el apéndice figuran detalles sobre las zonas designadas.

1.3 Numerosos instrumentos regionales e internacionales fomentan la protección de zonas importantes para la conservación de la diversidad biológica, así como la de otras de interés ecológico, cultural, histórico/arqueológico, socioeconómico, o científico. Asimismo, en los referidos instrumentos se pide a las Partes que protejan dichas zonas de actividades que puedan menoscabar su valor, incluido el transporte marítimo.

1.4 Las presentes Directrices tienen por finalidad:

- a) proporcionar orientación a los Gobiernos Miembros de la OMI en cuanto a la formulación y presentación de solicitudes para la designación de ZMES;
- b) garantizar que en ese proceso se consideren escrupulosamente todos los intereses, tanto los del Estado ribereño, como los del Estado de abanderamiento, los colectivos interesados en el medio ambiente y el sector del transporte marítimo, teniendo en cuenta la información científica, técnica, económica y medioambiental pertinente sobre la zona expuesta a riesgos por las actividades marítimas internacionales, así como las medidas de protección para reducir al mínimo dichos riesgos; y
- c) prever lo necesario para que la Organización evalúe tales solicitudes.

1.5 La determinación de toda ZMES y la adopción de las correspondientes medidas de protección exigen examinar tres elementos: las condiciones medioambientales concretas de la zona que debe determinarse, la vulnerabilidad de dicha zona a los daños causados por las actividades marítimas internacionales, y la competencia de la OMI para disponer las correspondientes medidas de protección frente a los riesgos que presentan las actividades marítimas.

## **2 LAS ACTIVIDADES MARITIMAS INTERNACIONALES Y EL MEDIO MARINO**

2.1 Las actividades marítimas pueden constituir un riesgo para el medio marino y el medio ambiente en general que resulta aún más grave, para las zonas sensibles desde el punto de vista medioambiental o ecológico. Las actividades marítimas presentan los siguientes peligros para el medio ambiente:

- a) descargas resultantes de las operaciones;
- b) contaminación accidental o intencionada; y
- c) daños físicos a los hábitats u organismos marinos.

2.2 Durante las operaciones normales y en casos de accidente, los buques pueden descargar una gran variedad de sustancias contaminantes, bien directamente en el medio marino, bien indirectamente a través de la atmósfera. Esos contaminantes pueden ser hidrocarburos y mezclas oleosas, sustancias nocivas líquidas, aguas sucias, basuras, sustancias nocivas sólidas, pinturas antiincrustantes, organismos foráneos, e incluso ruido. Muchos de estos elementos pueden afectar desfavorablemente al medio marino y a los recursos vivos del mar. Asimismo, los contaminantes pueden dañar el medio ambiente en caso de accidente marítimo. Además, los buques pueden ocasionar daños a los organismos marinos y a sus hábitats por impacto físico. Las varadas pueden asfixiar los hábitats, y se han dado casos de colisiones entre buques y grandes cetáceos como las ballenas.

## **3 PROCEDIMIENTO PARA LA DESIGNACION DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES**

3.1 La OMI es el único organismo internacional responsable de designar zonas marinas especialmente sensibles y de adoptar las correspondientes medidas de protección. Solamente un Gobierno Miembro proponente podrá presentar a la OMI una solicitud para la designación de una ZMES y la adopción de las medidas de protección correspondientes o la modificación de tales medidas. Cuando dos o más Gobiernos tengan un interés común por una zona concreta, deberán formular una propuesta coordinada. En dicha propuesta deberán constar medidas y procedimientos integrados de cooperación entre las jurisdicciones de los Gobiernos Miembros proponentes.

3.2 Los Gobiernos Miembros que deseen que la OMI designe una ZMES presentarán al CPMM una solicitud basada en los criterios que se recogen en la sección 4, y en la que se propongan las correspondientes medidas de protección, descritas en la sección 6. Las solicitudes se presentarán de conformidad con los procedimientos que figuran en la sección 7 y las reglas adoptadas por la OMI para la presentación de documentos.

#### **4 CRITERIOS ECOLOGICOS, SOCIOECONOMICOS O CIENTIFICOS PARA LA DETERMINACION DE UNA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE**

4.1 Los presentes criterios sólo son aplicables a la determinación de zonas marinas especialmente sensibles en lo que hace a la adopción de medidas para la protección de tales zonas contra los daños ocasionados por las actividades marítimas internacionales.

4.2 Por consiguiente, no rigen para determinar si tales zonas habrían de ser protegidas contra las actividades de vertimiento, dado que de esto se ocupan implícitamente el Convenio de Londres 1972 (Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972) y el Protocolo de 1996 relativo a dicho Convenio.

4.3 Los criterios se refieren a las ZMES situadas tanto dentro como fuera de los límites del mar territorial. La OMI podrá utilizarlos para designar zonas marinas especialmente sensibles más allá de los mares territoriales a fin de que se adopten medidas internacionales de protección contra la contaminación y otros daños ocasionados por los buques. Las Administraciones nacionales también podrán utilizar estos criterios para designar zonas marinas especialmente sensibles dentro de sus aguas territoriales.

4.4 Para ser clasificada como zona marina especialmente sensible, la zona de que se trate deberá satisfacer alguno de los criterios que figuran a continuación, y deberá considerarse que las actividades marítimas internacionales presentan riesgos para ella, teniéndose en cuenta los factores enumerados en la sección 5.

##### *Criterios ecológicos*

4.4.1 Singularidad o rareza - Los ecosistemas pueden ser únicos o raros. Una zona o un ecosistema son únicos cuando no hay más que uno en su género. Ejemplo de ello son los hábitats de especies raras, amenazadas o en peligro de extinción que se dan en una sola zona. Una zona o un ecosistema son raros cuando sólo se dan en unos pocos lugares o cuando todos los de su clase están en franca regresión. Los ecosistemas pueden rebasar las fronteras nacionales y revestir importancia regional o internacional. Los criaderos o determinadas zonas de alimentación también pueden ser únicos o raros.

4.4.2 Hábitats críticos - Una zona marina puede constituir un hábitat crítico para una población de peces o especies marinas raras o en peligro, o tener una importancia decisiva para mantener grandes ecosistemas marinos.

4.4.3 Dependencia - Los fenómenos ecológicos de tales zonas dependen en gran medida de la estructura biótica de los sistemas (por ejemplo, arrecifes de coral, bosques de algas pardas, manglares y lechos de zosteras y algas marinas). A menudo, esos ecosistemas de estructura biótica presentan una gran diversidad que depende de los organismos constituyentes. La dependencia abarca también zonas que constituyen las rutas migratorias de peces, reptiles, aves y mamíferos marinos.

4.4.4 Carácter representativo - Las zonas son extremadamente representativas de los fenómenos ecológicos, de los tipos de comunidad o de hábitat o de otras características naturales. La representatividad corresponde al grado en que la zona representa un tipo de hábitat, un fenómeno ecológico, una comunidad biológica, una característica fisiográfica u otra característica natural.

4.4.5 Diversidad - Las zonas cuentan con gran variedad de especies o diversidad genética, o incluyen una multiplicidad de ecosistemas, hábitats y comunidades. No obstante, este criterio puede no ser aplicable a ciertos ecosistemas más simples, por ejemplo a algunas comunidades pioneras o en equilibrio ecológico, ni a zonas sometidas a fuerzas destructivas, tales como los litorales expuestos a la acción violenta de las olas.

4.4.6 Productividad - La zona presenta una gran productividad biológica natural. Esa producción es el resultado de procesos biológicos y físicos que culminan en un aumento neto de la biomasa en zonas de gran productividad natural, tales como frentes oceánicos, zonas de corrientes ascendentes y algunos giros oceánicos.

4.4.7 Zonas de desove o reproducción - La zona puede ser un lugar de desove o de reproducción de especies marinas que pasen el resto de su ciclo vital en otras zonas, o una ruta migratoria de aves y mamíferos marinos.

4.4.8 Carácter natural - La zona tiene un carácter altamente natural por haber escapado a las perturbaciones y la degradación causadas por el hombre.

4.4.9 Integridad - La zona constituye una unidad biológicamente funcional, es decir, una entidad ecológica autónoma viable. Cuanto más autosuficiente sea la zona desde el punto de vista ecológico, mayor será la probabilidad de que su valor pueda protegerse eficazmente.

4.4.10 Vulnerabilidad - La zona es muy susceptible a la degradación ocasionada por los fenómenos naturales o las actividades humanas. Las comunidades bióticas de los hábitats costeros pueden presentar una baja tolerancia a los cambios en las condiciones ambientales, o existir cerca de su umbral de tolerancia (determinado por la temperatura, salinidad, turbiedad o profundidad de las aguas). También pueden verse expuestas a perturbaciones naturales, como tormentas o emersión prolongada, que determinen los límites de su desarrollo. Otras condiciones desfavorables (tales como la contaminación de origen doméstico o industrial, la reducción excesiva de la salinidad y el aumento de la turbiedad provocados por una mala gestión de la cuenca) pueden determinar la recuperación total o parcial de la zona de los efectos de las perturbaciones naturales, o su destrucción. Algunos factores oceanográficos y meteorológicos podrían hacer vulnerable una zona o aumentar su vulnerabilidad; por ejemplo, causando la concentración o retención de sustancias perjudiciales en las aguas o en los sedimentos, o haciendo que quede expuesta a las sustancias perjudiciales. Dichos factores incluyen tipos particulares de circulación de las aguas, tales como zonas de convergencia, frentes y giros oceánicos, o tiempo de presencia prolongado resultante de las bajas tasas de dispersión, una estratificación por densidad permanente o estacional que puede conducir a un empobrecimiento del oxígeno en la capa del fondo, así como condiciones desfavorables de hielo o de viento. Una zona cuyo medio ambiente ya está sometido a tensiones producidas por actividades humanas o por fenómenos naturales (por ejemplo, infiltración de hidrocarburos) puede necesitar protección especial contra tensiones adicionales, incluidas las derivadas de las actividades marítimas internacionales.

4.4.11 Importancia biogeográfica - La zona tiene características biogeográficas poco comunes o es representativa de un "tipo" o "tipos" biogeográficos, o presenta características geológicas únicas, o poco comunes.



#### *Criterios socioeconómicos y culturales*

4.4.12 Beneficios económicos - La zona reviste especial importancia para el aprovechamiento de los recursos marinos vivos.

4.4.13 Recreo - La zona ofrece un interés particular para las actividades recreativas y el turismo.

4.4.14 Dependencia humana - La zona es particularmente importante para los modos de subsistencia y/o las necesidades culturales tradicionales de la población local.

#### *Criterios científicos y pedagógicos*

4.4.15 Investigación - La zona reviste gran interés científico.

4.4.16 Estudios de referencia y de vigilancia - La zona reúne las condiciones de referencia apropiadas en lo que respecta a la biota o a las características medioambientales.

4.4.17 Educación - La zona ofrece la oportunidad de demostrar determinados fenómenos naturales.

4.5 En muchos casos se podrá determinar que una zona marina que se encuentra dentro de una zona especial, es especialmente sensible, y viceversa. Cabe señalar que los criterios para determinar zonas marinas especialmente sensibles y los criterios para designar zonas especiales no se excluyen mutuamente.

### **5 OTRAS CONSIDERACIONES PARA LA DETERMINACION DE UNA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE**

5.1 Además de satisfacer como mínimo uno de los criterios enumerados en el párrafo 4.4, la zona debe ser vulnerable a las actividades marítimas internacionales. Esto supone tener en cuenta los siguientes factores:

#### *Características del tráfico marítimo*

5.1.1 Factores operacionales - Tipos de actividades marítimas en la zona propuesta que pueden acrecentar el riesgo para la seguridad de la navegación (por ejemplo, pequeñas embarcaciones pesqueras, pequeñas embarcaciones de recreo, plataformas petroleras y gaseras).

5.1.2 Tipos de buques - Tipos de buques que pasan por la zona o por una zona adyacente a la propuesta (por ejemplo, naves de gran velocidad, buques tanque de grandes dimensiones o graneleros con poca profundidad de agua bajo la quilla).

5.1.3 Características del tráfico - El volumen o concentración de tráfico, la interacción entre buques, la distancia a la costa u otros peligros para la navegación que aumentan el riesgo de abordaje o varada.

5.1.4 Sustancias perjudiciales transportadas - Tipo y cantidad de sustancias a bordo, ya se trate de carga, combustible o provisiones, que serían perjudiciales si se descargasen en el mar.

### *Factores naturales*

5.1.5 Hidrográficos - Profundidad del agua, topografía del fondo marino y del litoral, ausencia de fondeaderos próximos y seguros y otros factores que requieren la adopción de mayores medidas de precaución en la navegación.

5.1.6 Meteorológicos - Tiempo preponderante, fuerza y dirección del viento, visibilidad atmosférica y otros factores que aumentan el riesgo de abordaje y varada, así como el riesgo de que la zona sufra daños en caso de producirse un derrame.

5.1.7 Oceanográficos - Corrientes de marea, corrientes oceánicas, hielos y otros factores que aumentan el riesgo de abordaje y varada, así como el riesgo de que la zona sufra daños en caso de producirse un derrame.

Cuando se proponga designar una zona marina como especialmente sensible y se consideren las medidas de protección correspondientes, podría resultar útil la siguiente información:

- toda prueba de que las actividades marítimas internacionales causan daños, junto con una indicación sobre la naturaleza recurrente o acumulativa de los daños;
- un historial de las varadas, abordajes o derrames en la zona y las consecuencias de dichos sucesos;
- hipótesis sobre las circunstancias previsibles en que pueden ocurrir sucesos causantes de daños;
- perturbaciones procedentes de otras fuentes ambientales; y
- toda medida vigente y sus efectos beneficiosos reales o previstos.

## **6 MEDIDAS DE PROTECCION CORRESPONDIENTES**

6.1 En el contexto de las presentes Directrices, las medidas de protección correspondientes a las zonas marinas especialmente sensibles se limitan a actuaciones en el marco de las atribuciones de la OMI e incluyen las siguientes opciones:

6.1.1 designar el lugar de que se trate, zona especial en virtud de los Anexos I, II o V del Convenio MARPOL 73/78, o zona de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> en virtud del Anexo VI de dicho Convenio, o aplicar restricciones especiales a las descargas de los buques que operan en dicha zona. Los procedimientos y criterios para designar especiales dichas zonas figuran en las Directrices para la designación de zonas especiales. Los procedimientos y criterios para la designación de zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub> figuran en el Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78;

6.1.2 adoptar sistemas de notificación para buques y de organización del tráfico marítimo, en virtud del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y de conformidad con las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo y las Directrices y criterios relativos a los sistemas de notificación para buques, en las ZMES y sus inmediaciones. Por ejemplo, dichas zonas podrán designarse zonas a evitar o protegerlas con otras medidas de organización del tráfico marítimo o de notificación para buques;

6.1.3 elaborar y adoptar otras medidas destinadas a proteger determinadas zonas marinas contra los daños ambientales ocasionados por los buques, tales como sistemas de practica obligatorio o sistemas de regulación del tráfico marítimo.

6.2 También se deberá examinar la posibilidad de incluir la zona en la Lista del Patrimonio Mundial, declararla Reserva de Biosfera o incluirla en una lista de zonas de importancia internacional, o regional/nacional, o se tendrá en cuenta si la zona ya es objeto de medidas o acuerdos de conservación internacionales, o regionales/nacionales.

6.3 En determinadas circunstancias, la ZMES propuesta podrá incluir también una zona de separación, es decir, un área contigua al lugar específico, o zona central, que se desea proteger del tráfico marítimo. No obstante, será preciso justificar la necesidad de dicha zona de separación desde el punto de vista de su aporte a la protección adecuada de la zona central.

## **7 PROCEDIMIENTO PARA LA DESIGNACION DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES Y LA ADOPCION DE LAS MEDIDAS DE PROTECCION CORRESPONDIENTES**

7.1 Cuando se presenten solicitudes para la designación de ZMES que no contengan propuestas para la adopción de la medida o medidas de protección correspondientes, el Gobierno Miembro proponente deberá informar sobre el tipo de medidas que esté considerando. En un plazo de dos años a partir de la aprobación en principio de cualquier ZMES deberá presentarse, al menos, una propuesta de medida de protección correspondiente.

7.2 En los casos en que no se propongan medidas de protección, porque la OMI ya las haya adoptado, en la solicitud deberá indicarse de qué forma protegen la zona esas medidas.

7.3 La solicitud contendrá, en primer lugar, un resumen claro de los objetivos de la propuesta, de la situación de la zona, la necesidad de protegerla y las medidas de protección correspondientes. Dicho resumen incluirá las razones por las que las medidas de protección correspondientes propuestas constituyen el método preferible para proteger la zona cuya determinación como ZMES se solicita.

7.4 Cada solicitud constará de dos partes:

### **7.4.1 Parte I - Descripción, importancia de la zona y vulnerabilidad**

- .1 *Descripción* - junto con la solicitud se presentarán una descripción detallada de la situación de la zona propuesta y una carta en la que esté claramente indicada dicha situación.
- .2 *Importancia de la zona* - en la solicitud se establecerá la importancia de la zona fundándose en razones ecológicas, socioeconómicas o científicas reconocidas y se hará referencia explícita a los criterios enumerados en la sección 4 *supra*.
- .3 *Vulnerabilidad de la zona a los daños causados por las actividades marítimas internacionales* - en la solicitud, se facilitará una explicación sobre la índole de las actividades marítimas internacionales y el grado del riesgo que representan para el medio ambiente de la zona propuesta teniendo en cuenta los factores enumerados en la sección 5. También se explicarán las repercusiones de los daños en las características ecológicas de la zona propuesta y se indicarán los posibles perjuicios económicos que puedan resultar.

7.4.2 Parte II - *Medidas de protección correspondientes apropiadas y competencia de la OMI para adoptarlas*

- .1 En la solicitud se propondrán las medidas de protección correspondientes que puede adoptar la OMI y se demostrará que ofrecen la protección necesaria frente a los posibles daños resultantes de las actividades marítimas internacionales en la zona y sus proximidades.
  - a) En la solicitud se indicarán las medidas propuestas, que podrán incluir:
    - i) cualquier medida prevista en un instrumento existente; o
    - ii) cualquier medida que aún no exista pero que debería estar prevista como medida de aplicación general y que sea competencia de la OMI; o
    - iii) cualquier medida propuesta para su adopción en el mar territorial\* o con arreglo a lo dispuesto en el artículo 211 6) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
  - b) Estas medidas podrán incluir medidas de organización del tráfico marítimo, limitaciones de las descargas, criterios operativos y actividades prohibidas, y deberán adaptarse específicamente a las necesidades de la zona expuesta.
- .2 En la solicitud se especificarán claramente las categorías de buques a las que se aplicarán las correspondientes medidas de protección propuestas, de conformidad con las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluidas las que se refieren a los buques con derecho a inmunidad soberana.
- .3 En la solicitud se indicarán las disposiciones que haya tomado o vaya a tomar el Gobierno Miembro proponente para obtener la adopción de una medida de aplicación general o el reconocimiento de la medida propuesta por parte de la OMI.
- .4 En la solicitud se indicará el posible efecto de las medidas propuestas en la seguridad y la eficacia de la navegación, teniendo presente la zona oceánica en la que se implantarán. La solicitud contendrá información acerca de:
  - a) su conformidad con las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo;
  - b) las repercusiones para la seguridad de los buques; y
  - b) el efecto en las operaciones de los buques.

---

\* Esta disposición no menoscaba los derechos y deberes de los Estados ribereños en el mar territorial previstos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

7.5 Las solicitudes para la designación de ZMES deberían tener en cuenta todas las consideraciones y criterios que figuran en las presentes Directrices e incluir información pertinente para cada uno de ellos.

7.6 Si se da el caso, las solicitudes contendrán un resumen de las medidas adoptadas hasta la fecha por el Gobierno Miembro proponente para proteger la zona propuesta.

7.7 El Gobierno Miembro proponente también incluirá en la solicitud los pormenores de las medidas que deberán adoptarse en virtud de la legislación nacional con respecto a los buques que no cumplan las prescripciones estipuladas en las medidas de protección correspondientes. Toda medida adoptada se ajustará al derecho internacional recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

## **8 CRITERIOS PARA LA EVALUACION DE LAS SOLICITUDES DE DESIGNACION DE ZMES Y LA ADOPCION DE LAS MEDIDAS DE PROTECCION CORRESPONDIENTES**

8.1 La OMI estudiará, caso por caso, cada solicitud, o enmienda de la misma, que le haya presentado un Gobierno Miembro proponente a fin de establecer si está justificada la determinación de una zona como ZMES y la adopción de las medidas de protección correspondientes.

8.2 En la evaluación de cada propuesta, la OMI deberá tener presente los criterios que debe incluir cada solicitud, según se dispone en la sección 4 de las presentes Directrices. La OMI considerará en particular:

- .1 el conjunto de medidas de protección disponibles, y determinará si las medidas de protección correspondientes propuestas son apropiadas para hacer frente con eficacia al riesgo evaluado de que determinadas actividades marítimas internacionales produzcan daños en la zona propuesta;
- .2 si tales medidas aumentarían la posibilidad de que dichas actividades marítimas internacionales tengan efectos negativos importantes en el medio ambiente fuera de la ZMES propuesta; y
- .3 si la extensión de la zona se limita a la necesaria para satisfacer las necesidades identificadas.

8.3 El procedimiento que deberá seguir la OMI para el examen de las solicitudes de determinación de ZMES es el siguiente:

- .1 dentro de la OMI, el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) será el primer responsable de estudiar las solicitudes de determinación de ZMES por lo que todas las solicitudes se presentarán en primer lugar a dicho Comité;
- .2 el CPMM examinará inicialmente la solicitud para establecer si se ajusta a las disposiciones de las Directrices. En caso afirmativo, el CPMM podrá aprobar, en principio, la determinación de la zona como ZMES y remitirá la solicitud, junto con sus correspondientes medidas de protección, al Subcomité o Comité competente (que podría ser el propio CPMM) encargado de las correspondientes medidas de protección concretas que se proponen para la zona, que a su vez podrá pedir asesoramiento al CPMM acerca de cuestiones relativas a la solicitud. El CPMM no tomará una decisión definitiva en cuanto a la determinación, hasta que el Subcomité o Comité pertinente haya estudiado las medidas de protección correspondientes;

- .3 por lo que respecta a las medidas que exigen la aprobación del Comité de Seguridad Marítima (CSM), el Subcomité presentará al CSM la recomendación de que apruebe dichas medidas o, en caso de rechazarlas, el Subcomité informará de ello al CSM y al CPMM y expondrá las razones de su decisión. El CSM estudiará las recomendaciones que se le hagan y, si decide que se adopten las medidas, lo notificará al CPMM;
- .4 si se presenta una solicitud en la que no se propongan las medidas de protección correspondientes, salvo en el caso que se especifica en el párrafo 7.2, el CPMM podrá aprobar, en principio, la determinación de la zona como ZMES, a reserva de que en un plazo máximo de dos años a partir de la aprobación se presente al menos una propuesta de medida de protección correspondiente y seguidamente se apruebe como mínimo una de dichas medidas de protección;
- .5 si la solicitud se rechaza, el CPMM deberá informar al Gobierno Miembro proponente y presentarle una exposición de los hechos que han motivado su decisión; y
- .6 una vez que el Comité o Subcomité competente haya aprobado las medidas de protección correspondientes, el CPMM podrá designar la zona como ZMES.

8.4 La Organización deberá servir de foro para la revisión y nueva evaluación de toda medida de protección adoptada, según proceda, teniendo en cuenta los comentarios, informes y observaciones pertinentes sobre las medidas. Se insta a los Gobiernos Miembros cuyos buques efectúan operaciones en la ZMES a que pongan en conocimiento de la Organización sus inquietudes acerca de las medidas de protección correspondientes, de modo que se puedan efectuar las modificaciones que sean necesarias. Los Gobiernos Miembros que presentaron inicialmente la solicitud de determinación junto con las correspondientes medidas de protección, pondrán también en conocimiento de la OMI cualesquiera incertidumbres o propuestas de medidas suplementarias o modificaciones de dichas medidas de protección correspondientes.

8.5 Tras la designación de una ZMES y la adopción de las medidas de protección correspondientes, la OMI garantizará que la fecha de implantación efectiva sea lo más temprana posible, según sus propias reglas y de conformidad con el derecho internacional.

8.6 Al evaluar las solicitudes de designación de una ZMES y sus medidas de protección correspondientes, la OMI deberá tener en cuenta los recursos técnicos y financieros de que disponen los Gobiernos Miembros de países en desarrollo y de aquéllos con economías en transición.

## **9 IMPLANTACION DE LAS ZMES DESIGNADAS Y DE LAS MEDIDAS DE PROTECCION CORRESPONDIENTES**

9.1 Cuando finalmente se apruebe la designación de una ZMES, se indicarán en las cartas todas las medidas de protección correspondientes utilizando los símbolos y métodos de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI). Los Gobiernos Miembros proponentes también podrán consignar en las cartas las ZMES designadas con los símbolos nacionales pertinentes; no obstante, si la OHI adopta un símbolo internacional, los Gobiernos Miembros proponentes señalarán las ZMES utilizando dicho símbolo y los métodos recomendados por la OHI.

9.2 Los Gobiernos Miembros proponentes garantizarán que se aplique toda medida de protección correspondiente de conformidad con el derecho internacional recogido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

9.3 Los Gobiernos Miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que los buques que enarbolan su pabellón cumplen las medidas de protección correspondientes adoptadas para proteger la ZMES designada. Aquellos Gobiernos Miembros que reciban información sobre una presunta infracción de una medida de protección correspondiente por parte de un buque que enarbole su pabellón, deberán facilitar al Gobierno que haya notificado la infracción los pormenores de toda medida adoptada al respecto.

## APENDICE

### RESUMEN DE LAS ZMES EXISTENTES

#### 1 GRAN BARRERA DE CORAL (AUSTRALIA)

La región de la Gran Barrera de Coral se designó zona marina especialmente sensible en noviembre de 1990 (resolución MEPC.44(30)).

La Gran Barrera de Coral es la mayor extensión de corales y formas de vida afines que existe en el mundo. La zona se extiende unos 2.300 km a lo largo de la costa oriental de Queensland (Australia), desde un punto situado al norte de la Isla Fraser en el sur (24°30'S) hasta la latitud del Cabo York en el norte (10°41'S), y ocupa un área de 348.000 km<sup>2</sup> en la plataforma continental de Australia. Está reconocida como zona de gran belleza natural y figura en la Lista del Patrimonio Mundial.

#### **Características que contribuyen a la importancia especial de esta zona:**

##### *Criterios ecológicos*

**Singularidad:** es el mayor conjunto de arrecifes de coral existente en el mundo y, desde el punto de vista biológico, sustenta el ecosistema más diverso que se conoce.

**Dependencia:** es un ejemplo excepcional de ecosistema de estructura biótica de gran diversidad que depende de los organismos que lo componen.

**Carácter representativo:** es el ejemplo mayor y más complejo de ecosistema de arrecife coralino que existe en el mundo.

**Diversidad:** es el ecosistema más diverso que se conoce.

**Productividad:** cuenta con numerosas zonas de elevada productividad biológica.

**Carácter natural:** aparte de algunas áreas muy reducidas, se encuentra en condiciones prístinas y no se ha visto excesivamente afectado por las actividades del hombre.

**Integridad:** contiene todos los elementos que requiere un ecosistema para que sigan existiendo las especies que contiene. Puede considerarse una unidad funcional desde el punto de vista biológico.

**Vulnerabilidad:** los arrecifes de coral son vulnerables a distintas formas de contaminantes presentes en el agua de mar. Además, los daños físicos que sufren los arrecifes por el impacto de los buques, anclas, etc., pueden tardar muchos años en repararse. Varios sectores de la región tienen una baja tasa de dispersión de contaminantes por el efecto de barrera de los arrecifes. En dichos sectores los contaminantes pueden tardar mucho tiempo en desaparecer.

#### *Criterios socioeconómicos y culturales*

**Beneficios económicos:** en la región se dan la pesca comercial y el turismo, actividades recreativas como la pesca, el buceo y la acampada, la pesca tradicional, la investigación científica y el transporte marítimo. La región también constituye una importante ruta de navegación que utilizan alrededor de 2000 buques cada año.

**Recreo:** el turismo está representado por buques de pasaje comerciales que transportan alrededor de 1,2 millones de visitantes al año, tanto en excursiones de un día como en cruceros de larga duración.

**Dependencia humana:** la población australiana tiene un elevado grado de dependencia de la Gran Barrera de Coral. En términos económicos, su valor se calcula en 1.000 millones de dólares al año.

**Restos de naufragios históricos:** los archivos del patrimonio nacional indican que en los arrecifes de la Gran Barrera de Coral se encuentran los restos de una treintena de naufragios de importancia histórica reconocida.

#### *Criterios científicos y pedagógicos*

**Investigación:** la zona presenta un gran interés científico. Las actividades de investigación que se realizan en la región se organizan en los cuatro centros de investigación insulares.

**Estudios de referencia y de vigilancia:** las zonas importantes por las posibilidades de investigación científica que ofrecen, están protegidas por planes zonales que permiten realizar investigaciones y proteger la zona de otras influencias perturbadoras.

**Educación:** la gran variedad de fenómenos naturales que pueden observarse en la región hace que ésta tenga un altísimo valor educativo.

**Valor histórico:** el sector septentrional es especialmente importante para la historia y la cultura de los grupos aborígenes del litoral nordeste australiano. Los peligros para la navegación propiciaron la construcción de numerosos faros, algunos de los cuales tienen particular importancia histórica.

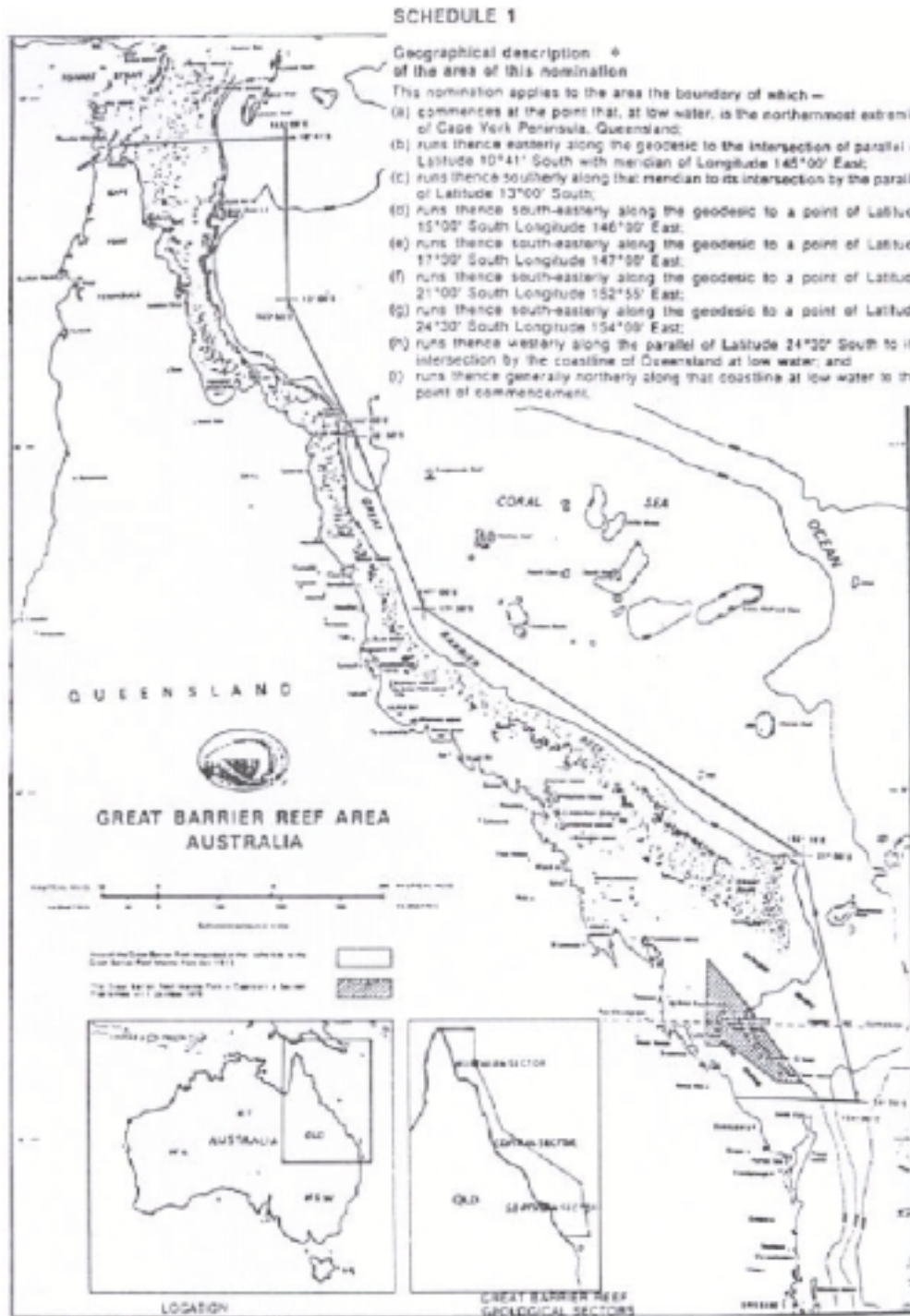


### **Medidas de protección**

Practicaje obligatorio: el 1 de octubre de 1991, el Gobierno de Australia declaró las zonas de practicaje obligatorio de la derrota interior entre aproximadamente Cairns (latitud 16° 40' S) y Cape York (latitud 10° 41' S) y en el *Hydrographers Passage*. Todos los buques de eslora igual o superior a 70 m y todos los petroleros, quimiqueros y gaseros con carga, e independientemente de su tamaño, deben utilizar los servicios de practicaje debidamente autorizados por la Autoridad australiana de seguridad marítima (AMSA).

Practicaje recomendado por la OMI: la Organización Marítima Internacional (OMI) ha recomendado, mediante la resolución A.710(17), que todos los buques de eslora igual o superior a 70 m y todos los petroleros, quimiqueros y buques para el transporte de gas licuado, con carga e independientemente de su tamaño, utilicen los servicios de practicaje debidamente autorizados por la legislación del Commonwealth, Estado o territorio de Australia, cuando naveguen por el estrecho de Torres y por el Gran Canal nororiental.

Notificación obligatoria: en 1997 Australia introdujo un sistema de notificación obligatoria para todos los buques de eslora igual o superior a 50 m, todos los buques tanque y buques regidos por el Código CNI, así como para los buques remolcados en los casos en que el buque y el remolcador superen los 150 m.



\* Véase el anexo de la resolución MEPC.44(30)

## 2 ARCHIPIÉLAGO DE SABANA-CAMAGÜEY (CUBA)

El archipiélago de Sabana-Camagüey (Cuba) se designó zona marina especialmente sensible en septiembre de 1997 (resolución MEPC.74(40)). Situado en el sector central del norte de la República de Cuba, a lo largo de 465 km entre la península de Hicacos y la Bahía de Nuevitás, es el subgrupo insular más extenso del archipiélago cubano y comprende más de 2.515 islas y pequeños cayos.

Dentro de esa zona deben considerarse los arrecifes coralinos que bordean el norte del archipiélago y que le confieren una buena protección y un alto valor para el medio ambiente, por su buen estado de conservación y sus funciones ecológicas.

A lo largo de su borde exterior se encuentra una barrera coralina de 400 km de longitud, considerada entre las más notables de la Región del Gran Caribe por su extensión y por la diversidad de sus especies.

### **Características que contribuyen a la importancia especial de esta zona:**

#### *Criterios ecológicos*

Es un territorio altamente singular en especial por sus paisajes naturales y la biodiversidad de su entorno. Su singularidad se debe al predominio de grupos de islas con suelos formados por acumulación de materias carbonosas cuyas características no se observan en el resto de los subarchipiélagos cubanos.

Este grupo insular es muy representativo, sobre todo desde el punto de vista de sus recursos bióticos, que le han valido la clasificación de unidad biogeográfica, ecológica y paisajística independiente, bien definida.

Su importancia en este sentido no sólo es nacional, sino también regional, puesto que en el archipiélago están representados casi todos los hábitats, ecosistemas y biocenosis que aparecen en las diferentes islas del Caribe Insular. La particular vulnerabilidad ecológica de este territorio se debe a su alto grado de interdependencia, tanto interna como externa. En su interior existe una gran interacción e interdependencia entre los ecosistemas costeros y marinos, especialmente en la sucesión de lagunas litorales, sistemas de dunas, playas, algas y arrecifes coralinos; así como en la combinación de manglares, lagunas litorales, algas y arrecifes coralinos, que ocurre con mayor frecuencia y es más extensa en este grupo insular.

#### *Criterios socioeconómicos y culturales*

El archipiélago es una de las tres zonas pesqueras más productivas del país. Un requisito indispensable para el mantenimiento de esa productividad es la conservación de sus hábitats y ecosistemas. La zona presenta asimismo una gran importancia desde el punto de vista de la piscicultura, mediante la que se obtiene una importante producción de peces y moluscos que abastecen el mercado nacional e internacional y favorecen la industria turística.

Asimismo, el potencial turístico de cientos de kilómetros de playas de alta calidad estética y ambiental constituye una característica de gran importancia. En esta zona se está llevando a cabo un amplio programa de desarrollo turístico a corto, mediano y largo plazo, no sólo vinculado al turismo de "playa, sol y arena", sino también al turismo ecológico basado en la amplia gama de recursos naturales existentes.

### *Criterios científicos y pedagógicos*

El Centro de Investigación de los Ecosistemas Costeros (CIEC), radicado en Cayo Coco, reúne y procesa información sobre la zona, y desarrolla nuevas líneas de investigación y supervisión, lo que permite disponer de la información básica para la realización de un amplio espectro de investigaciones ambientales en apoyo del desarrollo sostenido del territorio.

Dicho centro también realiza estudios relacionados con la supervisión de los efectos de los cambios climáticos globales, las enfermedades epidémicas y la mortalidad de organismos marinos, la migración de aves y tortugas, el intercambio genético entre organismos marinos y la vigilancia ambiental del territorio, especialmente en cuanto a las repercusiones del turismo.

Las actividades del Centro tienen un componente pedagógico y fomentan una mejor comprensión del medio ambiente. Los numerosos ecosistemas, comunidades bióticas y procesos naturales de alta representatividad, ofrecen las oportunidades de estudio ideales tanto para expertos y especialistas como para los pobladores locales y los visitantes, nacionales y extranjeros, que hacen uso del potencial turístico-recreativo del territorio.

### **Medidas de protección**

En el 48° periodo de sesiones del CSM se aprobaron dispositivos de separación del tráfico en las aguas territoriales de la costa norte del archipiélago de Sabana-Camagüey, incluidos los de "a la altura de la costa de Matanzas" y "en el Canal Viejo de Bahamas".

En su 72° periodo de sesiones, el CSM adoptó una zona a evitar en los accesos a los puertos de Matanzas y Cárdenas

Carta de referencia: ICH 11425, Edición 1998/08/01

**Nota:** Esta carta ha sido levantada utilizando el datum geodésico norteamericano de 1927.

#### **Descripción de la zona a evitar**

Con objeto de preservar el medio ambiente y la biodiversidad única de la zona, así como la belleza del paisaje, todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 150 deben evitar la zona descrita a continuación. La zona a evitar está situada entre la línea costera de la provincia de Matanzas y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- |    |              |              |                        |
|----|--------------|--------------|------------------------|
| 1) | 23°05',60 N, | 081°28',50 W | Faro Punta Maya        |
| 2) | 23°10',60 N, | 081°28',50 W |                        |
| 3) | 23°19',50 N, | 081°11',50 W |                        |
| 4) | 23°14',60 N, | 081°07',20 W | Cayo Piedras del Norte |
| 5) | 23°11',50 N, | 081°07',20 W | Punta Las Morlas       |

Prescripciones relativas a las descargas en aguas interiores y territoriales, bajo la jurisdicción del archipiélago de Sabana-Camagüey.

Prohibiciones:

Toda descarga en el mar de hidrocarburos, mezclas oleosas, sustancias nocivas líquidas, basuras o sustancias perjudiciales procedentes de buques de cualquier tipo o tamaño.

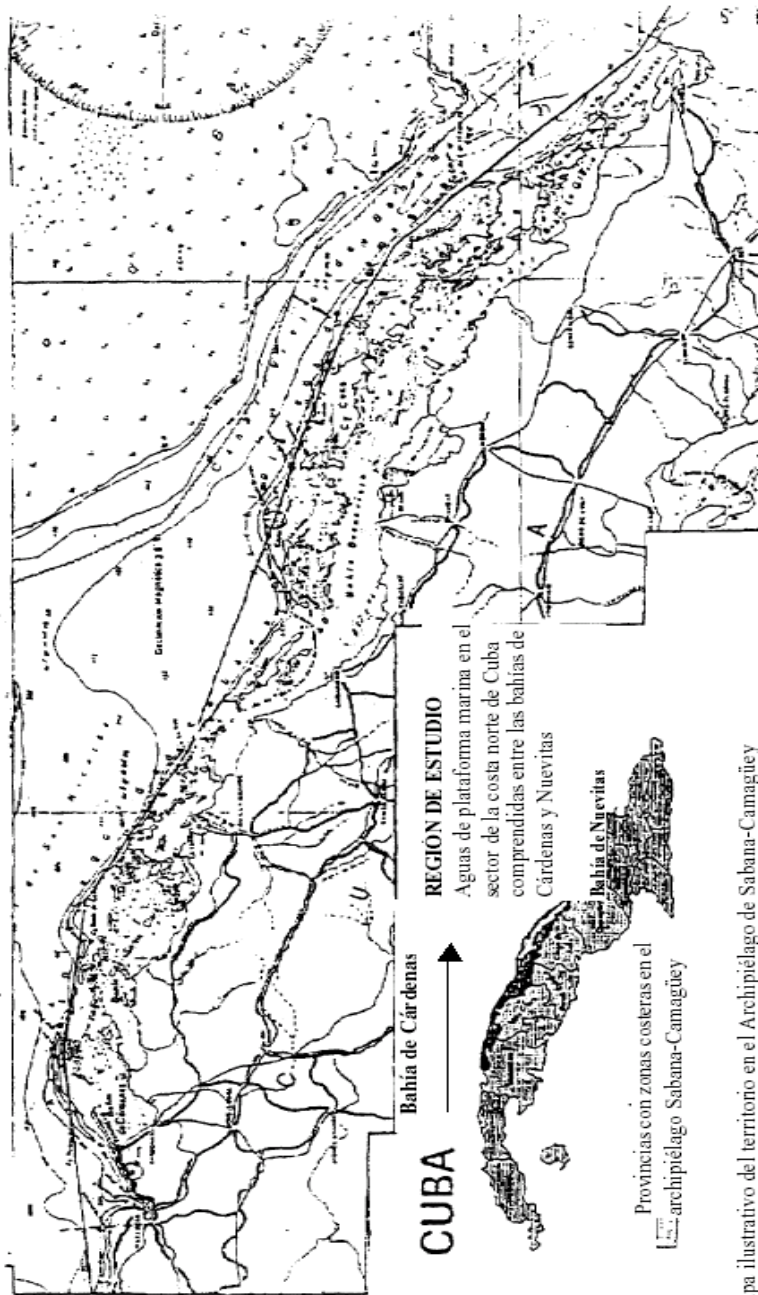
Toda descarga de hidrocarburos o mezclas oleosas procedentes de los tanques de carga, incluidas las cámaras de bombas de carga de los petroleros y de los espacios de sentina de las cámaras de máquinas, mezclados con residuos de carga.

Todo vertimiento en el mar de los siguientes tipos de desechos procedentes de buques de cualquier tipo o tamaño: 1) plásticos, cuerdas o redes de pesca sintéticas, bolsas de basura de plástico; 2) materiales sueltos de estiba, revestimientos y material de empaque; 3) papel, trapos, vidrios, botellas, metal, cerámica y similares.

Los buques evitarán descargar agua de lastre o utilizar el método de vaciamiento y llenado mientras naveguen por aguas territoriales bajo jurisdicción del archipiélago de Sabana-Camagüey (resolución A.774(18): Directrices para impedir la introducción de organismos acuáticos y agentes patógenos indeseados que pueda haber en el agua de lastre y en los sedimentos descargados por los buques).

**CUBA**

**PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y DESARROLLO SOSTENIDO DEL ECOSISTEMA DE SABANA-CAMAGÜEY**



Mapa ilustrativo del territorio en el Archipiélago de Sabana-Camagüey  
Centro de datos marinos del Instituto Cubano de Hidrografía

## ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 11 del orden del día



A 22/Res.928  
15 enero 2002

OMI  
**Resolución A.928(22)**

aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 11 del orden del día)

**APLICACION EFICAZ EN FECHA TEMPRANA DEL CONVENIO  
INTERNACIONAL SOBRE EL CONTROL DE LOS SISTEMAS  
ANTIINCRUSTANTES PERJUDICIALES EN LOS BUQUES**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y a otras cuestiones relacionadas con los efectos de la navegación marítima en el medio marino,

TOMANDO NOTA de que la Conferencia internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales para buques adoptó, el 5 de octubre de 2001, el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (en adelante denominado "el Convenio"),

TOMANDO NOTA TAMBIEN de que la citada Conferencia adoptó la resolución 1, en la que se pedía a los Estados Miembros de la Organización que hicieran todo lo posible por prepararse para dar su consentimiento en obligarse por el Convenio con carácter de urgencia, respetando la fecha de implantación de las medidas del 1 de enero de 2003, mencionada en el anexo 1 del Convenio,

RECORDANDO que en el preámbulo del Convenio se hace referencia al planteamiento preventivo establecido en el Principio 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo,

CONSCIENTE de la importancia de difundir la información relativa a las medidas adoptadas por los Gobiernos, tal como se dispone en el artículo 9 del Convenio,

1. INSTA a los Gobiernos a que faciliten cuanto antes la información disponible relativa a cualquier sistema antiincrustante cuyo uso hayan aprobado, restringido o prohibido en virtud de su legislación nacional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9, párrafo 1 b), del Convenio;
2. PIDE al Secretario General que difunda, por los medios oportunos, toda información que se comunique a la Organización, tan pronto como se reciba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9, párrafo 2, del Convenio.

## ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 11 del orden del día



A 22/Res.929  
15 enero 2002

OMI  
**Resolución A.929(22)**

aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 11 del orden del día)

**ENTRADA EN VIGOR DEL ANEXO VI DEL MARPOL 73/78**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y a otras cuestiones relacionadas con los efectos de la navegación marítima en el medio marino,

RECORDANDO TAMBIEN que la Conferencia de las Partes en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (en adelante denominada "la Conferencia") adoptó, el 26 de septiembre de 1997, el Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, (en adelante denominado "el Protocolo de 1997") mediante el cual se añadió al MARPOL 73/78 el Anexo VI, titulado "Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques",

OBSERVANDO que la Conferencia, mediante la resolución 1, relativa al Examen del Protocolo de 1997, instó a los Estados Miembros de la Organización a que tomaran las medidas necesarias para dar su consentimiento en quedar obligados por el Protocolo de 1997 el 31 de diciembre de 2002, a más tardar,

OBSERVANDO TAMBIEN que la Conferencia invitó al Comité de Protección del Medio Marino a que, si las condiciones para la entrada en vigor del Protocolo de 1997 no se hubieran cumplido al 31 de diciembre de 2002, empezara a examinar en su primera reunión celebrada con posterioridad a esa fecha y con carácter de urgencia los obstáculos a la entrada en vigor del Protocolo de 1997 y las medidas necesarias para superarlos,

OBSERVANDO ASIMISMO que el Protocolo de 1997 entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos quince Estados, cuyas flotas mercantes combinadas constituyan no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, se hayan constituido en Partes en el Protocolo de 1997, y que, al 29 de noviembre de 2001, sólo cuatro Estados, que representan aproximadamente el 14,28% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, habían ratificado el Protocolo de 1997,



RECONOCIENDO que el sector naviero está preparado para implantar las prescripciones del Anexo VI del MARPOL 73/78, en particular las que se refieren al Código Técnico sobre los NO<sub>x</sub>, el control del uso de sustancias que agotan la capa de ozono, la incineración y el control del contenido de azufre en el combustible líquido,

RECONOCIENDO TAMBIEN la necesidad urgente de implantar a escala mundial las prescripciones internacionales para la prevención de la contaminación del aire por los buques en virtud del Anexo VI del MARPOL 73/78,

CONVENCIDA de que el fomento de la cooperación técnica acelerará la aceptación e implantación del Protocolo de 1977 por parte de los Estados,

1. INSTA a los Gobiernos a que acepten el Protocolo de 1997 a la mayor brevedad;
2. INVITA a los Gobiernos a que, en colaboración con la OMI, fomenten y proporcionen directamente, o por conducto de la Organización, apoyo a los Estados que soliciten asistencia técnica para el desarrollo de su legislación nacional a fin de dar efecto al Protocolo de 1997 y de introducir otras medidas para su implantación;
3. PIDE al Comité de Protección del Medio Marino que en el primer periodo de sesiones que celebre en 2003 revise la situación relativa a la entrada en vigor del Protocolo de 1997 teniendo en cuenta la resolución 1 de la Conferencia, si lo considera necesario de acuerdo con el progreso de las ratificaciones;
4. PIDE TAMBIEN al Comité de Protección del Medio Marino que considere las medidas necesarias para superar cualesquiera obstáculos;
5. PIDE ADEMAS al Secretario General que tome las medidas adicionales que sean precisas para ayudar a los Gobiernos Miembros a constituirse en Partes en el Protocolo de 1997 y a implantar las prescripciones de dicho Protocolo.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
22º periodo de sesiones  
Punto 10 del orden del día



A 22/Res.930  
17 diciembre 2001

OMI

**Resolución A.930(22)**

*Aprobada el 29 de noviembre de 2001  
(Punto 10 del orden del día)*

**DIRECTRICES SOBRE LA PROVISION DE GARANTIA FINANCIERA  
PARA LOS CASOS DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR**

LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL Y EL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LA OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO,

TOMANDO NOTA de la importancia asignada al factor humano en el plan de acción de la Organización Marítima Internacional (OMI), que reviste una importancia capital para impulsar un transporte marítimo de calidad y del objetivo básico de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que es la promoción de condiciones de trabajo decentes,

RECORDANDO la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, así como las normas internacionales del trabajo aplicables al empleo marítimo,

RECORDANDO TAMBIEN los principios de derechos humanos de ámbito internacional generalmente aceptados, aplicables a todos los trabajadores,

RECORDANDO ASIMISMO el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, en el que se exige a todo Estado de abanderamiento que de manera efectiva ejerza su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón,

CONSIDERANDO las disposiciones del artículo 5 de la Convención de Viena sobre relaciones consulares, 1963, en especial la extensión por parte de un Estado de la protección y ayuda consular a sus nacionales y a sus buques y tripulaciones,

CONSIDERANDO ASIMISMO el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, y el Convenio internacional sobre embargo preventivo de buques, 1999,

TOMANDO NOTA de las normas internacionales del trabajo aplicables al empleo marítimo y en especial del Convenio de la OIT sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (Nº 166),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de la resolución sobre la protección de los salarios de los marinos abandonados, adoptada por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo en su 252ª reunión (marzo 1992),

RECONOCIENDO que el abandono de la gente de mar es un problema serio, que tiene una dimensión humana y otra social,

CONSIDERANDO TAMBIEN que, dada la naturaleza global del sector del transporte marítimo, la gente de mar requiere una protección especial,

PREOCUPADOS POR el hecho de que, si los propietarios de buques carecen de una garantía financiera eficaz, en los casos de abandono es posible que la gente de mar no reciba la remuneración adeudada o no se la repatrie con prontitud,

TOMANDO NOTA de que las Directrices representan una contribución importante a los objetivos de impedir la utilización de buques deficientes y de mejorar la protección social de la gente de mar,

RECONOCIENDO TAMBIEN que en la presente resolución no se pide la adopción de mecanismos adicionales cuando las legislaciones nacionales ya otorguen el mismo nivel de protección que las Directrices, o bien lo excedan,

AFIRMANDO que el derecho a la repatriación, manutención mientras perdure la situación de abandono, y el pago de la remuneración han de formar parte de los derechos reglamentarios y contractuales de la gente de mar y que los mismos no han de verse afectados por la incapacidad o falta de voluntad de los propietarios de buques de dar cumplimiento a sus obligaciones,

RECONOCIENDO ASIMISMO que en los casos en los que los propietarios no cumplen las obligaciones que le corresponden, es posible que hayan de intervenir los Estados de abanderamiento y en algunos casos los Estados de los que la gente de mar es nacional, o bien el Estado rector del puerto,

EN EL CONVENCIMIENTO de que procede adoptar las Directrices como una medida provisional para asegurar la provisión de una garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar,

1 ADOPTAN las Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 PIDEN a los Gobiernos Miembros que señalen esta resolución y las Directrices a la atención de los propietarios de buques y de la gente de mar y a sus respectivas organizaciones;

3 INSTAN a los Gobiernos Miembros a que, cuando den cumplimiento a sus obligaciones como Estados de abanderamiento:

- .1 se aseguren de que los propietarios de buques acatan las Directrices;
- .2 se aseguren de que la gente de mar empleada o contratada en buques que enarbolan su pabellón goza de protección para los casos de abandono mediante un sistema de garantía financiera;

- .3 adopten, para eventualidades, disposiciones para la manutención y la repatriación de la gente de mar empleada o contratada en los buques que enarbolan su pabellón, en los casos de abandono;
- 4 INSTAN TAMBIEN a los Gobiernos Miembros en los que en el territorio bajo su jurisdicción se haya abandonado a gente de mar, a que informen del caso al Estado de abanderamiento del buque y a los Estados de los que son nacionales la gente de mar, y a que colaboren entre ellos y presten asistencia a fin de conseguir una pronta solución al problema;
- 5 INVITAN a los Gobiernos Miembros a que reconozcan que, de conformidad con las normas laborales internacionales pertinentes, en los casos en los que el propietario de un buque no da cumplimiento a sus obligaciones de ámbito internacional y falla el sistema de garantía financiera para repatriar a la gente de mar abandonada, o el Estado de abanderamiento no se hace cargo de la situación, es posible que le corresponda al Estado rector del puerto o a los Estados de los que son nacionales la gente de mar, hacerse cargo de la repatriación, sin perjuicio de las acciones que puedan incoar para resarcirse de los gastos;
- 6 RECOMIENDAN que los Gobiernos Miembros:
  - .1 señalen a la atención de sus autoridades de inmigración las ventajas que conlleva el que la gente de mar esté cubierta por un sistema de garantía financiera para casos de abandono;
  - .2 tengan presente que la carencia de un sistema de garantía financiera no debería perjudicar la consideración que se le dé a la gente de mar abandonada con respecto a las leyes de inmigración;
- 7 SOLICITAN a los Gobiernos Miembros que, sin perjuicio de los requisitos de notificación dispuestos en los instrumentos internacionales aplicables, comuniquen al Secretario General de la OMI o al Director General de la OIT, a los efectos de distribuir ampliamente la información, los puntos de contacto designados para tratar los casos de abandono y las demás cuestiones a las que se hace referencia en las Directrices;
- 8 INVITAN a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo o de observadoras en el contexto de la OMI o de la OIT, según proceda, a que tomen nota de los casos de abandono de la gente de mar y los transmitan, cuando así se les solicite, a la OMI o a la OIT;
- 9 PIDEN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que mantengan sometido a examen el problema del abandono y que evalúen periódicamente la magnitud del problema;
- 10 de la OIT a que examinen otras medidas adecuadas que constituyan soluciones sostenibles a largo plazo mediante las que se aborden los problemas a los que se hace referencia en las presentes Directrices;
- 11 PIDEN a la Asamblea de la OMI y al Consejo de Administración de la OIT que mantengan sometidas a revisión las Directrices y que las enmienden según sea necesario; e
- 12 INVITAN a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de que las presentes Directrices entrarán en vigor el 1 de enero de 2002.

## A N E X O

**DIRECTRICES SOBRE LA PROVISION DE GARANTIA FINANCIERA  
PARA LOS CASOS DE ABANDONO DE LA GENTE DE MAR****1 INTRODUCCION**

1.1 El objetivo de las presentes Directrices es servir de orientación a los Estados para que, cuando aprueben sus normas nacionales, puedan determinar cuáles son los aspectos más importantes que se han de tener en cuenta en relación con la garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar.

1.2 En las Directrices se recomiendan medidas que han de ser implantadas por los propietarios de buques a fin de asegurar que, en caso de abandono, la gente de mar esté cubierta por un sistema adecuado de garantía financiera. En las Directrices se determinan las características principales y el ámbito de aplicación del sistema de garantía financiera y también se formulan recomendaciones con respecto a la certificación del sistema de garantía financiero.

1.3 Estas Directrices también son aplicables a los buques pesqueros dedicados a viajes internacionales.

**2 DEFINICIONES**

2.1 A los efectos de las presentes Directrices, y salvo disposición expresa en otro sentido, se entenderá:

- .1 por *propietario de buque*, el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor o el agente naval o el fletador a casco desnudo, que asume del propietario la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y las responsabilidades correspondientes;\*
- .2 por *gente de mar* toda persona que está empleada o contratada para cualquier puesto a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima; y
- .3 por *abandono*, la situación que se caracteriza por la ruptura de vínculos entre el propietario de un buque y la gente de mar. El abandono se da cuando el propietario de un buque deja de cumplir ciertas obligaciones fundamentales con respecto a la gente de mar relativas a la pronta repatriación y pago de la remuneración adeudada y a la cobertura de las necesidades básicas, entre otras, una alimentación adecuada, alojamiento y atención médica. Constituye situación de abandono el que se haya dejado al capitán del buque sin medios financieros para la explotación del buque.

---

\* Artículo 1 c) del Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (Nº 179) y regla IX/1.2 del SOLAS 1974, enmendado.

### **3 AMBITO DE APLICACION**

3.1 Se insta a los propietarios de buques a que den cumplimiento a estas Directrices con respecto a todos los buques de navegación marítima.

3.2 Las presentes Directrices no son de aplicación a los buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que están destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, a menos que dicho Estado decida lo contrario.

### **4 OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES**

4.1 Los propietarios de buques, deberán disponer de un sistema de garantía financiera que se ajuste a las presentes Directrices.

4.2 Los propietarios de buques emplazarán a bordo carteles en los que se den a conocer las señas para ponerse en contacto con las personas o entidades encargadas de tramitar las reclamaciones cubiertas por estas Directrices.

### **5 ALCANCE DE LOS SISTEMAS DE GARANTIA FINANCIERA**

5.1 El sistema de garantía financiera cubrirá:

- .1 los gastos por la repatriación de la gente de mar, que se sufragarán sin costo alguno para la gente de mar;
- .2 el sustento de la gente de mar, desde el momento del abandono hasta el de su llegada al lugar donde se les repatrie;
- .3 el pago de toda la remuneración adeudada a la gente de mar, así como de todas las prestaciones a las que tenga derecho por el contrato; y
- .4 el pago a la gente de mar de otros gastos en los que haya incurrido durante el periodo de abandono que tengan su origen en la situación de abandono.

5.2 En caso de que el propietario del buque no cumpla sus obligaciones, el sistema de garantía financiera cubrirá la repatriación de la gente de mar por medios adecuados y rápidos, normalmente por transporte aéreo, incluyendo la provisión de sustento y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deja el buque hasta la llegada al lugar de repatriación, los cuidados médicos, el pasaje y el transporte de los efectos personales así como cualquier otro gasto razonable.

5.3 El sustento de la gente de mar, mientras perdure la situación de abandono, incluirá: alimentos adecuados, vestuario, alojamiento, cuidados médicos y otras necesidades básicas.

5.4 En el pago de la gente de mar de toda la remuneración adeudada se incluirán los salarios devengados y las demás prestaciones previstas en el contrato de empleo y en la legislación nacional.

5.5 Cuando la gente de mar incurra en otros gastos razonables durante el periodo del abandono, estarán facultados a que se les reembolsen tales gastos con cargo al sistema de garantía financiera.

## **6 MODALIDADES DEL SISTEMA DE GARANTIA FINANCIERA**

6.1 El sistema de garantía financiera podrá adoptar la modalidad, entre otras, de un plan de seguridad social, un seguro, un fondo nacional u otras formas de garantía financiera.

6.2 El sistema de garantía financiera, además de lo dispuesto en el párrafo 5.1:

- .1 contemplará la posibilidad de acceso directo al mismo por parte de la gente de mar;
- .2 tendrá una cobertura suficiente con respecto a los elementos del abandono a los que se hace referencia en las presentes Directrices; y
- .3 será aplicable a toda la gente de mar, independientemente de su nacionalidad.

## **7 CERTIFICADOS**

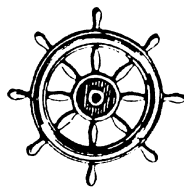
7.1 Los propietarios de buques se asegurarán de que en sus buques de navegación marítima dedicados a viajes internacionales se cuenta a bordo con un certificado en el que se atestigüe la existencia de un sistema de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar. Este certificado se exhibirá en un lugar visible en los espacios de alojamiento de la gente de mar.

7.2 Si para garantizar la cobertura de toda la gente de mar a bordo de un buque fuere necesario más de un certificado, deberán exhibirse todos ellos.

7.3 Como mínimo, el certificado incluirá:

- .1 nombre del buque;
- .2 distintivo de llamada del buque;
- .3 puerto de matrícula del buque;
- .4 N° IMO del buque;
- .5 nombre del proveedor de garantía financiera;
- .6 domicilio social del proveedor de garantía financiera;
- .7 nombre del propietario del buque;
- .8 periodo de validez de la garantía financiera; y
- .9 atestación de que la garantía financiera se ajusta a las normas recomendadas que figuran en las presentes Directrices.

7.4 Cuando así lo exijan las autoridades de inmigración, se les facilitará una copia del certificado, a fin de informarles de que la gente de mar está cubierta por un sistema de garantía financiera que abarca su sustento, repatriación y pago de la remuneración adeudada.



## **INFORMACIONES**

### **A G E N D A**

Marzo	4 – 8	OMI – Londres Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) 47º período de sesiones.
	18 – 22	OMI – Londres. Subcomité de Proyecto y Equipo del buque (DE) 45º período de sesiones.
Abril	8 – 12	OMI – Londres Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) 10º período de sesiones.
	25 – 26	OMI – Londres Comité Jurídico (LEG) 84º período de sesiones.

