

(PÚBLICO)

---

## BOLETIN INFORMATIVO MARITIMO N° 8/2003

Valparaíso, Agosto 2003

---

### INDICE

#### *ACTIVIDAD NACIONAL*

Página

#### *RESOLUCIONES*

- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.100/35, de 22 de Noviembre de 2002. Autoriza la navegación por rutas que se indican.....	9
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2084, de 1 de Agosto de 2003. Otorga permiso a la Sociedad Pesquera ALIMAR S.A., para efectuar vertimientos en jurisdicción de la Gobernación Marítima de Talcahuano.....	14
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2085, de 1 de Agosto de 2003. Otorga permiso a la Sociedad Pesquera LANDES S.A., para efectuar vertimientos en jurisdicción de la Gobernación Marítima de Talcahuano.....	20
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2133, de 8 de Agosto de 2003. Fija la Zona de Protección Litoral, para la empresa INVERSIONES ERRÁZURIZ LTDA., en aguas de la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Castro.....	25
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2134, de 8 de Agosto de 2003. Aprueba plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM "MARÍA VICTORIA II" .....	27
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2135, de 8 de Agosto de 2003. Aprueba plan de emergencia en playa en caso de contaminación por hidrocarburos para los artefactos navales del Centro de Cultivos "RUPANCO I".....	29
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2136, de 8 de Agosto de 2003. Aprueba plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la MN "MARGOT MARÍA VI" .....	30

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2137, de 8 de Agosto de 2003. Aprueba plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del RAM “HALCÓN II”.....	31
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2138, de 8 de Agosto de 2003. Aprueba plan de contingencia para el control de derrame de hidrocarburos para los artefactos navales del Centro de Cultivos PAIDAD – QUEILEN.....	32
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2139, de 8 de Agosto de 2003. Aprueba plan de contingencia para el control de derrame de hidrocarburos para los artefactos navales del Centro de Cultivos YUTUY – CASTRO.....	33
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2141, de 8 de Agosto de 2003. Aprueba plan de contingencia en caso de derrame de hidrocarburos de ASENAV S.A. – VALDIVIA.....	34
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2142, de 8 de Agosto de 2003. Aprueba plan de contingencia por derrame de hidrocarburos del artefacto naval “PMO-0047” del Centro de Cultivos PORCELANA – FIORDO COMAU.....	36
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2143, de 8 de Agosto de 2003. Aprueba plan de contingencia por derrame de hidrocarburos del artefacto naval “FIORDO 07” del Centro de Cultivos PUMALIN – BAHÍA PUMALIN.....	38
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2144, de 8 de Agosto de 2003. Aprueba plan de contingencia por derrame de hidrocarburos del artefacto naval “FIORDO 06” del Centro de Cultivos CHILCO – FIORDO REÑIHUE.....	40
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2145, de 8 de Agosto de 2003. Aprueba plan de contingencia por derrame de hidrocarburos del artefacto naval “FIORDO 05” del Centro de Cultivos PORCELANA – FIORDO COMAU.....	42
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2258, de 27 de Agosto de 2003. Aprueba plan de emergencia en caso de derrame de hidrocarburos de la LP “ÑANDU”.....	44
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2259, de 27 de Agosto de 2003. Aprueba plan de emergencia para derrames de hidrocarburos del AHTS “SEACOR LAREDO”.....	45

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2260, de 27 de Agosto de 2003. Aprueba plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “LONCO”.....	47
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2261, de 27 de Agosto de 2003. Aprueba plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “LIDER”.....	49
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2262, de 27 de Agosto de 2003. Aprueba plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “LIBAS”.....	51
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2263, de 27 de Agosto de 2003. Aprueba plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “GUALPEN”.....	53
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12.600/2264, de 27 de Agosto de 2003. Aprueba plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “MALLECO”.....	55
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 1.750 exenta, de 31 de Julio de 2003. Distribución de la fracción artesanal de pesquería de Merluza común por organizaciones en regiones que indica. Deja sin efecto resolución que señala.....	57
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 1.816 exenta, de 8 de Agosto de 2003. Modifica resolución N° 1.750 exenta, de 2003.....	60
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca N° 1.861 exenta, de 14 de Agosto de 2003. Modifica resoluciones N° 360 y N° 1.043, de 2003.....	61
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca – Servicio Nacional de Pesca. N° 1.067 exenta, de 14 de Agosto de 2003. Establece procedimiento para el control de pesca de investigación que indica.....	63
-	Ministerio de Salud. Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena. N° 900, de 4 de Julio de 2003. Modifica resolución N° 585, de 2003.....	64

-	Ministerio de Salud. Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena. N° 1.017, de 31 de Julio de 2003. Ratifica y mantiene para la jurisdicción territorial que indica Resolución N° 126, de 2003.....	66
-	Ministerio de Salud. Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena. N° 1.053, de 8 de Agosto de 2003. Ratifica y mantiene condiciones sanitarias en la extracción, proceso, comercialización y traslado del recurso Loco.....	68
-	Ministerio de Salud. Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena. N° 1.054, de 8 de Agosto de 2003. Modifica resolución N° 585, de 2003.....	70
-	Ministerio de Salud. Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena. N° 1.063, de 12 de Agosto de 2003. Ratifica y mantiene condiciones sanitarias en la extracción, proceso, comercialización y traslado del recurso Loco.....	72

***DECRETOS SUPREMOS***

-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 552 exento, de 7 de Agosto de 2003. Establece veda biológica para el recurso Anchoqueta en área y período que indica.....	74
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 557, de 11 de Agosto de 2003. Modifica decreto N° 234 exento, de 2003.....	76
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 558 exento, de 11 de Agosto de 2003. Modifica decreto N° 326 exento, de 2003.....	77
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 559 exento, de 11 de Agosto de 2003. Establece veda extractiva para el recurso Macha en el área marítima que indica.....	78
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 560 exento, de 11 de Agosto de 2003. Establece área de manejo y explotación de recursos bentónicos para la II Región.....	80
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 561 exento, de 11 de Agosto de 2003. Establece área de manejo y explotación de recursos bentónicos para la VIII Región.....	82

-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 562 exento, de 11 de Agosto de 2003. Establece área de manejo y explotación de recursos bentónicos para la V Región.....	84
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 563 exento, de 11 de Agosto de 2003. Establece área de manejo y explotación de recursos bentónicos para la XI Región.....	86
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 564 exento, de 11 de Agosto de 2003. Establece área de manejo y explotación de recursos bentónicos para la IV Región.....	88
-	Ministerio de Hacienda. D.S. N° 444, de 12 de Junio de 2003. Designa consejero de la H. Junta General de Aduanas a don Francisco Leiva Vega.....	90
-	Ministerio de Hacienda. D.S. N° 430, de 4 de Agosto de 2003. Modifica decreto N° 1.230, de 1989.....	91
-	Ministerio de Relaciones Exteriores. D.S. N° 94, de 7 de Abril de 2003. Promulga las Enmiendas al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, en su forma modificada por el protocolo de 1978 (MARPOL 73-78), adoptadas mediante resoluciones del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional y de la Conferencia de las Partes de dicho Convenio.....	92
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 114, de 9 de Julio de 2003. Fija valores de sanción de especies hidrobiológicas que indica período 2003-2004.....	93
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 116, de 15 de Julio de 2003. Suspende transitoriamente recepción de solicitudes y otorgamiento de autorizaciones de pesca de especies que indica.....	96
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 568 exento, de 13 de Agosto de 2003. Modifica decreto N° 1.105 exento, de 2002.....	97
-	Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Subsecretaría de Pesca D.S. N° 569 exento, de 13 de Agosto de 2003. Modifica decreto N° 1.111 exento, de 2002, que estableció límites máximos de captura por armador en unidades de pesquería Sardina española y Anchoveta, letra b) del artículo 2° de la ley N° 19.713.....	99

- Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.  
Subsecretaría de Pesca D.S. N° 571 exento, de 13 de Agosto de 2003.  
Modifica decreto N° 1.105 exento, de 2002..... 101
- Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.  
Subsecretaría de Pesca D.S. N° 573 exento, de 14 de Agosto de 2003.  
Modifica decreto N° 1.125 exento, de 2002, que estableció límites máximos de captura  
por armador en unidades de pesquería de Sardina española y Anchoveta, I y II regiones,  
letra q) del artículo 2° de la ley N° 19.713..... 103

***LEYES***

- Ley N° 19.888, de 14 de Julio de 2003.  
Establece financiamiento necesario para asegurar los objetivos sociales prioritarios  
del Gobierno..... 105

***DOCUMENTOS E INFORMACIONES INTERNACIONALES***

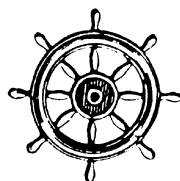
***CIRCULARES DE LA OMI***

- OMI, Circular N° 2456, de 17 de Febrero de 2003.  
Consecuencias de la CONVEMAR para la Organización..... 111

***INFORMACIONES***

- Agenda ..... 232

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



## **ACTIVIDAD NACIONAL**





## **RESOLUCIONES**

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.100/35 VRS.

AUTORIZA LA NAVEGACIÓN POR RUTAS  
QUE SE INDICAN.

VALPARAÍSO, 12 de Noviembre de 2002.

VISTO: lo dispuesto por los artículos 3°, letra h), 7° y 10° del D.F.L. N° 292 de 1953; artículos 2°, 6°, 29° y demás pertinentes del D.L. N°. 2.222, de 1978, sobre Ley de Navegación, y las atribuciones que me confiere los artículos 7 y 45 inciso final D.S. (M) N° 397 de 1985,

CONSIDERANDO: Las iniciativas de empresarios nacionales de la XII Región para desarrollar actividades de turismo marítimo en el área de Puerto Williams, canales y aguas interiores chilenas circundantes; los trabajos de señalización marítima ejecutados en el área y la existencia de adecuada cartografía de la zona, contenida en las cartas de navegación N° 1.318; 13.600; 13.620, 1.206; 1.301 y 1.307, publicadas por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada,

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, en forma temporal, a contar de esta fecha y por un período de 36 meses, la navegación de naves mercantes de pasajeros y deportivas, de bandera chilena, que zarpando de o recalando a Puerto Williams o Puerto Navarino, naveguen en forma continuada e ininterrumpida por cualquiera de las siguientes rutas de aguas interiores chilenas:
  - a.- Circuito Cabo de Hornos: Canal Beagle, Paso Picton, Paso Goree, Bahía Nassau, Paso Mantellero, Canal Franklin, Paso Mar del Sur, Cabo de Hornos, Paso Richmond, Paso Picton y Canal Beagle, y viceversa.
  - b.- Circuito Ventisqueros: Canal Beagle, Brazo Norweste, Canal Thomson, Brazo Surweste y Canal Beagle, y viceversa.
  - c.- Circuito Navarino: Canal Beagle, Canal Murray, Bahía Nassau, Paso Goree, Paso Picton y Canal Beagle, y viceversa.

Asimismo, estas naves podrán navegar parcialmente y/o combinando dos o más de los circuitos antes señalados, previa autorización expresa de este Director General o del Gobernador Marítimo de Puerto Williams, en su caso.

- 2.- AUTORIZÁSE, en forma temporal, a contar de esta fecha y por un período de 36 meses, la navegación continuada e ininterrumpida por cualquiera de los circuitos señalados en el párrafo 1.- letras a) y b) precedentes, a las naves deportivas de bandera extranjera sin fines comerciales y con un máximo de 12 personas a bordo, debiendo ellas dar inicio a su navegación en Puerto Williams o Puerto Navarino y dar término a la misma en uno de dichos puertos.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

Asimismo, estas naves podrán navegar parcialmente cualquiera de ambos circuitos, previa autorización expresa de este Director General o del Gobernador Marítimo de Puerto Williams, en su caso.

- 3.- LAS NAVES que naveguen las rutas autorizadas, quedarán sujetas en todo a las normas chilenas que regulan la navegación en aguas interiores, debiendo previo a cada viaje, informar por escrito su plan de ruta al Gobernador Marítimo de Puerto Williams, el que instruirá a los armadores o representantes de la nave, antes del inicio de la navegación solicitada, acerca de sus obligaciones para con la Autoridad Marítima chilena.
- 4.- LA DESCRIPCIÓN de las rutas a que se refiere el párrafo 1.- precedente, se señalan en los gráficos anexos, los que forman parte integrante de esta Resolución.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

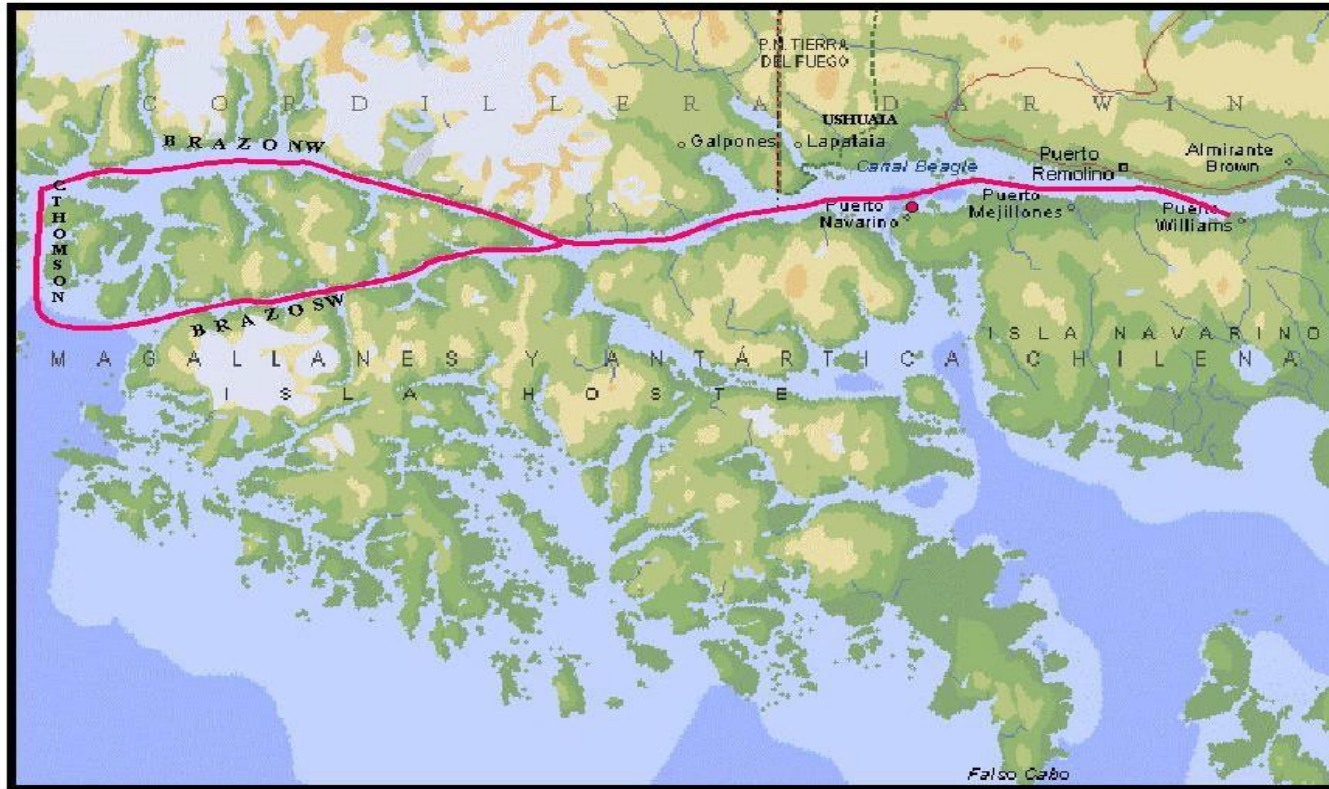
(Fdo.)

RODOLFO CODINA DÍAZ  
VICEALMIRANTE  
DIRECTOR GENERAL

## ANEXO "A" CIRCUITO CABO DE HORNOS



ANEXO "B" CIRCUITO VENTISQUERO



## ANEXO "C" CIRCUITO DE NAVARINO



DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2084 VRS.

OTORGA PERMISO A LA SOCIEDAD PESQUERA ALIMAR S.A., PARA EFECTUAR VERTIMIENTOS EN JURISDICCIÓN DE LA GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE TALCAHUANO.

VALPARAÍSO, 1 de Agosto de 2003.

VISTOS: Lo dispuesto en el artículo 142 del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; artículo 140 del D.S. N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; Anexo III LC/72, Convenio de la Contaminación del Mar por Vertimientos de desechos y otras Materias; artículos 3 y 4 del Convenio Internacional para la Protección del Medio Marino y Zonas Costeras del Pacífico Sudeste, promulgado por D.S. N° 296 de 1996 y publicado en el Diario Oficial de 14 de Junio de 1996; el artículo VI del Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación proveniente de Fuentes Terrestres y sus Anexos, promulgado por D.S. N° 295 del 7 de Abril de 1986, publicado en el Diario Oficial de 19 de Junio de 1986 y

CONSIDERANDO:

- 1.- Los antecedentes del proyecto de “Descarga de Pesca Pelágica Artesanal al Muelle Jureles de la Comuna de Coronel” presentado por la Empresa Pesquera ALIMAR S.A. al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), en la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Talcahuano:
  - a.- Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto “Descarga de Pesca Pelágica Artesanal al Muelle Jureles de la Comuna de Coronel”, presentado por la Empresa Pesquera ALIMAR S.A. y acogida a trámite por la COREMA VIII Región, a través de la Resolución Exenta N° 124/2003, del 19 de marzo de 2003.
  - b.- El Adenda de la DIA, enviado mediante el Oficio COREMA VIII Región Ord. N° 183/2003, de fecha 11 de abril de 2003.
  - c.- El Informe Consolidado de Evaluación (ICE) de la DIA del proyecto “Descarga de Pesca Pelágica Artesanal al Muelle Jureles de la Comuna de Coronel”, de la COREMA VIII Región de fecha 20 de mayo de 2003.
  - d.- La Resolución Exenta N° 092/2003 de la Dirección Regional del Medio Ambiente, Región del Bío-Bío, que resuelven la DIA del proyecto “Descarga de Pesca Pelágica Artesanal al Muelle Jureles de la Comuna de Coronel” de fecha 26 de mayo de 2003.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- 2.- Lo expresado por la Autoridad Marítima mediante los documentos:
- a.- G.M. (T) Ordinario N° 12.600/198/CONAMA, del 2 de abril de 2003, que emite opinión con respecto de la DIA en comentario.
  - b.- G.M. (T) Ordinario N° 12.600/249/CONAMA, del 28 de abril de 2003, que emite opinión al Adenda de la DIA en comentario,

**RESUELVO:**

- 1.- OTÓRGASE a la Empresa Pesquera ALIMAR S.A., permiso para efectuar faenas de vertimientos de residuos líquidos hasta una cantidad de 1.000 m<sup>3</sup>, por buque, bajo las condiciones y prevenciones establecidas en el anexo A.
- 2.- La presente Resolución tendrá vigencia hasta el término de la vida útil del proyecto o cuando la Empresa Pesquera ALIMAR S.A., decida modificar las condiciones originales de su proyecto “Descarga de Pesca Pelágica Artesanal al Muelle Jureles de la Comuna de Coronel” o no dé cumplimiento a lo establecido en el Anexo A.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

## ANEXO "A"

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS QUE DEBE CUMPLIR EMPRESA ALIMAR S.A. PARA EFECTUAR  
EL VERTIMIENTO DE LAS AGUAS DE DESCARGA DESDE MUELLE JURELES  
EN PUERTO DE CORONEL

## 1.- DEL TIPO DE RESIDUO, LUGAR Y MÉTODO DE VERTIMIENTO

- a) Sólo se deberá verter el agua de descarga utilizada para fluilizar la pesca.
- b) Sólo se deberá verter un máximo de 1.000 m<sup>3</sup> de agua de descarga por buque.
- c) Previa a las operaciones de vertimiento, aquellas naves que han sido dispuestas para realizar las tareas de vertimiento de las aguas de descarga, deberán presentar al Servicio de Inspección de Nave (SINAV) de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, DIRSOMAR, un estudio con las condiciones mínimas de estabilidad de la carga a la cual estarán sometida para el transporte del mencionado residuo líquido, conforme a lo establecido en la Resolución OMI A.749(18).
- d) El área en que se realizará el vertimiento deberá ubicarse a partir de una línea imaginaria localizada entre las coordenadas 36°46'49" L.S., 73°26'13" L.W. y 36°47'51" L.S., 73°31'27" L.W., es decir, a una distancia de 12 millas náuticas al oeste de Punta Cullinto y 12 millas náuticas al norte de Isla Santa María, conforme a la Carta SHOA N° 604 (actual Carta SHOA N° 6120) y una profundidad mayor de 100 m. Previa a la ejecución de la operación de vertimiento, se deberá informar la posición de inicio a la Autoridad Marítima local.
- e) Durante el proceso de vertimiento, el buque deberá navegar a una velocidad no inferior a 4 nudos en sentido contrario a la corriente.
- f) El caudal de vertimiento no deberá superar los 100 It/seg de residuos líquidos.

## 2.- DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Se deberá cumplir con el programa de monitoreo establecido a través de la Resolución Exenta N° 092/2003 de la Comisión Regional del Medio Ambiente Región del Bío Bío, de fecha 26 de mayo de 2003, el cual comprende los siguientes aspectos:

- a) Monitoreo de RILes.

Se deberá monitorear con una frecuencia semestral, los parámetros más relevantes, de acuerdo a los requerimientos de la Convención Sobre la Prevención de la Contaminación del Mar, por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, de Londres de 1972 (London Dumping Convention 1972).



b) Procedimiento de muestreo y análisis.

En términos generales, el Monitoreo de la Calidad de Agua del Cuerpo Receptor de los RILes de ALIMAR S.A., deberá comprender el muestreo de 2 estaciones, ubicadas en el área de vertimiento de los RILes, durante la maniobra de descarga y una estación control ubicada fuera del área de influencia de los vertimientos.

El procedimiento de muestreo y análisis de los RILes de ALIMAR se deberá desarrollar de acuerdo al siguiente protocolo:

- ?? Un muestreo en el área control: Se tomará muestras de agua y de organismos en la columna de agua.
- ?? Un muestreo de los riles transportados en las bodegas.
- ?? Un muestreo en una estación ubicada en la zona de vertimiento al momento de efectuarse éste. Se muestreará agua y organismos en la columna de agua.
- ?? Un muestreo luego de transcurrido un intervalo de tiempo (30 minutos) en una estación ubicada en el sentido de la dispersión del vertimiento.

En el lugar se deberá completar una planilla de muestreo que incluya, entre otros aspectos:

- ?? Fecha.
- ?? Identificación de la (s) Muestra (s).
- ?? Posicionamiento geográfico.
- ?? Hora de los muestreos.
- ?? pH, temperatura y datos meteorológicos.
- ?? Nombre y características de la embarcación.
- ?? Profundidad.
- ?? Observaciones.

Luego de lo anterior, las muestras debidamente conservadas deberán ser remitidas a laboratorios certificados, luego de lo cual se elaborará un informe, al que se adjuntarán la planilla de muestreo, informe de laboratorio con la firma del responsable de los análisis y discusión de los resultados obtenidos.

Los resultados de este programa serán enviados a la Autoridad Marítima y a la COREMA Región del Bío Bío para el conocimiento del comité técnico, en un plazo máximo de tres meses desde la realización del muestreo.

c) Metodología de Muestreo

El muestreo de agua y sedimentos en la columna de agua, se deberá realizar desde la embarcación que efectuará el vertimiento y las muestras de agua serán tomadas a distintas profundidades mediante una botella Niskin.

Inicialmente, se deberá tomar una muestra puntual desde la bodega del barco cisterna, la que se mantendrá a 4°C hasta su análisis en laboratorio. Las determinaciones a realizar y los límites de detección se señalan en la tabla siguiente y corresponden a los parámetros señalados en el Convenio de Londres de 1972.

d) Columna de Agua

Se deberá realizar un total de 3 estaciones de monitoreo de agua, una control, una ubicada en la zona de influencia directa del vertimiento durante el trayecto, y otra siguiendo las corrientes transcurrido un intervalo de 30 minutos aproximadamente.

Este monitoreo se deberá realizar inicialmente con una frecuencia semestral, pudiendo variar esta frecuencia dependiendo de los resultados que arroje el primer monitoreo.

Los parámetros que se medirán en cada estación de muestreo son los siguientes:

Parámetro	Método	Límite de detección	Estrato
Transparencia	Disco Sección	0.5 m	Toda la Columna
Temperatura	Columna de Hg	1°C	Toda la Columna
Oxígeno disuelto	Volumetría de Winckler	0.1	Superficie y Fondo
pH	Peachímetro	0.1	Superficie y Fondo
DBO5	Demanda Bioquímica de Oxígeno en 5 días	0.2	Superficie y Fondo
Grasas y Aceites	Gravimétrico	10.0	Superficie
Sólidos Sedimentables	Conos Imhoff	0.5	Superficie y Fondo
Sólidos Suspendidos	Gravimetría	5.0	Superficie y Fondo
Fósforo Total	EAM	0.2	Superficie y Fondo
Nitrógeno Total Kjeldahl	EAM	0.1	Superficie y Fondo
Salinidad	Potenciometría	1.0	Toda la Columna
Detergentes SAAM	EAM	0.1	Superficie y Fondo
Materia Orgánica Total (MOT)	Calcinación 550°C	0.01	Sedimentos
Granulometría	Tubo de decantación digital	1 um	Sedimentos

e) Organismos en la columna de agua.

Junto con monitorear la calidad del agua del cuerpo receptor, se deberá evaluar las comunidades presentes en el área de influencia directa de los efluentes y en un sector de referencia, es decir, en las mismas estaciones donde se muestreo la columna de agua.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

En cada estación se deberá tomar una muestra de la columna de agua y se analizará la presencia de organismos, estableciendo los siguientes parámetros comunitarios:

- ?? Abundancia.
- ?? Biomasa.
- ?? Índices Comunitarios.
- ?? Curvas de K-Dominancia.
- ?? Diversidad específica.
- ?? Uniformidad.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2085 VRS.

OTORGA PERMISO A LA SOCIEDAD PESQUERA LANDES S.A., PARA EFECTUAR VERTIMIENTOS EN JURISDICCIÓN DE LA GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE TALCAHUANO.

VALPARAÍSO, 1 de Agosto de 2003.

VISTOS: Lo dispuesto en el artículo 142 del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; artículo 140 del D.S. N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; Anexo III LC/72, Convenio de la Contaminación del Mar por Vertimientos de desechos y otras Materias; artículos 3 y 4 del Convenio Internacional para la Protección del Medio Marino y Zonas Costeras del Pacífico Sudeste, promulgado por D.S. N° 296 de 1996 y publicado en el Diario Oficial de 14 de Junio de 1996; el artículo VI del Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación proveniente de Fuentes Terrestres y sus Anexos, promulgado por D.S. N° 295 del 7 de Abril de 1986, publicado en el Diario Oficial de 19 de Junio de 1986 y

CONSIDERANDO:

- 1.- Los antecedentes del proyecto de “Ampliación y Ordenamiento Costero del Sitio de Descarga” presentado por la Empresa Sociedad Pesquera LANDES S.A., al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), en la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Talcahuano:
  - a.- Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto “Ampliación y Ordenamiento Costero del Sitio de Descarga”, presentado por la Empresa Sociedad Pesquera Landes S.A. y acogida a trámite por la COREMA VIII Región, a través de la Resolución Exenta N° 231/2002, del 14 de agosto de 2002.
  - b.- Los Addendum de la DIA, enviados mediante el Oficio COREMA VIII Región Ord. N° 654/2002 de 2 de octubre de 2002, Ord. N° 017/2002 de 9 de enero de 2003, Ord. N° 072/2003 de 10 de febrero de 2003 y Ord. N° 192/2003 de 25 de abril de 2003.
  - c.- El Informe Consolidado de Evaluación (ICE) de la DIA del proyecto “Ampliación y Ordenamiento Costero del Sitio de Descarga”, de la COREMA VIII Región de fecha 2 de junio de 2003.
  - d.- La Resolución Exenta N° 100/2003 de la Dirección Regional del Medio Ambiente, Región del Bío-Bío, que resuelven la DIA del proyecto “Ampliación y Ordenamiento Costero del Sitio de Descarga”, de fecha 2 de junio de 2003.
- 2.- Lo expresado por la Autoridad Marítima mediante los documentos:
  - a.- Oficio Ordinario N° 12.600/560/CONAMA, del 5 de septiembre de 2002, que emite opinión con respecto de la DIA en comento.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- b.- Oficio Ordinario N° 12.600/648/CONAMA, del 10 de octubre de 2002, que emite opinión al Adenda N° 1 de la DIA en comento.
- c.- Oficio Ordinario N° 12.600/47/CONAMA, del 23 de enero de 2003, que emite opinión al Adenda N° 2 de la DIA en comento.
- d.- Oficio Ordinario N° 12.600/116/CONAMA, del 20 de febrero de 2003, que emite opinión al Adenda N° 3 de la DIA en comento.
- e.- Oficio Ordinario N° 12.600/253/CONAMA, del 5 de mayo de 2003, que emite opinión al Adenda N° 4 de la DIA en comento.

**RESUELVO:**

- 1.- OTÓRGASE a la Sociedad Pesquera Landes S.A. permiso para efectuar faenas de vertimientos de residuos líquidos hasta una cantidad de 600 m<sup>3</sup>, por buque, bajo las condiciones y prevenciones establecidas en el anexo A.
- 2.- La presente Resolución tendrá vigencia hasta el término de la vida útil del proyecto o cuando la Sociedad Pesquera Landes S.A., decida modificar o no cumpla con las condiciones originales de su proyecto “Ampliación y Ordenamiento Costero del Sitio de Descarga” y a lo establecido en el Anexo A.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

## ANEXO "A"

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA EFECTUAR EL VERTIMIENTO DE LAS AGUAS DE  
DESCARGA DE SOCIEDAD PESQUERA LANDES S.A.

## 1.- DEL TIPO DE RESIDUO, LUGAR Y MÉTODO DE VERTIMIENTO

- a) Sólo se deberá verter el agua de descarga utilizada para fluilizar la pesca.
- b) Sólo se deberá verter un máximo de 600 m<sup>3</sup> de agua de descarga por buque.
- c) Previa a las operaciones de vertimiento, aquellas naves que han sido dispuestas para realizar las tareas de vertimiento de las aguas de descarga, deberán presentar al Servicio de Inspección de Nave (SINAV) de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, DIRSOMAR, un estudio con las condiciones mínimas de estabilidad de la carga a la cual estarán sometida para el transporte del mencionado residuo líquido, conforme a lo establecido en la Resolución OMI A.749(18).
- d) El área en que se realizará el vertimiento deberá ubicarse a partir de una línea imaginaria localizada a una distancia de 12 millas náuticas de la costa más cercana (continental e insular) y una profundidad mayor de 100 m. Previa a la ejecución de la operación de vertimiento, se deberá informar la posición de inicio a la Autoridad Marítima local.
- e) Durante el proceso de vertimiento, el buque deberá navegar a una velocidad no inferior a 4 nudos en sentido contrario a la corriente.
- f) El caudal de vertimiento no deberá superar los 100 It/seg de residuos líquidos.

## 2.- DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Se deberá cumplir con el programa de monitoreo establecido a través de la Resolución Exenta N° 100/2003 de la Comisión Regional del Medio Ambiente Región del Bío Bío, de fecha 2 de junio de 2003, el cual comprende los siguientes aspectos:

- a) Se deberá monitorear los RILes de la empresa, que corresponden a las aguas utilizadas para fluilizar la pesca durante la descarga de ella. Se ha considerado una frecuencia de muestreo de 12 al año (1 muestreo mensual).

Los parámetros a monitorear serán aquellos indicados en la CIU 31141 y que se indican a continuación:

Parámetro	Nº de muestreos
DBO <sub>5</sub>	12
Grasas y Aceites	12
Sólidos Suspendidos	12
Sólidos Sedimentables	12
Fósforo Total	12
Nitrógeno Kjeldahl	12
Detergentes	12
Temperatura	12
PH	12

- b) Análisis de toxicidad. Se deberá realizar estudios de toxicidad aguda (LC50) y toxicidad crónica en el RIL, previo a ser vertido, con frecuencia semestral, cuyas fechas de monitoreo coincidirán con las campañas a realizar en el cuerpo de agua receptor.
- c) Cuerpo de agua receptor. Con objeto de visualizar el efecto producido por el vertimiento de RILes de Sociedad Pesquera Landes S.A., se deberá realizar una grilla de 12 estaciones en el cuerpo de agua receptor, a definir en términos del sentido de difusión de la corriente.

Para lo anterior se determinará el sentido y dirección de la corriente, utilizando derivadores implementados según técnicas lagrangianas.

Una vez lanzados los derivadores, se deberán definir 3 transectas en el cuerpo receptor, en el sentido de difusión de la corriente, partiendo desde el punto de inicio del vertido del RIL. Sobre cada transecta se definirán 4 estaciones de monitoreo, las cuales serán referenciadas mediante sistema GPS de alta resolución. Las muestras se tomarán a un nivel superficial y a nivel medio, que se definirá dependiendo del grado de estratificación del lugar.

En cada una de las estaciones de monitoreo se deberán analizar los siguientes parámetros:

- Transparencia
- pH
- Oxígeno Disuelto
- Sólidos Suspendidos
- Grasas y Aceites
- DBO<sub>5</sub>
- Fósforo Total
- Nitrógeno Kjeldahl
- Detergentes

La primera campaña de monitoreo se deberá efectuar antes de haber realizado el primer vertido, lo cual permitirá conformar una línea base del vertimiento.

En el estudio de línea base se determinará además, para cada una de las estaciones definidas, los siguientes metales pesados: Al, As, Cd, CN, Cu, Cr<sup>6+</sup>, Sn, F, Fe, Mn, Hg, Mo, Ni, Pb, Se y Zn.

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

- d) Productividad. En cada una de las transectas definidas se efectuarán determinaciones de productividad, a través de la cuantificación y caracterización de fitoplancton y de *clorofila a*. Las determinaciones de productividad se efectuarán tanto como para la línea base como en las campañas de terreno.
- e) Hidrografía. En cada una de las estaciones definidas se efectuará un muestreo hidrográfico utilizando un equipo CTD de registro continuo, que permitirá cuantificar el grado de estratificación de la columna de agua a través de la cuantificación de la conductividad, temperatura y densidad de la columna de agua.

Las campañas de muestreo se deberán efectuar en forma trimestral.

### **Resultados**

Los resultados obtenidos de las campañas realizadas serán procesados, informados y enviados a la Autoridad Marítima y a la COREMA en un plazo inferior a 60 días, luego de finalizada la campaña respectiva.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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



D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2133 VRS.

FIJA LA ZONA DE PROTECCIÓN LITORAL,  
PARA LA EMPRESA INVERSIONES ERRÁZURIZ  
LTDA., EN AGUAS DE LA JURISDICCIÓN DE LA  
GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE CASTRO.

VALPARAÍSO, 8 de Agosto de 2003.

VISTO: Las atribuciones que me confiere el artículo 142 del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; el artículo 140 del D.S. (M) N° 1 de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; la Ley N° 19.300, Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente, del 9 de marzo de 1994; el D.S. (SEGPRES) N° 95, del 21 de agosto de 2001, que modifica el Reglamento sobre el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental y el D.S. (SEGPRES) N° 90, del 30 de mayo de 2000, Norma de Emisión para la Regulación de Contaminantes Asociados a las Descargas de Residuos Líquidos a Aguas Marinas y Continentales Superficiales y,

CONSIDERANDO:

La solicitud y los antecedentes técnicos presentados por la empresa Inversiones Errázuriz Ltda. para que la Autoridad Marítima fije la Zona de Protección Litoral, remitidos por la Gobernación Marítima de Castro, a través del documento Ordinario N° 12.600/154 del 18 de julio del año 2003.

Que, el ancho de la Zona de Protección Litoral corresponde a la franja de playa, agua y fondo de mar adyacente a la costa continental, delimitada por una línea superficial imaginaria, medida desde la línea de baja marea de sicigia, que se orienta paralela a ésta y que se proyecta hasta el fondo del cuerpo de agua.

Que, no se podrá hacer llegar dentro de esta Zona de Protección Litoral, en forma directa o indirecta, materias, sustancias y/o energías que sobrepasen los límites máximos establecidos en la Tabla N° 4 de la Norma de Emisión para la Regulación de Contaminantes Asociados a las Descargas de Residuos Líquidos a Aguas Marinas y Continentales Superficiales, aprobada por D.S. (SEGPRES) N° 90 de 2000.

Que, la Empresa Inversiones Errázuriz Ltda., ha considerado descargar sus residuos líquidos en las siguientes coordenadas: Lat. = 42°37'30,42" L.S. y Long. = 73°45'28,29" L.W. (Datum:WGS 84), las que deberán ser verificadas por la Autoridad Marítima local, una vez ejecutado el proyecto.

Que, la Gobernación Marítima de Castro, será responsable del control y la fiscalización del cumplimiento de los aspectos y condiciones establecidas en la presente resolución,

RESUELVO:

- 1.- FÍJASE, en 17 metros, el ancho de la Zona de Protección Litoral para la evacuación de los Residuos Industriales Líquidos (o Desechos Domésticos), que la empresa Inversiones Errázuriz Ltda., realiza a través de la (o las) descarga (s) ubicada (s) en las aguas de la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Castro.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- 2.- Cabe hacer presente que la Zona de Protección Litoral no corresponderá a la longitud sumergida del emisario submarino, pues las dimensiones de éste dependen de otros factores de diseño.
- 3.- Que, la presente Resolución no faculta a su titular para efectuar ocupación del sector, ni para la instalación y operación del emisario submarino, sin contar previamente con el correspondiente Decreto de Concesión Marítima, otorgado por el Ministerio de Defensa nacional (Subsecretaría de Marina), conforme lo dispone el D.S. (M) N° 660 de 1988, sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, de acuerdo a las leyes o reglamentos vigentes.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2134 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DEL PAM "MARÍA VICTORIA II".

VALPARAÍSO, 8 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM "MARÍA VICTORIA II" (CB 3810) TRG 464.7 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesquera Bahía Coronel, el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la compañía, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser remitida a la Autoridad Marítima para su registro en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva ficha de actualización y revisión, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- 6.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación del Plan.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2135 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA EN PLAYA EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS PARA LOS ARTEFACTOS NAVALES DEL CENTRO DE CULTIVOS "RUPANCO I".

VALPARAÍSO, 8 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUEBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos para los artefactos navales del Centro de Cultivos "RUPANCO I", propiedad de la empresa Marine Harvest Chile S.A., quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de seguridad y contaminación de este Centro.

El citado plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.

- 2.- Cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse adecuadamente archivado en el respectivo Centro de Cultivo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria y de la ficha de actualización, entregada al jefe del Centro de Cultivo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2136 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DE LA MN "MARGOT MARÍA VI".

VALPARAÍSO, 8 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos de la MN "MARGOT MARÍA VI" (CB 7172) TRG 90 de Bandera Nacional, propiedad de Don Sergio Alberto Navarro Melian, el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización*, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2137 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DEL RAM "HALCÓN II".

VALPARAÍSO, 8 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del RAM "HALCÓN II" (CB 3576) TRG 279.55 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Sudamericana de Agencias Aéreas y Marítimas S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria y de la *Ficha de Actualización*, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2138 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAME DE HIDROCARBUROS PARA LOS ARTEFACTOS NAVALES DEL CENTRO DE CULTIVOS PAILDAD - QUEILEN.

VALPARAÍSO, 8 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el control de derrame de hidrocarburos de los artefactos navales del Centro de Cultivos PAILDAD en la comuna de Queilén, propiedad de la empresa Salmones Chiloé S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria y de la *Ficha de Actualización*, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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



DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2139 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAME DE HIDROCARBUROS PARA LOS ARTEFACTOS NAVALES DEL CENTRO DE CULTIVOS YUTUY - CASTRO.

VALPARAÍSO, 8 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el control de derrame de hidrocarburos de los artefactos navales del Centro de Cultivos YUTUY en la comuna de Castro, propiedad de la empresa Salmones Chiloé S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria y de la *Ficha de Actualización*, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2141 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA EN CASO  
DE DERRAME DE HIDROCARBUROS DE  
ASENAV S.A. - VALDIVIA.

VALPARAÍSO, 8 de Agosto de 2003.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Astilleros y Servicios Navales S.A., lo informado por el DEPARTAMENTO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN, respecto al cumplimiento del Capítulo 2°, Título III del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D.S. (M) N° 1 de 6-ENE-92) y teniendo presente las facultades que me confieren el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia ante derrame de hidrocarburos de los Astilleros y Servicios Navales S.A. (ASENAV), quién será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del astillero.

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

- 2.- La empresa revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en las leyes o políticas locales, los nombres y los números de los puntos de contacto, el equipamiento, organización o las políticas de la empresa, entre otros, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.

Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.

- 3.- El Plan de Contingencia con la presente resolución aprobatoria y su respectiva ficha de actualización y revisión, deberán encontrarse en la empresa, quién tendrá que mantenerlos ordenados, actualizados y en un número suficiente de copias las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado del astillero y a la Autoridad Marítima local.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

5.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación del Plan.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2142 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA POR DERRAME DE HIDROCARBUROS DEL ARTEFACTO NAVAL "PMO-0047" DEL CENTRO DE CULTIVOS PORCELANA – FIORDO COMAU.

VALPARAÍSO, 8 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia por derrame de hidrocarburos del Artefactos Naval "PMO-0047" del Centro de Cultivos Porcelana, propiedad de la empresa Fiordo Blanco S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en *la Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria y de *la Ficha de Actualización*, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- DÉJESE SIN EFECTO, para el Artefacto Naval "PMO-0047", la Resolución DGTM. Y MM. Ordinario N° 12.600/1242, del 28 de noviembre de 2002\*, que aprueba Plan de Emergencia por derrame de hidrocarburos del artefacto naval "PMO-0047" del Centro de Cultivos Chilco.

---

\*

Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 11/2002, página 66.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2143 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA POR DERRAME DE HIDROCARBUROS DEL ARTEFACTO NAVAL "FIORDO 07" DEL CENTRO DE CULTIVOS PUMALIN – BAHÍA PUMALIN.

VALPARAÍSO, 8 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia por derrame de hidrocarburos del Artefactos Naval "FIORDO 07" del Centro de Cultivos Pumalín, propiedad de la empresa Fiordo Blanco S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en *la Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria y de *la Ficha de Actualización*, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- DÉJESE SIN EFECTO, para el Artefacto Naval "PMO-0047", la Resolución DGTM. Y MM. Ordinario N° 12.600/1240, del 28 de noviembre de 2002\*, que aprueba Plan de Emergencia por derrame de hidrocarburos del artefacto naval "FIORDO 07" del Centro de Cultivos Porcelana.

---

\*

Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 11/2002, página 64.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2144 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA POR DERRAME DE HIDROCARBUROS DEL ARTEFACTO NAVAL "FIORDO 06" DEL CENTRO DE CULTIVOS CHILCO – FIORDO REÑIHUE.

VALPARAÍSO, 8 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia por derrame de hidrocarburos del Artefactos Naval "FIORDO 06" del Centro de Cultivos Chilco, propiedad de la empresa Fiordo Blanco S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en *la Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria y de *la Ficha de Actualización*, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- DÉJESE SIN EFECTO, para el Artefacto Naval "PMO-0047", la Resolución DGTM. Y MM. Ordinario N° 12.600/1239, del 28 de noviembre de 2002\*, que aprueba Plan de Emergencia por derrame de hidrocarburos del artefacto naval "FIORDO 06" del Centro de Cultivos Fiordo Largo.

---

\* Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 11/2002, página 63.



*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2145 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA POR DERRAME DE HIDROCARBUROS DEL ARTEFACTO NAVAL "FIORDO 05" DEL CENTRO DE CULTIVOS PORCELANA – FIORDO COMAU.

VALPARAÍSO, 8 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Contingencia por derrame de hidrocarburos del Artefactos Naval "FIORDO 05" del Centro de Cultivos Porcelana, propiedad de la empresa Fiordo Blanco S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en *la Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria y de *la Ficha de Actualización*, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.
- 5.- DÉJESE SIN EFECTO, para el Artefacto Naval "PMO-0047", la Resolución DGTM. Y MM. Ordinario N° 12.600/1238, del 28 de noviembre de 2002\*, que aprueba Plan de Emergencia por derrame de hidrocarburos del artefacto naval "FIORDO 05" del Centro de Cultivos Pillán.

---

\* Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 11/2002, página 62.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2258 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA EN CASO DE DERRAME DE HIDROCARBUROS DE LA LP "ÑANDU".

VALPARAÍSO, 27 de Agosto de 2003.

VISTO: la solicitud presentada por la Administradora de Naves Humboldt Ltda., lo informado por el DEPARTAMENTO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN, respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia en caso de derrame de hidrocarburos de la LANCHAS "ÑANDU" (CB 2357) TRG 123, de Bandera Nacional, propiedad de la Sociedad Naviera Ultragas Ltda., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser registrada en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 3.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con una copia de la presente resolución aprobatoria y de la *Ficha de Actualización*, entregada al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 4.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2259 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA PARA  
DERRAMES DE HIDROCARBUROS DEL AHTS  
“SEACOR LAREDO”.

VALPARAÍSO, 27 de Agosto de 2003.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa Administradora de Naves Humboldt Ltda, lo informado por el DEPARTAMENTO DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO Y COMBATE A LA CONTAMINACIÓN, respecto al cumplimiento de la Regla 26 del MARPOL 73/78, teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978 y el artículo 12 del D.S. (M) N° 1, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, del 6 de Enero de 1992,

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia para derrames de hidrocarburos del AHTS “SEACOR LAREDO” (CB 7641) TRG 1376 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Naviera Ultragas Seacor Ltda., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la compañía, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser remitida a la Autoridad Marítima para su registro en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

6.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación del Plan.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2260 VRS.

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

VALPARAÍSO, 27 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “LONCO” (CB LN) TRG 1315 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesquera SouthpacificKorp S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la compañía, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser remitida a la Autoridad Marítima para su registro en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

6.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación del Plan.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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



DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2261 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DEL PAM "LIDER".

VALPARAÍSO, 27 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM "LIDER" (CB 5398) TRG 1098 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesquera SouthpacificKorp S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la compañía, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser remitida a la Autoridad Marítima para su registro en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

6.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación del Plan.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2262 VRS.

APRUEBA PLAN DE EMERGENCIA DE A BORDO EN CASO DE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DEL PAM "LIBAS".

VALPARAÍSO, 27 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM "LIBAS" (CB 4698) TRG 759 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesquera SouthpacificKorp S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la compañía, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser remitida a la Autoridad Marítima para su registro en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

6.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación del Plan.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2263 VRS.

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

VALPARAÍSO, 27 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “GUALPEN” (CB 2881) TRG 606 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesquera SouthpacificKorp S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la compañía, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser remitida a la Autoridad Marítima para su registro en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

6.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación del Plan.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12.600/2264 VRS.

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

VALPARAÍSO, 27 de Agosto de 2003.

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

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE el Plan de Emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos del PAM “MALLECO” (CB 5032) TRG 876 de Bandera Nacional, propiedad de la empresa Pesquera SouthpacificKorp S.A., el cual contiene los lineamientos básicos recomendados por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL y la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva a la amenaza de un derrame de hidrocarburos.
- 2.- El Armador revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en los nombres y números de los puntos de contacto en tierra, las características del buque o las políticas de la compañía, proceso que se registrará en la *Ficha de Revisión* adjunta.
- 3.- Toda actualización que presente el Plan, deberá ser remitida a la Autoridad Marítima para su registro en la *Ficha de Actualización*, adjunta a la presente resolución. De igual manera, cada vez que se utilice el Plan para responder a un suceso, se evaluará su eficiencia y se realizarán las modificaciones que corresponda.
- 4.- El Plan de Emergencia, deberá encontrarse a bordo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva *Ficha de Actualización y Revisión*, entregadas al Oficial de Cargo, el que deberá mantenerlo ordenado y actualizado.
- 5.- El Plan sólo puede ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo el Armador hacer llegar a esta Dirección General los antecedentes para su posterior resolución.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

6.- La presente resolución tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación del Plan.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

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



MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**DISTRIBUCION DE LA FRACCION ARTESANAL DE PESQUERIA  
DE MERLUZA COMUN POR ORGANIZACIONES EN REGIONES QUE INDICA.  
DEJA SIN EFECTO RESOLUCION QUE SEÑALA**

(D.O. N° 37.627, de 5 de Agosto de 2003)

Núm. 1.750 exenta.- Valparaíso, 31 de julio de 2003.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 63 de fecha 14 de julio de 2003, complementado mediante memorándum técnico (R. Pesq.) N° 69 de fecha 31 de julio de 2003; 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; las leyes N° 19.713, N° 19.822 y N° 19.849; los decretos exentos N° 1.105 de 2002, N° 154, N° 241 y N° 277, N° 406, N° 463, N° 511, todos de 2003; la resolución N° 1.707 de 2003, de esta Subsecretaría de Pesca.

Considerando:

Que las pesquerías artesanales de Merluza común, (*Merluccius gayi*) correspondientes al Area Centro de la V Región y al Area Norte de la VIII Región, se encuentran sometidas al Régimen Artesanal de Extracción por organizaciones de pescadores artesanales, de conformidad con lo dispuesto en el decreto exento N° 511 de 2003, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Que el artículo 48 A de la Ley General de Pesca y Acuicultura, incorporado por la ley N° 19.849, establece que la distribución de la fracción artesanal se efectuará por resolución del Subsecretario de Pesca.

Que mediante decreto exento N° 1.105 de 2002, modificado mediante decretos exentos N° 241, N° 277, N° 406, N° 463, todos de 2003, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se estableció la cuota global anual de captura para la unidad de pesquería de merluza común,

Resuelvo:

1°.- La distribución de la fracción artesanal de las pesquerías artesanales de Merluza común (*Merluccius gayi*) correspondientes al Area Centro de la V Región y al Area Norte de la VIII Región, sometidas al Régimen Artesanal de Extracción por organizaciones de pescadores artesanales, se efectuará de la siguiente manera:

1. Area Centro de la V Región, comprendida entre los paralelos 32°48'00" y 33°15'00" L.S.:
- a) Sindicato de Trabajadores Independientes de Pescadores Artesanales de Concón, Registro Sindical Unico 05.06.043: 37,99 toneladas mensuales.
- b) Sindicato de Trabajadores Independientes Caleta Higuierillas, Concón, Registro Sindical Unico: 05.06.048: 127,61 toneladas mensuales.
- c) Sindicato de Trabajadores Independientes del Buceo y Pescadores Artesanales de la Caleta Montemar, Registro Sindical Unico: 05.06.288: 2,780 toneladas mensuales.

*D.G.T.M. Y.M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- d) Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores Artesanales de Caleta Diego Portales de Valparaíso, Registro Sindical Unico: 05.01.037: 330,620 toneladas mensuales.
- e) Sindicato de Trabajadores Independientes de Pescadores Muelle Sud Americana, Registro Sindical Unico: 05.01.462: 93,00 toneladas mensuales.
- f) Sindicato de Trabajadores Independientes de Pescadores Artesanales, Buzos Mariscadores y Actividades Conexas de Caleta Laguna Verde, Registro Sindical Unico: 05.01.446: 1,28 toneladas mensuales.
- g) Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores Artesanales de Caleta Quintay, Registro Sindical Unico: 05.01.223: 2,13 toneladas mensuales.
- h) Asociación Gremial de Pescadores Artesanales de Valparaíso, Apeval V Región, Registro de Asociaciones Gremiales N° 1.808: 51,96 toneladas mensuales.
- i) Pescadores artesanales no afiliados a las organizaciones de pescadores artesanales antes individualizadas, sea que estén afiliados a otras organizaciones o no integren ninguna organización: 182,39 toneladas mensuales.

2. Area Norte de la VIII Región, comprendida entre los paralelos 36°00'39" y 36°52'00" L.S.:

- a) Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores de Caleta Cocholgue, VIII Región, Registro Sindical Unico: 08.06.23: 349,925 toneladas mensuales.
- b) Sindicato de Buzos Mariscadores y Algueros Cocholgue, VIII Región, Registro Sindical Unico: 08.06.42: 1,371 toneladas mensuales.
- c) Sindicato de Trabajadores Independientes, Pescadores de Tomé, Caleta Los Bagres, VIII Región, Registro Sindical Unico: 08.06.24: 28,436 toneladas mensuales.
- d) Sindicato de Trabajadores Independientes de Coliumo, VIII Región, Registro Sindical Unico: 08.06.27: 37,425 toneladas mensuales.
- e) Sindicato de Trabajadores Independientes de Pescadores Artesanales de Caleta Tumbes, VIII Región, Registro Sindical Unico: 08.05.57: 53,387 toneladas mensuales.
- f) Asociación Gremial de Pescadores Artesanales, Buzos Mariscadores y Algueros de Caleta Chome, VIII Región, Registro de Asociaciones Gremiales: 153-8: 9,169 toneladas mensuales.
- g) Asociación Gremial de Pescadores Artesanales de Caleta San Vicente VIII Región, Registro de Asociaciones Gremiales: 18-8: 31,319 toneladas mensuales.
- h) Asociación Gremial de Pescadores Artesanales de Caleta Infiernillo, VIII Región, Registro de Asociaciones Gremiales: 98-8: 22,134 toneladas mensuales.
- i) Pescadores artesanales no afiliados a las organizaciones de pescadores artesanales antes individualizadas, sea que estén afiliados a otras organizaciones o no integren ninguna organización: 194,664 toneladas mensuales.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

Las fracciones autorizadas en el presente numeral registrarán a partir del 1° de agosto del presente año.

2.- Para efectos de lograr una adecuada fiscalización de las fracciones autorizadas mediante la presente resolución, se remitirán al Servicio Nacional de Pesca las nóminas de las embarcaciones cuyos armadores se encuentren inscritos en la pesquería artesanal de merluza común y hayan sido declarados como socios por las respectivas organizaciones, conforme la información proporcionada por cada una de ellas para efectos de la aplicación del régimen artesanal de extracción por organización.

3.- Las fracciones mensuales asignadas a cada organización de pescadores artesanales se registrarán por las siguientes reglas:

- a) En el caso que la fracción mensual sea extraída antes del período autorizado se deberán suspender las actividades extractivas sobre merluza común.
- b) Las fechas de suspensión de las faenas de captura serán determinadas por el Servicio Nacional de Pesca e informadas oportunamente a los interesados.
- c) Los excesos en la extracción de la fracción autorizada, se descontarán de la fracción autorizada para el período siguiente. Los remanentes no capturados acrecerán a la fracción autorizada para el período siguiente.

4.- Los remanentes no capturados o los excesos en que se hubiere incurrido en la respectiva área, al 1° de agosto del presente año, se acumularán o descontarán al mes de agosto, según corresponda y se distribuirán proporcionalmente conforme a las fracciones asignadas a cada una de las organizaciones del área correspondiente, individualizadas en el numeral 1° de la presente resolución.

Los descuentos que corresponda efectuar al área centro de la V Región y al área norte de la VIII Región, conforme lo dispuesto en el numeral 3° de la resolución N° 360 de 2003 y numeral 1° de la resolución N° 928 de 2003, ambas de esta Subsecretaría, correspondientes al período agosto-diciembre, se dividirán proporcionalmente entre las organizaciones de pescadores artesanales individualizadas en el numeral 1° de la presente resolución, de la manera señalada en el inciso anterior.

5.- Las reglas señaladas en los numerales 3° y 4° se aplicarán, en el área respectiva, a las fracciones asignadas a los pescadores artesanales que no se encuentren afiliados a las organizaciones de pescadores artesanales individualizadas en la presente resolución.

6° Déjase sin efecto la resolución N° 1.707 de 2003, de esta Subsecretaría, en virtud de lo dispuesto en la presente resolución.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**MODIFICA RESOLUCION N° 1.750 EXENTA, DE 2003\***

(D.O. N° 37.637, de 18 de Agosto de 2003)

Núm. 1.816 exenta.- Valparaíso, 8 de agosto de 2003.-Visto: Lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de esta Subsecretaría de Pesca en memorándum N° 692 de fecha 8 de agosto de 2003; 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 resolución N° 1.750 de 2003, de esta Subsecretaría de Pesca; la Carta del Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores Artesanales de Caleta Diego Portales de Valparaíso de fecha 6 de agosto de 2003,

Resuelvo:

1°.- Modifícase la resolución exenta N° 1.750, de 2003, de esta Subsecretaría, que estableció la distribución de la fracción artesanal de las pesquerías artesanales de Merluza común (*Merluccius gayi*) correspondientes al Area Centro de la V Región y al Area Norte de la VIII Región, sometidas al Régimen Artesanal de Extracción por organizaciones de pescadores artesanales, en el sentido que a continuación se indica:

- a) En el numeral 1° letra d), disminuir en 200 toneladas la cuota de captura asignada al Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores Artesanales de Caleta Diego Portales de Valparaíso, Registro Sindical Unico: 05.01.037, para el mes de agosto.
- b) En el numeral 2° letra a), aumentar en 200 toneladas la cuota de captura asignada al Sindicato de Trabajadores Independientes Pescadores de Caleta Cocholgue, VIII Región, Registro Sindical Unico: 08.06.23, para el mes de agosto.

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

---

\*

Ver página 57.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**MODIFICA RESOLUCIONES N° 360\* Y N° 1.043\*\*, DE 2003**

(D.O. N° 37.641, de 22 de Agosto de 2003)

Núm. 1.861 exenta.- Valparaíso, 14 de agosto de 2003.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca mediante memorándum Técnico (R. Pesq.) N° 68 de fecha 30 de julio de 2003; 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; las leyes N° 19.713, N° 19.822 y N° 19.849; los decretos exentos N° 154, N° 366, N° 571, todos de 2003, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; las resoluciones N° 360, N° 735, N° 817, N° 928, N° 1.043, todas de 2003, de esta Subsecretaría de Pesca.

Considerando:

Que mediante resolución N° 360 de 2003, modificada por resoluciones N° 735, N° 817 y N° 928, todas de 2003, y mediante resolución N° 1.043 de 2003, todas de esta Subsecretaría, se estableció la distribución de la fracción artesanal de la pesquería artesanal Merluza común (*Merluccius gayi*) de la IV, V, VI, VII, VIII regiones, conforme las áreas establecidas en el Régimen Artesanal de Extracción.

Que mediante decreto exento N° 571 de 2003, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se redistribuyó la fracción artesanal de la cuota global anual de captura de la especie Merluza común.

Que en consecuencia corresponde modificar las resoluciones N° 360 y N° 1.043, ambas de 2003, antes individualizadas, conforme lo dispuesto por el mencionado decreto,

Resuelvo:

1°.- Modifícase el numeral 1° letra b) de la resolución N° 1.043 de 2003, de esta Subsecretaría de Pesca, que estableció la distribución de la fracción artesanal de la pesquería artesanal Merluza común (*Merluccius gayi*) de la IV Región, conforme las áreas establecidas en el Régimen Artesanal de Extracción, en el sentido de disminuir en 500 toneladas, la cuota de captura asignada a la flota artesanal en el Area Centro de la IV Región, para el período enero-julio.

2°.- Asimismo, modifícase el numeral 1° letra c) de la resolución N° 360 de 2003, modificada mediante resoluciones N° 735, N° 817 y N° 928, todas de 2003, de esta Subsecretaría de Pesca, que estableció la distribución de la fracción artesanal de la pesquería artesanal Merluza común (*Merluccius gayi*) de la V, VI, VII, VIII regiones, en el sentido de aumentar en 500 toneladas, la cuota de captura asignada al Area Sur de la VII Región, para el período agosto-diciembre, fraccionadas en 100 toneladas mensuales.

\* Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 2/2003, página 41.

\*\* Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 5/2003, página 74.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

3°.- Los excesos en que se hubiere incurrido en las capturas efectuadas a la fecha de la presente resolución, en el área individualizada en el numeral 2°, se registrarán por lo dispuesto en el numeral 2° de la resolución N° 360 de 2003, modificada mediante resolución N° 928 de 2003, ambas de esta Subsecretaría.

Anótese, comuníquese y publíquese por cuenta de esta Subsecretaría de Pesca.- Edith Saa Collantes, Subsecretario de Pesca (S).

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca - Servicio Nacional de Pesca

**ESTABLECE PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL  
DE PESCA DE INVESTIGACION QUE INDICA**

(D.O. N° 37.644, de 26 de Agosto de 2003)

Núm. 1.067 exenta.- Valparaíso, 14 de agosto de 2003.-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; la ley N°19.713; el D.F.L. N°5 de 1983; el decreto exento N°464 de 1995, del Ministerio citado; la resolución N°144 de 2001 del Servicio Nacional de Pesca; la resolución N°969 de 2003 y su modificación N°1.679 de 2003, ambas de la Subsecretaría de Pesca.

Considerando:

Que la resolución N° 969 de 2003 y su modificación, resolución N° 1.679 de 2003, ambas de la Subsecretaría de Pesca, autorizan al Instituto de Fomento Pesquero a realizar pesca de investigación en conformidad con los términos técnicos de referencia del proyecto denominado “Estudio biológico-pesquero de Cabinza, Machuelo, Cochinilla y otras especies pelágicas pequeñas en el área de la VIII Región”.

Que tratándose de una pesca de investigación deben adoptarse las medidas necesarias para su estricto control. 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 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,

Resuelvo:

**Primero.** Las embarcaciones artesanales que se encuentren participando en la pesca de investigación “Estudio biológico-pesquero de Cabinza, Machuelo, Cochinilla y otras especies pelágicas pequeñas en el área de la VIII Región”, deberán dar cumplimiento a los procedimientos que se señalan en la presente resolución.

**Segundo.** Fíjase como puntos autorizados para el desembarque de los recursos establecidos por esta pesca de investigación, los que se señalan a continuación y los que tendrán el carácter de obligatorios: Talcahuano (Muelle Asipes), San Vicente, Coronel y Lota.

**Tercero.** Fíjase como horario de desembarque el comprendido entre las 08:00 y 18:00 horas, para los días lunes a viernes y de 09:00 a 14:00 horas los sábados, domingos y festivos.

**Cuarto.** La contravención a lo establecido en la presente resolución, será sancionada conforme a lo dispuesto en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Félix Inostroza Cortés, Director Nacional de Pesca (S).

MINISTERIO DE SALUD

Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena

**MODIFICA RESOLUCION N° 585, DE 2003\***

(D.O. N° 37.648, de 30 de Agosto de 2003)

Núm. 900.- Puerto Montt, 4 de julio de 2003.- Vistos estos antecedentes: La resolución sanitaria N° 585 del 23/04/2003 modificada por resolución sanitaria N° 791 del 12/06/2003 del Director del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, X Región, las cuales establecen entre otras, prohibición de extracción, transporte, elaboración, comercialización, procesamiento, tenencia y consumo del recurso Loco (**Concholepas concholepas**), en la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue; los Informes de Análisis Toxicológicos N°s.1533, 1534, 1535 y 1551 del 23/06/2003 todos ellos del Laboratorio de Marea Roja de Quellón; el oficio N° 238 del 23/05/2003 del Alcalde de la Municipalidad de Quellón, la carta-solicitud de las Asociaciones de Pescadores y Acuicultores de Inio y Yaldad de la comuna de Quellón, provincia de Chiloé, X Región, y la resolución N° 1062 del 23/05/2003 de la Subsecretaría de Pesca mediante las cuales solicitan se autorice la extracción del recurso Loco (**Concholepas concholepas**) en determinadas áreas de manejo de la jurisdicción Llanquihue, Chiloé y Palena, para el proceso industrial de elaboración de conservas, para la temporada 2003, en la que se detallan las áreas de extracción autorizadas para el recurso antes señalado y su ubicación geográfica; Considerando: Que las muestras analizadas del recurso Loco (**Concholepas concholepas**) procedentes del monitoreo realizado por funcionarios de la Oficina de Programas sobre el Ambiente de la localidad de Quellón, dieron grados de toxicidad para Veneno Paralítico de los Mariscos (V.P.M.) y que, respecto a esos grados de toxicidad, inferiores al Límite Máximo Permitido (L.M.P. 80 ugr X 100 gr de carne) el correcto proceso de elaboración del recurso loco en conservas es capaz de reducir la concentración de Veneno Paralítico de los Mariscos (VPM) y la necesidad de poder utilizar dichos mariscos producto de una pesca de investigación en áreas de manejo de la jurisdicción Llanquihue, Chiloé y Palena, X Región, tanto para el estudio biológico-pesquero como para el consumo humano; Teniendo, además, presente: lo dispuesto en el decreto ley N° 2763/79, decreto supremo N° 42/86, Orgánico de los Servicios de Salud, decreto supremo N° 104/2003 del Ministerio de Salud, lo previsto en los artículos 3, 108, y siguientes del Código Sanitario y artículos 2, 3, 9 y 12 del Reglamento Sanitario de los Alimentos aprobado por decreto supremo N° 977 de 1996 del Ministerio de Salud, dicto la siguiente,

Resolución:

1. Modifícase lo establecido en la resolución N° 585 del 23/04/2003 modificada por resolución N° 791 del 12/06/2003, ambas del Director del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, en el sentido de autorizar a partir de la fecha de la presente resolución la extracción, transporte, elaboración y comercialización del recurso Loco (**Concholepas concholepas**) en la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue, en las áreas de manejo y ubicaciones geográficas y temporada señaladas en la resolución N° 1062 del 23/05/2003 de la Subsecretaría de Pesca, Punta Inio, Punta Locos y Punta Olleta, bajo las condiciones sanitarias que pasan a señalarse:

a.-) El recurso sólo podrá ser extraído para destinarlo al proceso industrial de elaboración de conservas, el que deberá ser realizado en plantas que cuenten con la respectiva autorización sanitaria.

b.-) La comercialización del producto terminado quedará sujeta a la no detección o niveles inferiores a 80 ugr X 100 gr de carne de marisco al análisis para detección de Veneno Paralizante.

\* Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 5/2003, página 64.



*D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

c.-) Las muestras del producto terminado, deberán ser tomadas por funcionarios del Servicio de Salud local, el muestreo de cada partida deberá ser solicitado por escrito por el interesado y deberá realizarse de acuerdo a las normas vigentes. La partida muestreada quedará en calidad de retenida mientras se realizan los análisis toxicológicos correspondientes.

d.-) Los análisis toxicológicos de las muestras podrán ser realizados en cualquier laboratorio de la Red de Servicios de Salud que tenga implementada la técnica del Bioensayo en Ratón para la detección de Veneno Paralizante de los Mariscos, o en el Instituto de Salud Pública.

e.-) La comercialización de cada partida que cumpla con la normativa sanitaria anteriormente señalada, será autorizada por el Director del Servicio de Salud correspondiente a la jurisdicción donde fue elaborado el producto.

f.-) Para el traslado y procesamiento del recurso Loco fuera de la jurisdicción se deberá contar con Autorización Expresa del Servicio de Salud Llanchipal, la que será otorgada si, y sólo si, el Director del Servicio de Salud de la jurisdicción de destino del producto, dicte previamente una resolución en la cual se respeten todas las condiciones señaladas en el punto anterior, o autorice el ingreso del recurso contaminado a su jurisdicción mediante acto administrativo que proceda al efecto.

2.- Manténgase en todas sus partes no modificadas por la presente resolución, lo establecido en la resolución N°585 del 23/04/2003 modificada por resolución N° 791 del 12/06/2003, ambas del Director del Servicio de Salud Llanchipal.

3.- La presente resolución no afecta de manera alguna los recursos en veda o con restricciones contempladas en otras normas de carácter general o parcial.

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

5.- La presente resolución regirá a contar de esta fecha sin perjuicio de su publicación en el Diario Oficial hasta que no se disponga lo contrario en la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Yuri Carvajal Bañados, Director Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena.

## MINISTERIO DE SALUD

Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena

### **RATIFICA Y MANTIENE PARA LA JURISDICCION TERRITORIAL QUE INDICA RESOLUCION N° 126, DE 2003**

(D.O. N° 37.648, de 30 de Agosto de 2003)

Núm. 1.017.- Puerto Montt, 31 de julio de 2003.- Vistos estos antecedentes: La resolución sanitaria N° 126 del 11/07/03 del Director del Servicio de Salud Aysén, XI Región, en que se autoriza la extracción del recurso Loco (**Concholepas concholepas**) en las áreas de manejo Añihue sector A, Puerto Gala sector A y Puerto Melinka sector A, de esa jurisdicción, sólo para el proceso industrial de elaboración de conservas; la solicitud presentada por la empresa Conservera Cocosa S.A. de trasladar de la XI Región a su planta de proceso ubicada en la ciudad de Calbuco, provincia de Llanquihue, X Región, y lo señalado en el Reglamento Sanitario de los Alimentos, DS 977 del 06/08/1996 Art. 333. Considerando: Que el correcto proceso de elaboración del recurso loco en conservas es capaz de reducir la concentración de Veneno Paralítico de los Mariscos (VPM) y la necesidad de poder utilizar dichos mariscos producto de una pesca de investigación en áreas de manejo de XI Región, tanto para el estudio biológico-pesquero como para el consumo humano. Teniendo, además, presente: Lo dispuesto en el decreto ley N° 2.763/79, decreto supremo N° 42/86, Orgánico de los Servicios de Salud, resolución H/406/2000 del Ministerio de Salud, lo previsto en los artículos 3, 108 y siguientes del Código Sanitario y artículos 2, 3, 9 y 12 del Reglamento Sanitario de los Alimentos aprobado por decreto supremo N° 977 de 1996 del Ministerio de Salud, dicto la siguiente,

#### Resolución:

1. Ratifícase y manténgase para la jurisdicción territorial del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena la resolución N° 126 del 11/07/03 del Servicio de Salud Aysén, que señala en su punto 1 las condiciones sanitarias para la extracción, proceso y comercialización; en su punto 2 el traslado y procesamiento del recurso Loco (**Concholepas concholepas**).
2. Autorízase a partir de esta fecha, 29 de julio de 2003, y hasta el 31 de agosto de 2003, a la empresa Conservas y Congelados S.A.(Cocosa S.A.) el traslado de la primera partida de 150.000 unidades del recurso Loco (**Concholepas concholepas**) desde Melinka sector A, XI Región, hasta la planta de proceso de Conservera Cocosa S.A. ubicada en la ciudad de Calbuco, provincia de Llanquihue, X Región, sólo para efectos de elaboración de conservas.
3. Fíjase como único puerto de desembarco el puerto de Quellón en la provincia de Chiloé para las embarcaciones autorizadas que transporten el recurso Loco.
4. Dispónese las siguientes condiciones sanitarias:
  - a.- La comercialización del producto terminado quedará sujeta a la detección o presencia de niveles de toxina inferiores a 80 ugr/100 gr de marisco de VPM.
  - b.- Las muestras de producto terminado deberán ser tomadas por funcionarios del Servicio de Salud Llanquihue, el muestreo de cada partida deberá ser solicitado por escrito por el interesado de acuerdo a las normas vigentes. La partida muestreada quedará en calidad de retenida mientras se realizan los análisis correspondientes.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- c.- Los análisis toxicológicos deberán ser realizados en cualquiera de los laboratorios de la Red de Servicios de Salud que tenga implementada las técnicas de detección de Toxinas Marinas.
- d.- La comercialización de cada partida que cumpla con la normativa sanitaria anteriormente detallada será autorizada por resolución del Director del Servicio de Salud Llanchipal.
5. Dispónese que el cumplimiento de esta resolución será fiscalizado, en lo que proceda, por la Autoridad Sanitaria, Autoridad Marítima y Carabineros de Chile y su infracción será objeto de sumario sanitario conforme al procedimiento previsto en el Libro Décimo del Código Sanitario y a las penas que establece el Código Penal.
6. La presente resolución regirá a contar de esta fecha y hasta que no se disponga lo contrario en la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Jaime Jeldres Vargas, Director Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena (S).

MINISTERIO DE SALUD

Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena

**RATIFICA Y MANTIENE CONDICIONES SANITARIAS EN LA EXTRACCION,  
PROCESO, COMERCIALIZACION Y TRASLADO DEL RECURSO LOCO**

(D.O. N° 37.648, de 30 de Agosto de 2003)

Núm. 1.053.- Puerto Montt, 8 de agosto de 2003.- Vistos estos antecedentes: La resolución sanitaria N° 126 del 11/07/03 del Director del Servicio de Salud Aysén, XI Región, en que se autoriza la extracción del recurso Loco (**Concholepas concholepas**) en las áreas de manejo Añihue sector A, Puerto Gala sector A y Puerto Melinka sector A, de esa jurisdicción, sólo para el proceso industrial de elaboración de conservas; la solicitud presentada por la empresa Conservera Cocosa S.A. de trasladar de la XI Región a su planta de proceso ubicada en la ciudad de Calbuco, provincia de Llanquihue, X Región, y lo señalado en el Reglamento Sanitario de los Alimentos, DS 977 del 06/08/1996 Art. 333. Considerando: Que el correcto proceso de elaboración del recurso loco en conservas es capaz de reducir la concentración de Veneno Paralítico de los Mariscos (VPM) y la necesidad de poder utilizar dichos mariscos producto de una pesca de investigación en áreas de manejo de XI Región, tanto para el estudio biológico-pesquero como para el consumo humano. 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 104/2003 del Ministerio de Salud; lo previsto en los artículos 3, 108 y siguientes del Código Sanitario y artículos 2, 3, 9 y 12 del Reglamento Sanitario de los Alimentos aprobado por decreto supremo N° 977 de 1996 del Ministerio de Salud, dicto la siguiente,

Resolución:

1. Ratifícase y manténgase para la jurisdicción territorial del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena la resolución N° 126 del 11/07/03 del Servicio de Salud Aysén, que señala en su punto 1 las condiciones sanitarias para la extracción, proceso y comercialización; en su punto 2 el traslado y procesamiento del recurso Loco (**Concholepas concholepas**).
2. Autorízase a partir de esta fecha, 7 de agosto de 2003, y hasta el 31 de agosto de 2003, a la empresa Conservas y Congelados S.A. (Cocosa S.A.) el traslado de 35.000 unidades del recurso Loco (**Concholepas concholepas**) desde Añihue sector A; Puerto Gala sector A; Puerto Melinka Sector A XI Región, hasta la planta de proceso de Conservera Cocosa S.A. ubicada en la ciudad de Calbuco, provincia de Llanquihue, X Región, sólo para efectos de elaboración de conservas.
3. Fíjase como único puerto de desembarco el puerto de Quellón en la provincia de Chiloé para las embarcaciones autorizadas que transporten el recurso Loco.
4. Dispónese las siguientes condiciones sanitarias:
  - a.- La comercialización del producto terminado quedará sujeta a la detección o presencia de niveles de toxina inferiores a 80 ugr/100 gr de marisco de VPM.
  - b.- Las muestras de producto terminado deberán ser tomadas por funcionarios del Servicio de Salud Llanquihue, el muestreo de cada partida deberá ser solicitado por escrito por el interesado de acuerdo a las normas vigentes. La partida muestreada quedará en calidad de retenida mientras se realizan los análisis correspondientes.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- c.- Los análisis toxicológicos deberán ser realizados en cualquiera de los laboratorios de la Red de Servicios de Salud que tenga implementada las técnicas de detección de Toxinas Marinas.
  - d.- La comercialización de cada partida que cumpla con la normativa sanitaria anteriormente detallada será autorizada por resolución del Director del Servicio de Salud Llanchipal.
5. Dispónese que el cumplimiento de esta resolución será fiscalizado, en lo que proceda, por la Autoridad Sanitaria, Autoridad Marítima y Carabineros de Chile y su infracción será objeto de sumario sanitario conforme al procedimiento previsto en el Libro Décimo del Código Sanitario y a las penas que establece el Código Penal.
  6. La presente resolución regirá a contar de esta fecha y hasta que no se disponga lo contrario en la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, sin perjuicio de su publicación en el Diario Oficial.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Yuri Carvajal Bañados, Director Servicio de Salud Llanquihue-Chiloé y Palena.

## MINISTERIO DE SALUD

Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena

### **MODIFICA RESOLUCION N° 585, DE 2003\***

(D.O. N° 37.648, de 30 de Agosto de 2003)

Núm. 1.054.- Puerto Montt, 8 de agosto de 2003.- Vistos estos antecedentes: La resolución sanitaria N° 585 del 23/04/ 2003 modificada por resolución N° 791 del 12/06/2003 ambas del Director del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, X Región, las cuales establecen entre otras, la prohibición de extracción, transporte, elaboración, comercialización, procesamiento, tenencia y consumo del recurso Loco (**Concholepas concholepas**), en la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena; los Informes de Análisis Toxicológicos de Veneno Paralítico de los Mariscos (VPM) N° 2031, 2032 P, 2033 todos ellos del Laboratorio de Marea Roja de Quellón: la carta solicitud de la Consultora Mares Chile Ltda., la solicitud de la Federación de Pescadores del Sur, Fepasur; y las resoluciones N° 1.669 y 1.704 del 16/07/2003 y 29/07/2003, respectivamente de la Subsecretaría de Pesca, mediante las cuales se solicita se autorice la extracción del señalado recurso en determinadas áreas de manejo de la jurisdicción Llanquihue, Chiloé y Palena la necesidad de autorizar la extracción del citado recurso en determinadas áreas de manejo de esta jurisdicción sólo para el proceso industrial, en la que se detallan además las áreas de extracción y su ubicación geográfica; Considerando: Que las muestras analizadas del recurso Loco procedentes del monitoreo realizado por funcionarios de la Oficina de Programas sobre el Ambiente de la localidad de Quellón, dieron grados de toxicidad para Veneno Paralítico de los Mariscos y que, respecto a esos grados de toxicidad, inferiores al Límite Máximo Permitido (L.M.P. 80 ugr X 100 gr de carne) el correcto proceso de elaboración del recurso Loco en conservas es capaz de reducir la concentración de Veneno Paralítico de los Mariscos (VPM) y la necesidad de poder utilizar dichos mariscos producto de una pesca de investigación en áreas de manejo de la jurisdicción Llanquihue, Chiloé y Palena, X Región, tanto para el estudio biológico-pesquero como para el consumo humano: 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° 104/2003 del Ministerio de Salud, lo previsto en los artículos 3, 108, y siguientes del Código Sanitario y artículos 2, 3, 9 y 12 del Reglamento Sanitario de los Alimentos aprobado por decreto supremo N°977 de 1996 del Ministerio de Salud, dicto la siguiente,

#### Resolución:

1. Modifícase lo establecido en la resolución N° 585 del 23/04/2003 modificada por resolución N° 791 del 12/06/2003, ambas del Director del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, en el sentido de autorizar a partir de la fecha de la presente resolución y hasta la fecha de término de extracción dispuesta por resolución N° 1.704 de 29/07/2003 de la Subsecretaría de Pesca, la extracción, transporte, elaboración y comercialización del recurso Loco (**Concholepas concholepas**) en la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, en el área de manejo señalada en la resolución N°1.669 del 16/07/2003 de la Subsecretaría de Pesca, Isla Guafo, bajo las condiciones sanitarias que pasan a señalarse:
  - a.- El recurso sólo podrá ser extraído para destinarlo al proceso industrial, el que deberá ser realizado en plantas que cuenten con la respectiva autorización sanitaria.

\*

Publicada en el Boletín Informativo Marítimo N° 5/2003, página 64.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- b.- La comercialización del producto terminado quedará sujeta a la no detección o niveles inferiores a 80 ugr X 100 gr de carne de marisco al análisis para detección de Veneno Paralítico de los Mariscos (VPM).
- c.- Las muestras del producto terminado, deberán ser tomadas por funcionarios del Servicio de Salud local, el muestreo de cada partida deberá ser solicitada por el interesado y deberá realizarse de acuerdo a las normas vigentes. La partida muestreada quedará en carácter de retenida mientras se realizan los análisis toxicológicos correspondientes.
- d.- Los análisis toxicológicos podrán ser realizados en cualquier laboratorio de la Red de Servicios de Salud que tenga implementada la técnica del Bioensayo en Ratón para la detección de Veneno Paralizante de los Mariscos, o en el Instituto de Salud Pública.
- e.- La comercialización de cada partida que cumpla con la normativa sanitaria anteriormente señalada, será autorizada por el Director del Servicio de Salud correspondiente a la jurisdicción donde fue elaborado el producto.
- f.- Para el traslado y procesamiento del recurso Loco fuera de la jurisdicción se deberá contar con autorización expresa del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena, la que será otorgada si, y sólo si, el Director del Servicio de Salud de la jurisdicción de destino del producto, dicte previamente una resolución en la cual se respeten todas las condiciones señaladas en el punto anterior, o autorice el ingreso del recurso contaminado a su jurisdicción mediante acto administrativo que proceda al efecto.
- 2.- Fíjase como único puerto de desembarco el puerto de Quellón en la provincia de Chiloé.
- 3.- Manténgase en todas sus partes no modificadas por la presente resolución, lo establecido en la resolución N° 585 del 23/04/2003 modificada por resolución N° 791 del 12/06/2003, ambas del Director del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena.
- 4.- La presente resolución no afecta de manera alguna los recursos en veda o con restricciones contempladas en otras normas de carácter general o parcial.
- 5.- Dispónese que el cumplimiento de esta resolución será fiscalizado, en lo que proceda, por la Autoridad Sanitaria, Autoridad Marítima y Carabineros de Chile y su infracción será objeto de sumario sanitario conforme al procedimiento previsto en el Libro Décimo del Código Sanitario y a las penas que establece el Código Penal.
- 6.- La presente resolución regirá a contar de esta fecha sin perjuicio de su publicación en el Diario Oficial y hasta que no se disponga lo contrario en la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena.

Anótese, comuníquese y publíquese.- Yuri Carvajal Bañados, Director Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena.

MINISTERIO DE SALUD  
Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena

**RATIFICA Y MANTIENE CONDICIONES SANITARIAS EN LA EXTRACCION,  
PROCESO, COMERCIALIZACION Y TRASLADO DEL RECURSO LOCO**

(D.O. N° 37.648, de 30 de Agosto de 2003)

Núm. 1.063.- Puerto Montt, 12 de agosto de 2003.-Vistos estos antecedentes: la resolución Sanitaria N° 128 del 11/07/03 del Director del Servicio de Salud Aysén, XI Región, en que se autoriza la extracción del recurso Loco (**Concholepas concholepas**) en las áreas de manejo Islas Huichas, sectores A, B, C, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O y Caleta Andrade, sectores A y C de esa jurisdicción, para el proceso industrial de elaboración de conservas y congelado; la solicitud presentada por la empresa Conserva Sacramento S.A. de trasladar de la XI Región a su planta de proceso ubicada en Eulogio Goycolea 720 de la ciudad de Calbuco, provincia de Llanquihue, X Región, y lo señalado en el Reglamento Sanitario de los Alimentos, D.S. 977 del 06/08/1996 Art. 333;

Considerando: que al análisis realizado por el Servicio Salud Aysén, cumplen la reglamentación vigente (bajo 80 ugr/ 100 gr. de marisco de VPM) y la necesidad de poder utilizar dichos mariscos producto de una pesca de investigación en áreas de manejo de XI Región, tanto para el estudio biológico-pesquero como para el consumo humano.

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° 104/2003, lo previsto en los artículos 3, 108 y siguientes del Código Sanitario y artículos 2, 3, 9 y 12 del Reglamento Sanitario de los Alimentos aprobado por decreto supremo N° 977 de 1996 del Ministerio de Salud, dicto la siguiente,

Resolución:

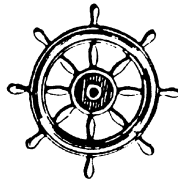
- 1.- Ratifícase y manténgase para la jurisdicción territorial del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena la resolución N° 128 del 11/07/03 del Servicio de Salud Aysén, que señala en su punto 1 las condiciones sanitarias para la extracción, proceso y comercialización; en su punto 2 el traslado y procesamiento del recurso Loco (**Concholepas concholepas**).
- 2.- Autorízase a partir de esta fecha 9 de agosto de 2003 y hasta el 31 de agosto de 2003, a la empresa Conservas Sacramento S.A. el traslado de 100.000 unidades del recurso Loco (**Concholepas concholepas**) desde Isla Huichas sectores B y C de la XI Región, hasta la planta de proceso de Conserva Sacramento S.A., ubicada en la ciudad de Calbuco, provincia de Llanquihue, X Región, para la elaboración de conservas y congelado.
- 3.- Fíjase como único puerto de desembarco el puerto de Quellón en la provincia de Chiloé para las embarcaciones autorizadas que transporten el recurso Loco.
- 4.- Dispónese las siguientes condiciones sanitarias:
  - a.-) La comercialización del producto terminado quedará sujeta a la detección o presencia de niveles de toxina inferiores a 80 ugr/100 gr. de marisco de VPM.



*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- b.-) Las muestras de producto terminado deberán ser tomadas por funcionarios del Servicio de Salud Llanquihue, el muestreo de cada partida deberá ser solicitado por escrito por el interesado de acuerdo a las normas vigentes. La partida muestreada quedará en calidad de retenida mientras se realizan los análisis correspondientes.
- c.-) Los análisis toxicológicos deberán ser realizados en cualquiera de los laboratorios de la Red de Servicios de Salud que tenga implementada las técnicas de detección de toxinas marinas.
- d.-) La comercialización de cada partida que cumpla con la normativa sanitaria anteriormente detallada será autorizada por resolución del Director del Servicio de Salud Llanquihue.
- 5.- Dispónese que el cumplimiento de esta resolución será fiscalizado, en lo que proceda, por la Autoridad Sanitaria, Autoridad Marítima y Carabineros de Chile y su infracción será objeto de sumario sanitario conforme al procedimiento previsto en el Libro Décimo del Código Sanitario y a las penas que establece el Código Penal.
- 6.- La presente resolución regirá a contar de esta fecha y hasta que no se disponga lo contrario en la jurisdicción del Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena.

Anótese, comuníquese y publíquese, sin perjuicio de su publicación en el Diario Oficial.- Yuri Carvajal Bañados, Director Servicio de Salud Llanquihue, Chiloé y Palena.



**DECRETOS SUPREMOS** MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca  
MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE VEDA BIOLÓGICA PARA EL RECURSO ANCHOVETA**

(D.O. N° 37.631, de 9 de Agosto de 2003)

Núm. 552 exento.- Santiago, 7 de agosto de 2003.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca, en memorándum Técnico (R. Pesq.) N° 70 fecha 6 de agosto de 2003; 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° 1.097 de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República; la comunicación previa al Consejo Zonal de Pesca de la I y II Regiones.

Considerando:

Que atendida la evolución del proceso reproductivo de la especie Anchoveta *Engraulis ringens*, se hace necesario establecer una veda biológica con el objetivo de reducir la mortalidad por pesca sobre el stock parental, durante el período de máxima intensidad del desove, en el área marítima comprendida entre el límite norte de la República y el límite sur de la II Región.

Que esta medida de conservación se ha comunicado previamente al Consejo Zonal de Pesca de las I y II Regiones,

Decreto:

**Artículo 1°.-** Establécese una veda biológica para el recurso Anchoveta *Engraulis Ringens*, en la franja de mar de 10 millas marinas medidas desde la costa, comprendida entre el límite norte de la I Región y el límite sur de la II Región, la que regirá entre las 00:00 horas del día 11 de agosto y las 24:00 horas del día 31 de agosto de 2003, ambas fechas inclusive.

**Artículo 2°.-** Durante el período de veda biológica, prohíbese la captura, desembarque, comercialización, transporte, procesamiento, elaboración y almacenamiento de la especie vedada y de los productos derivados de ella, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 110, 119 y 139 de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

**Artículo 3°.-** Se exceptúa de lo establecido en los artículos precedentes, la captura de Anchoveta destinada a la elaboración de productos de consumo humano directo y a carnada, de conformidad con lo establecido en el artículo 3° letra a) de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

El Servicio Nacional de Pesca establecerá mediante resolución las condiciones y requisitos para acogerse a la excepción antes señalada.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

**Artículo 4°.-** Autorízase, durante la vigencia y en el área de la veda biológica, la captura de anchoveta en calidad de fauna acompañante de la pesca dirigida a los recursos Jurel y Caballa, la que no podrá exceder de un 5%, medido en peso, de la captura total de la especie objetivo, en cada viaje de pesca.

Las capturas antes señaladas se registrarán por las reglas de imputación contenidas en el artículo 6° del decreto exento N° 1.097 de 2002\*, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

**Artículo 5°.-** El Servicio Nacional de Pesca podrá mediante resolución establecer medidas y procedimientos para permitir una adecuada fiscalización, tales como, horarios y puertos de desembarque, solicitar información de la actividad pesquera a las plantas de transformación, naves pesqueras u otros agentes del sector en los períodos y fechas que indique y efectuar los controles que sean necesarios, para lograr un efectivo cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

**Artículo 6°.-** La infracción a lo dispuesto en el presente decreto, será sancionada en conformidad con el procedimiento y las penas contempladas en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

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

---

\*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/2003, página 116.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**MODIFICA DECRETO N° 234 EXENTO, DE 2003\***

(D.O. N° 37.638, de 19 de Agosto de 2003)

Núm. 557 exento.- Santiago, 11 de agosto de 2003.- 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 posteriores, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el decreto exento N° 234 del 2003 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; y el memorándum (DCP) N° 334 de 5 de mayo del 2003, del Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría; el D.S. N° 19 del 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que el artículo 1°, N° 3) del decreto exento N° 234 del 2003 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, estableció un área de manejo y explotación de recursos bentónicos en el sector denominado Bahía San Pedro, de la X Región.

Que se incurrió en un error tipográfico en la transcripción de la coordenada geográfica del vértice C, longitud W, del sector señalado anteriormente,

Decreto:

**Artículo único.-** Modifícase el numeral 3) del artículo 1° del decreto exento N° 234 del 2003 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que estableció un área de manejo y explotación de recursos bentónicos en el sector denominado Bahía San Pedro de la X Región, en el sentido de sustituir en su vértice C la expresión “73°55’17,26” por la expresión “73°53’17,26”.

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

\*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 3/2003, página 84.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**MODIFICA DECRETO N° 326 EXENTO, DE 2003\***

(D.O. N° 37.638, de 19 de Agosto de 2003)

Núm. 558 exento.- Santiago, 11 de agosto de 2003.- 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 posteriores, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el decreto exento N° 326 del 2003 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; y el memorándum (DCP) N° 488 de 26 de junio del 2003 del Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría; el D.S. N° 19 del 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que el artículo 1° del decreto exento N° 326 del 2003 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción estableció un área de manejo y explotación de recursos bentónicos en el sector denominado *Abtao*, de la II Región.

Que se incurrió en un error tipográfico en la transcripción de la coordenada geográfica del vértice C, longitud W, del sector señalado anteriormente,

Decreto:

**Artículo único.-** Modifícase el artículo 1° del decreto exento N° 326 del 2003 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que estableció un área de manejo y explotación de recursos bentónicos en el sector denominado *Abtao* de la II Región, en el sentido de sustituir en su vértice C la expresión “70°32’59,35” por la expresión “70°31’59,35”.

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

\*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 5/2003, página 81.

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**ESTABLECE VEDA EXTRACTIVA PARA EL RECURSO MACHA  
EN EL AREA MARITIMA QUE INDICA**

(D.O. N° 37.638, de 19 de Agosto de 2003)

Núm. 559 exento.- Santiago, 11 de agosto de 2003.- Visto: Lo informado por la División de Administración Pesquera de esta Subsecretaría de Pesca en Memorándum Técnico (R. Pesq.) N° 67, de fecha 22 de julio de 2003; por el Consejo Zonal de Pesca de la III y IV regiones mediante el oficio Ord./Z2/N° 20/03, de fecha 18 de marzo de 2003; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 683 de 1980 y N° 242 de 1983, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 2.617 de 1999, de la Subsecretaría de Pesca; la resolución N° 436 de 2002, del Servicio Nacional de Pesca; 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 a) de la Ley General de Pesca y Acuicultura, establece la facultad y el procedimiento para establecer vedas extractivas por especie en un área determinada.

Que de conformidad con lo informado por la División de Administración Pesquera de la Subsecretaría de Pesca en su Memorándum Técnico y por el Consejo Zonal de la III y IV en su oficio, ambos citados en visto, existe la necesidad de recuperar el stock del recurso hidrobiológico Macha *Mesodesma donacium* en el área marítima correspondiente a la IV Región, lo que hace conveniente establecer una veda extractiva para el citado recurso en el área marítima antes indicada,

Decreto:

**Artículo 1°.-** Establécese una veda extractiva para el recurso Macha (*Mesodesma donacium*), en el área marítima correspondiente a la IV Región, por el período de 2 años a contar de la fecha de la publicación del presente decreto en el Diario Oficial.

**Artículo 2°.-** Durante el período de veda extractiva fijado en el artículo precedente, prohíbese la captura, comercialización, transporte, procesamiento, elaboración y almacenamiento de la especie vedada y de los productos derivados de ella, en el área marítima afecta a la medida de administración indicada en el artículo 1° de este decreto, de conformidad con los artículos 110, 119 y 139 de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

**Artículo 3°.-** Se exceptúan de lo señalado en los artículos precedentes las áreas de manejo y explotación de recursos bentónicos establecidas o que se establezcan de conformidad con lo dispuesto en el artículo 48 letra d) de la Ley General de Pesca y Acuicultura, las que se registrarán para estos efectos, por sus respectivos planes de manejo debidamente aprobados por la Subsecretaría de Pesca.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

**Artículo 4°.-** El Servicio Nacional de Pesca deberá adoptar las medidas y efectuar los controles que sean necesarios para lograr un efectivo cumplimiento de las disposiciones del presente decreto.

**Artículo 5°.-** La infracción a lo dispuesto en el presente decreto será sancionada en conformidad con el procedimiento y las penas contempladas en la Ley General de Pesca y Acuicultura.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

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

(D.O. N° 37.638, de 19 de Agosto de 2003)

Núm. 560 exento.- Santiago, 11 de agosto de 2003.- 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° 830 de 1996, N° 195 de 1997, N° 163 y N° 718, ambos de 1998, N° 236 de 1999, N° 331 y N° 470 del 2000 y N° 110 del 2001, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los decretos exentos N° 757 y N° 935, ambos del 2001, N° 724, N° 915 y N° 969 del 2002, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría de Pesca en memorándum N° 312 de 28 de abril del 2003; por el Consejo Zonal de Pesca de la I y II regiones mediante oficio Ord./ZI/N° 18 de 11 de marzo del 2003; por la Subsecretaría de Marina mediante oficio S.S.M. N° 12.210/492 S.S.P., de 18 de febrero de 1999; por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada mediante oficio SHOA Ordinario N° 13.000/70 S.S.P., de 14 de abril del 2003; el D.S. N° 19 del 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; y 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 I y II regiones aprueban el establecimiento de un área de manejo en el sector denominado Punta Campamento de la II 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,

Decreto:

**Artículo 1°.-** Establécese la siguiente área de manejo y explotación de recursos bentónicos, en el Sector de la II Región denominado Punta Campamento, en un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de la más baja marea y sus vértices cuyas coordenadas son las siguientes:

(CARTA SHOA N° 1330; ESC. 1:50.000; 9ª ED. 1982)

Vértices	Latitud S.	Longitud W.
A	23°01'17,40"	070°30'53,03"
B	23°00'55,96"	070°30'52,96"
C	23°02'21,40"	070°32'00,00"
D	23°02'38,37"	070°32'00,00"



*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

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

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

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

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

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

(D.O. N° 37.638, de 19 de Agosto de 2003)

Núm. 561 exento.- Santiago, 11 de agosto de 2003.- 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° 729 de 1997, N° 152 y N° 473 de 1998, N° 56 y N° 427 de 1999, N° 540 y N° 655 del 2000, N° 39 y N° 73 del 2001, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los decretos exentos N° 489, N° 530, N° 704 y N° 719 del 2001, y N° 206, N° 213, N° 339, N° 529 del 2002, N° 658 del 2002, N° 723 del 2002 y N° 916 del 2002, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría de Pesca en memorándum (DCP) N° 313 de 28 de abril de 2003; por el Consejo Zonal de Pesca de la V a IX regiones e Islas Oceánicas, mediante oficio Ord. N° 34 de 3 de julio del 2002; por la Subsecretaría de Marina mediante oficio S.S.M. N° 12.210/3589 S.S.P., de 25 de septiembre del 2002; por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada mediante oficio SHOA Ordinario N° 13.000/71 S.S.P., de 14 de abril del 2003; el D.S. N° 19 del 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; y 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 V a IX regiones e Islas Oceánicas aprueban el establecimiento de un área de manejo en el sector denominado Isla Mocha, Sector Sur, de la VIII 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,

Decreto:

**Artículo 1°.-** Establécese la siguiente área de manejo y explotación de recursos bentónicos, en la VIII Región en el sector denominado Isla Mocha, Sector Sur, un área inscrita en la figura irregular entre la línea de más baja marea y sus vértices cuyas coordenadas son las siguientes:

(CARTA SHOA N° 6231; ESC. 1:40.000; 2ª ED. 1954)

Vértices	Latitud S.	Longitud W.
A	38°24'30,84"	73°55'00,00"
B	38°25'00,00"	73°55'00,00"
C	38°25'00,00"	73°56'07,35"
D	38°25'10,39"	73°56'23,08"
E	38°25'50,10"	73°56'26,30"
F	38°25'28,10"	73°53'48,15"
G	38°24'51,61"	73°53'38,75"

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

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

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

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

(D.O. N° 37.638, de 19 de Agosto de 2003)

Núm. 562 exento.- Santiago, 11 de agosto de 2003.- 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 del 2000, N° 253 del 2002, N° 652 de 1997, N° 505 y N° 717, ambos de 1998, N° 49, N° 164 y N° 360, todos de 1999, N° 132, N° 572 y N° 713, todos de 2000 y los decretos exentos N° 307 y N° 506, N° 642 y N° 865, todos del 2001, N° 205, N° 344 y N° 530, todos del 2002 y N° 164 del 2003, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 del 2001 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República; lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría de Pesca en memorándum (DCP) N° 540 de 9 de julio de 2003; por el Consejo Zonal de Pesca de la V a IX regiones e Islas Oceánicas mediante oficio Ord. N° 32 de 1 de julio de 2002; por la Subsecretaría de Marina mediante oficios S.S.M. Ord. N° 6025/1369 S.S.P., de 9 de abril del 2003 y N° 6025/2530 S.S.P., de 2 de julio del 2003.

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 V a IX regiones e Islas Oceánicas aprueban el establecimiento de un área de manejo en el sector denominado Punta Pite, *V 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,

Decreto:

**Artículo 1°.-** Establécese la siguiente área de manejo y explotación de recursos bentónicos, en el Sector de la V Región denominado Punta Pite, en un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de más baja marea y los vértices cuyas coordenadas son las siguientes:

(CARTA SHOA N° 4313; ESC. 1:40.000; 5ª ED. 1956)

Vértices	Latitud S.	Longitud W.
A	32°30'41,18"	071°27'44,50"
B	32°30'37,62"	071°27'57,67"
C	32°31'24,78"	071°28'21,53"
D	32°32'00,97"	071°28'28,07"
E	32°32'55,43"	071°28'09,23"
F	32°32'55,43"	071°27'54,94"

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

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

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

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

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

(D.O. N° 37.638, de 19 de Agosto de 2003)

Núm. 563 exento.- Santiago, 11 de agosto de 2003.- 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° 706 de 1998, N° 610 de 1999 y N° 264 del 2000 y los decretos exentos N° 212, N° 637 del 2002 y N° 336 del 2003, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el oficio (D.D.P.) Ord. N° 81, de 16 de enero de 2003; lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría de Pesca en memorándum (DCP) N° 644 de 30 de junio del 2003; por el Consejo Zonal de Pesca de la X y XI regiones mediante oficio Ord./Z4/N° 130 de fecha 25 de marzo de 2003; por la Subsecretaría de Marina mediante oficio S.S.M. Ord. N° 6025/2701/S.S.P., de 8 de julio de 2003; el D.S. N° 19 de 2001 del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; y 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 el establecimiento de un área de manejo y explotación de recursos bentónicos en el sector Castillo, Sector C, de la XI Región.

Que mediante oficio (D.D.P.) Ord. N° 81 de 16 de enero del 2003, de esta Subsecretaría de Pesca, se requirió al Consejo Zonal de Pesca de la X y XI regiones informe técnico para el establecimiento del área anteriormente mencionada, el cual fue evacuado mediante el oficio indicado en visto, aprobando la medida propuesta.

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

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

Decreto:

**Artículo 1°.-** Establécese un área de manejo y explotación de recursos bentónicos, en la XI Región en el sector denominado Castillo, en el área inscrita en la figura irregular, entre la línea de más baja marea y sus vértices, cuyas coordenadas son las siguientes:

**Sector C**

(CARTA SHOA N° 8632; ESC. 1:20.000; 1ª EDICION 1984)

<b>Vértices</b>	<b>Latitud S.</b>	<b>Longitud W.</b>
A	45°19'09,72"	73°42'34,80"
B	45°19'17,51"	73°44'10,53"
C	45°19'31,13"	73°44'16,03"
D	45°19'53,83"	73°43'10,07"

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

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

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

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

(D.O. N° 37.638, de 19 de Agosto de 2003)

Núm. 564 exento.- Santiago, 11 de agosto de 2003.- 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° 509 de 1997, N° 10, N° 352 y N° 398 de 1998, N° 110, N° 270, N° 483 y N° 505, de 1999, N° 113, N° 330 y N° 430, de 2000, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; los decretos exentos N° 222, N° 426, N° 539 y N° 702, de 2001; N° 204, N° 207, N° 209, N° 343, N° 639, N° 719, N° 725, N° 726 y N° 918 de 2002, N° 214 de 2003 y N° 333 del 2003, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; lo informado por el Departamento de Coordinación Pesquera de la Subsecretaría de Pesca en memorándum (DCP) N° 629 de 28 de julio de 2003; por el Consejo Zonal de Pesca de la III y IV regiones mediante oficio Ord./Z2/N° 33/01 de 25 de mayo de 2001; por la Subsecretaría de Marina mediante oficios S.S.M. Ord. N° 6025/2161 S.S.P., de 30 de mayo de 2003 y S.S.M. Ord. N° 6025/2699 S.S.P., de 8 de julio de 2003; el D.S. N° 19 de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; y 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 III y IV regiones aprueban el establecimiento de un área de manejo en el sector denominado Playa Changa, de la IV 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,

Decreto:

**Artículo 1°.-** Establécese la siguiente área de manejo y explotación de recursos bentónicos, en el sector de la IV Región denominado Playa Changa, en un área inscrita en la figura irregular, entre la línea de más baja marea y sus vértices, cuyas coordenadas son las siguientes:

(CARTA SHOA N° 4120; ESC. 1:15.000; 3ª ED. 1999)

Vértices	Latitud S.	Longitud W.
A	29°57'19,50"	71°18'25,10"
B	29°56'59,00"	71°18'25,10"
C	29°56'55,80"	71°18'12,70"
D	29°57'10,20"	71°18'06,00"



*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

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

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

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

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

MINISTERIO DE HACIENDA

**DESIGNA CONSEJERO DE LA H. JUNTA GENERAL DE ADUANAS A  
DON FRANCISCO LEIVA VEGA**

(D.O. N° 37.640, de 21 de Agosto de 2003)

Núm. 444.- Santiago, 12 de junio de 2003.- Visto: lo dispuesto en los artículos 27 letra a), y 29, de la Ordenanza de Aduanas, cuyo texto fue fijado mediante el artículo único del DFL de Hacienda N° 2, de 1997; el decreto supremo de Hacienda N° 492, de 9 de mayo de 2000,

Decreto:

Desígnase, a contar desde esta fecha, por el período de tres años, a don Francisco Leiva Vega, RUT N° 9.322.675-5, en el Cargo de Consejero de la H. Junta General de Aduanas, de libre elección del Presidente de la República.

La persona designada, por necesidad del servicio, asumirá sus funciones a contar de esta fecha, sin esperar la total tramitación del presente decreto.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Nicolás Eyzaguirre Guzmán, Ministro de Hacienda.

## MINISTERIO DE HACIENDA

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

(D.O. N° 37.640, de 21 de Agosto de 2003)

Núm. 430 exento.- Santiago, 4 de agosto de 2003.- Visto: El oficio Ord. N° 5.553 de 2 de junio de 2003, del Director Nacional de Aduanas y sus antecedentes; y

Teniendo presente: lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 9°, 10° y 11° de la Ordenanza de Aduanas, en el decreto N° 19, de 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia de la República y en la resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República,

Decreto:

**Artículo único.-** Modifícase en la forma que se indica, en la letra D, del artículo 3° del decreto supremo N° 1.230, de 1989, del Ministerio de Hacienda, el punto habilitado N° 8, sujeto a la jurisdicción de la Aduana de Antofagasta:

“8. Puerto de Mejillones                      Permanente paso de personas y todo tipo de operaciones.”

Anótese, comuníquese y publíquese.- Por orden del Presidente de la República, Nicolás Eyzaguirre Guzmán, Ministro de Hacienda.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

**PROMULGA LAS ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL PROTOCOLO DE 1978 (MARPOL 73-78), ADOPTADAS MEDIANTE RESOLUCIONES DEL COMITÉ DE PROTECCION DEL MEDIO MARINO DE LA ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL Y DE LA CONFERENCIA DE LAS PARTES DE DICHO CONVENIO**

(D.O. N° 37.641, de 22 de Agosto de 2003)

Núm. 94.- Santiago, 7 de abril de 2003.- Vistos: Los artículos 32, N° 17, y 50), N° 1), de la Constitución Política de la República y la ley N° 18.158.

Considerando:

Que el Comité de Protección del Medio Marino, MEPC., de la Organización Marítima Internacional y la Conferencia de las Partes del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73-78), adoptaron diversas Enmiendas a dicho Convenio mediante las resoluciones MEPC.14 (20), de 7 de septiembre de 1984; MEPC.16 (22) y MEPC.21 (22), de 5 de diciembre de 1985; MEPC.29 (25), de 1 de diciembre de 1987; MEPC.32 (27); MEPC.33 (27) y MEPC.34 (27), de 17 de marzo de 1989; MEPC.36 (28), de 17 de octubre de 1989; MEPC.39 (29); MEPC.40 (29), y MEPC.41 (29), de 16 de marzo de 1990; MEPC.42 (30), de 16 de noviembre de 1990; MEPC.47 (31) y MEPC.48 (31), de 4 de julio de 1991; MEPC.51 (32) y MEPC.52 (32), de 6 de marzo de 1992; MEPC.55 (33); MEPC.56 (33), y MEPC.58 (33), de 30 de octubre de 1992; MEPC.65 (37), de 14 de septiembre de 1995; MEPC.68 (38); MEPC.69 (38), y MEPC.70 (38), de 10 de julio de 1996; MEPC.73 (39), de 10 de marzo de 1997 y MEPC.75 (40), de 25 de septiembre de 1997, y las resoluciones 1, 2 y 3, de 2 de noviembre de 1994, de la Conferencia de las Partes de MARPOL 73-78.

Que dichas Enmiendas fueron aprobadas por el Congreso Nacional, según consta en el oficio N° 3.506, de 5 de septiembre de 2001, de la Honorable Cámara de Diputados.

Que el Instrumento de Ratificación fue depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional con fecha 20 de diciembre de 2002,

Decreto:

**Artículo único:** Promúlganse las Enmiendas adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73-78), mediante las siguientes resoluciones: MEPC.14 (20), de 7 de septiembre de 1984; MEPC.16 (22) y MEPC.21 (22), de 5 de diciembre de 1985; MEPC.29 (25), de 1 de diciembre de 1987; MEPC.32 (27); MEPC.33 (27), y MEPC.34 (27), de 17 de marzo de 1989; MEPC.36 (28), de 17 de octubre de 1989; MEPC.39 (29); MEPC.40 (29), y MEPC.41 (29), de 16 marzo de 1990; MEPC.42 (30), de 16 noviembre de 1990; MEPC.47 (31) y MEPC.48 (31), de 4 de julio de 1991; MEPC.51 (32) y MEPC.52 (32), de 6 marzo de 1992; MEPC.55 (33); MEPC.56 (33); MEPC.57 (33), y MEPC.58 (33), de 30 de octubre de 1992; MEPC.65 (37), de 14 de septiembre de 1995; MEPC.68 (38); MEPC.69 (38), y MEPC.70 (38), de 10 de julio de 1996; MEPC.73 (39), de 10 de marzo de 1997; MEPC.75 (40), de 25 de septiembre de 1997, y las resoluciones 1, 2 y 3, de 2 de noviembre de 1994, de la Conferencia de las Partes del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques en su forma modificada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73-78); cúmplanse y llévense a efecto como ley y publíquense en la forma establecida en la ley N° 18.158.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**FIJA VALORES DE SANCION DE ESPECIES HIDROBIOLÓGICAS QUE INDICA  
PERIODO 2003-2004**

(D.O. N° 37.641, de 22 de Agosto de 2003)

Núm. 114.- Santiago, 9 de julio de 2003.- Visto: Lo informado por el Consejo Nacional de Pesca en Carta (CNP) N° 48, de fecha 2 de julio de 2003; por la División de Desarrollo Pesquero de la Subsecretaría de Pesca en memorándum N° 492 de fecha 27 de junio de 2003; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política de la República; el D.F.L. N° 5 de 1983; el artículo 2° N° 47 de 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 ley N° 873 de 1975 que aprueba la Convención sobre el Comercio Internacional de especies amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, promulgado mediante decreto supremo N° 141 de 1975, del Ministerio de Relaciones Exteriores; el decreto supremo N° 193 de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción,

Decreto:

**Artículo 1°.-** Fíjense los siguientes valores de sanción de las especies hidrobiológicas que a continuación se indican, los que servirán de unidad de cuenta para los efectos de la aplicación de las sanciones que se establecen en la Ley General de Pesca y Acuicultura:

<b>Especies</b>	<b>Valores de Sanción (UTM/tonelada)</b>
PECES	
Albacora	97,8
Anchoveta	1,4
Alfonsino	10,4
Atunes	19,3
Azulejo	21,3
Bacalaos (o mero)	142,0
Bacaladillo o mote	1,1
Bonito	2,7
Besugo	6,2
Caballa	1,9
Cabrilla	22,4
Cojinobas	29,1
Congrio Colorado	37,5
Congrio Dorado	26,4
Congrio Negro	17,4
Corvina	30,0
Jurel	2,1
Lenguado	78,1
Machuelo o Tritre	1,4
Merluza Austral	29,3
Merluza Común	10,3
Merluza de Cola	5,0
Orange roughy	42,7

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

<b>Especies</b>	<b>Valores de Sanción (UTM/tonelada)</b>
<b>PECES</b>	
Pejegallo	8,9
Pejerrey de Mar	13,8
Puye	177,9
Raya	18,9
Reineta	12,0
Salmones	31,6
Sardina común	1,3
Sardina Española	2,3
Sierra	14,5
Tiburón o Marrajo	29,7
Truchas	35,8
Otros Peces	7,3
<b>MOLUSCOS</b>	
Almeja	4,9
Calamar	20,9
Caracoles	7,4
Cholga	3,2
Chorito	2,9
Culengue	8,5
Huevo	6,4
Jibia	4,4
Lapa	22,4
Loco	91,2
Macha	21,1
Navajuela	8,7
Ostiones	23,3
Ostras	5,9
Pulpo	32,0
Otros Moluscos	6,2
<b>CRUSTACEOS</b>	
Camarón Nailon	27,7
Centolla	80,9
Centollón	14,9
Jaibas	8,6
Langostas	273,7
Langostinos	13,7
Picoroco	6,4
Otros Crustáceos	39,3
<b>ALGAS</b>	
Chasca	1,2
Chascón	1,9
Chicoria del Mar	3,8
Cochayuyo	4,3
Huiro	1,4
Luga Luga	5,0

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

<b>Especies</b>	<b>Valores de Sanción (UTM/tonelada)</b>
ALGAS	
Pelillo	1,5
Otras Algas	3,5
OTRAS ESPECIES	
Erizo	8,9
Mamíferos, Aves y Reptiles Marinos	300,0
Otras especies	4,8

**MAMIFEROS, AVES Y REPTILES MARINOS INCLUIDOS EN APENDICE I CONVENCION SOBRE EL COMERCIO INTERNACIONAL DE ESPECIES AMENAZADAS DE FAUNA Y FLORA SILVESTRES**

Zifio de Arnoux	400,0
Ballena nariz de botella	400,0
Cachalote	400,0
Ballena minke	400,0
Ballena boba	400,0
Ballena de Bryde	400,0
Ballena Azul	400,0
Ballena de aleta	400,0
Ballena jorobada	400,0
Ballena franca del sur	400,0
Ballena pigmea	400,0
Chungungo	40.000,0
Huillín	40.000,0
Pingüino de Humboldt	40.000,0
Tortuga boba	2.000,0
Tortuga verde	2.000,0
Tortuga carey	2.000,0
Tortuga olivácea	2.000,0
Tortuga laud o coriácea	2.000,0

**Artículo 2°.-** Los valores de sanción indicados en el artículo precedente regirán por el término de un año, contado desde el 11 de agosto del año 2003.

Anótese, tómese razón y publíquese.- JOSE MIGUEL INZULZA SALINAS, Vicepresidente de la República.- Jorge Rodríguez Grossi, Ministro de Economía y Energía.

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**SUSPENDE TRANSITORIAMENTE RECEPCION DE SOLICITUDES Y OTORGAMIENTO DE AUTORIZACIONES DE PESCA DE ESPECIES QUE INDICA**

(D.O. N° 37.641, de 22 de Agosto de 2003)

Núm. 116.- Santiago, 15 de julio de 2003.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca, en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 20 de fecha 23 de abril de 2003; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política del Estado; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido, fue fijado por el D.S. N° 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Considerando:

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

Que el informe técnico de la Subsecretaría ha recomendado estudiar los antecedentes biológico-pesqueros para determinar la conveniencia de declarar los recursos Alfonsino *Beryx splendens* y Besugo *Epigonus crassicaudus*, como unidades de pesquería en estado de plena explotación o de régimen de pesquerías en desarrollo incipiente.

Que el artículo 20 de la Ley General de Pesca y Acuicultura establece la facultad y el procedimiento para decretar la suspensión transitoria de recepción de solicitudes y el otorgamiento de autorizaciones de pesca, como la limitación de la captura y desembarque total respecto de una especie determinada,

Decreto:

**Artículo 1°.-** Suspéndese transitoriamente, por el lapso de un año, a contar de la publicación del presente decreto en el Diario Oficial, la recepción de solicitudes y el otorgamiento de autorizaciones de pesca industrial dirigida a los recursos que se indican, incluidas sus respectivas faunas acompañantes, en las áreas que se señalan:

- a) Alfonsino *Beryx splendens*: Mar Territorial, por fuera del área de reserva artesanal, y Zona Económica Exclusiva de la República.
- b) Besugo *Epigonus crassicaudus*: Mar Territorial, por fuera del área de reserva artesanal, y Zona Económica Exclusiva de la República.

**Artículo 2°.-** Fíjense en 4.752 toneladas de Alfonsino y 3.125 toneladas de Besugo, los límites de captura y desembarque total en el área y período indicados en el artículo precedente.

De los límites antes señalados 475 toneladas de Alfonsino y 312 toneladas de Besugo, serán destinadas a ser extraídas para fines de investigación, de conformidad con el Título VII de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

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



MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**MODIFICA DECRETO N° 1.105 EXENTO, DE 2002\***

(D.O. N° 37.641, de 22 de Agosto de 2003)

Núm. 568 exento.- Santiago, 13 de agosto de 2003.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 59 de fecha 2 de julio de 2003; por el Consejo Zonal de Pesca de la III y IV regiones, mediante oficio Ord./CZ2/N° 43 de fecha 7 de julio de 2003; por el Consejo Zonal de Pesca de la V, VI, VII, VIII y IX regiones e Islas Oceánicas mediante oficio Ord. N° 34 de fecha 28 de julio de 2003; por el Consejo Zonal de Pesca de la X y XI regiones mediante oficio Ord./Z4/N° 264 de fecha 7 de agosto de 2003; por el Consejo Nacional de Pesca mediante Carta (CNP) N° 53 de fecha 22 de julio de 2003; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política del Estado; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430 de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; las leyes N° 19.713, N° 19.822 y N° 19.849; los decretos exentos N° 1.105 de 2002, N° 241, N° 277, N° 406 y N° 463, todos de 2003, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 del 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que mediante decreto exento N° 1.105 de 2002, modificado mediante decretos exentos N° 241, N° 277, N° 406, N° 463, todos de 2003, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se fijó la cuota global anual de captura para la unidad de pesquería de la especie Merluza común *Merluccius gayi*, en el área marítima entre la IV Región y el paralelo 41°28,6' L.S., correspondiente al año 2003.

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

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

Que el informe técnico de la Subsecretaría de Pesca ha recomendado asignar para fines de investigación, la fracción de 1.925 toneladas autorizada a la flota artesanal en el área marítima comprendida entre la IV Región y el paralelo 41°28,6' L.S.

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

\* Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/2003, página 145.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

Decreto:

**Artículo único.-** Modifícase el artículo 1° N° 2 letra g) del decreto exento N° 1.105 de 2002, modificado mediante decretos exentos N° 241, N° 277, N° 406 y N° 463, todos de 2003, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de señalar que la fracción de 1.925 toneladas asignada a la flota artesanal en el área marítima comprendida entre la IV Región y el paralelo 41°28,6' L.S., se reservarán para ser extraídas con fines de investigación por el sector artesanal.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**MODIFICA DECRETO N° 1.111 EXENTO, DE 2002\*, QUE ESTABLECIO LIMITES MAXIMOS DE CAPTURA POR ARMADOR EN UNIDADES DE PESQUERIA SARDINA ESPAÑOLA Y ANCHOVETA, LETRA B) DEL ARTICULO 2° DE LA LEY 19.713**

(D.O. N° 37.641, de 22 de Agosto de 2003)

Núm. 569 exento.- Santiago, 13 de agosto de 2003.- Visto: Lo informado por la División de Desarrollo Pesquero de la Subsecretaría de Pesca en memorándum N° 647, de 31 de julio de 2003, 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; las leyes N° 19.713, N° 19.822 y N° 19.849; el decreto supremo N° 286 de 2001 y los decretos exentos N° 1.111 de 2002 y N° 504 de 2003, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

1. Que mediante decreto exento N° 1.111 de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se establecieron los límites máximos de captura por armador en las unidades de pesquería Sardina española *Sardinops sagax* y Anchoveta *Engraulis ringens*, en el área marítima de la III y IV regiones, se encuentran individualizadas en el artículo 2° letra b) de la ley N° 19.713, correspondientes al año 2003.

2. Que mediante decreto exento N° 504 de 2003, se modificó la cuota global anual de captura de la unidad de pesquería del recurso Anchoveta, en el área marítima de la III y IV regiones, por lo que corresponde modificar el decreto que estableció los límites máximos de captura, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 inciso 3° de la ley N° 19.713,

Decreto:

**Artículo único.-** Modifícase el artículo 1° del decreto exento N° 1.111 de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de sustituir los límites máximos de captura por armador para la unidad de pesquería Anchoveta *Engraulis ringens*, en el área marítima de la III y IV regiones, individualizada en el artículo 2° letra b) de la ley N° 19.713, modificada por leyes N° 19.822 y N° 19.849, correspondientes al año 2003, por los siguientes:

\* Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/2003, página 169.

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

<b>Armador</b>	<b>Ene-Oct</b>	<b>Nov-Dic</b>	<b>Total</b>
Alimentos Marinos S.A.	1.939,872	215,541	2.155,413
Atitlan S.A. Pesq.	167,088	18,565	185,653
Camanchaca S.A. Cía. Pesq.	1.773,395	197,044	1.970,439
Corpesca S.A.	6.393,631	710,403	7.104,034
Delfín Ltda. Pesq.	4.131,663	459,074	4.590,737
Gajardo Venegas Mario	1.742,334	193,593	1.935,927
Itata S.A. Pesq.	12.016,420	1.335,158	13.351,578
Jepe S.A. Pesq.	3.865,118	429,458	4.294,576
Langeveld Ltda. Soc. Pesq.	1.161,517	129,057	1.290,574
Nacional S.A. Pesq.	632,279	70,253	702,532
Playa Blanca S.A. Pesq.	12.475,181	1.386,131	13.861,312
Río Simpson S.A. Emp. Pesq.	0,000	0,000	0,000
San José S.A. Pesq.	9.160,474	1.017,830	10.178,304
South Pacific Korp. S.A.	26,034	2,893	28,927

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**MODIFICA DECRETO N° 1.105 EXENTO, DE 2002\***

(D.O. N° 37.641, de 22 de Agosto de 2003)

Núm. 571 exento.- Santiago, 13 de agosto de 2003.- Visto: Lo informado por el Departamento de Pesquerías de la Subsecretaría de Pesca en memorándum técnico (R. Pesq.) N° 15 de fecha 26 de febrero de 2003; complementado mediante memorándum Técnico (R. Pesq.) N° 68 de fecha 30 de julio de 2003; por el Consejo Zonal de Pesca de la III y IV regiones, mediante oficio Ord./Z2/N° 15/03 de fecha 5 de marzo de 2003; por el Consejo Zonal de Pesca de la V, VI, VII, VIII y IX regiones e Islas Oceánicas mediante oficio Ord. N° 12 de fecha 5 de marzo de 2003; por el Consejo Nacional de Pesca mediante Carta (CNP) N° 11 de fecha 7 de marzo de 2003; lo dispuesto en el artículo 32 N° 8 de la Constitución Política del Estado; el D.F.L. N° 5 de 1983; la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892 y sus modificaciones cuyo texto refundido fue fijado por el D.S. N° 430 de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; las leyes N° 19.713, N° 19.822 y N° 19.849; los decretos exentos N° 1.105 de 2002, N° 241, N° 277, N° 406 y N° 463, todos de 2003, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; el D.S. N° 19 del 2001, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

Que mediante decreto exento N° 1.105 de 2002, modificado mediante decretos exentos N° 241, N° 277, N° 406 y N° 463, todos de 2003, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se fijó la cuota global anual de captura para la unidad de pesquería de la especie Merluza común (*Merluccius gayi*), en el área marítima entre la IV Región y el paralelo 41°28,6' L.S., correspondiente al año 2003.

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

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

Que los informes técnicos de la Subsecretaría de Pesca ha recomendado redistribuir la fracción de la cuota global anual de captura de la mencionada unidad de pesquería asignada a la flota artesanal.

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

\*

Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/2003, página 145.

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

Decreto:

**Artículo 1°.-** Modifícase el decreto exento N° 1.105 de 2002, modificado mediante decretos exentos N° 241, N° 277, N° 406 y N° 463, todos de 2003, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de señalar que las fracciones de cuota de captura de Merluza común (*Merluccius gayi*) a ser extraída por la flota artesanal se redistribuirán de la siguiente manera:

- a) En el artículo 1° N° 2 letra a), disminuir en 500 toneladas, la cuota de captura asignada a la flota artesanal en el área marítima de la IV Región, para el período enero-julio.
- b) En el artículo 1° N° 2 letra d), aumentar en 500 toneladas, la cuota de captura asignada a la flota artesanal en el área marítima de la VII Región, para el período agosto-diciembre, fraccionadas en 100 toneladas mensuales.

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

MINISTERIO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Subsecretaría de Pesca

**MODIFICA DECRETO N° 1.125 EXENTO, DE 2002\*, QUE ESTABLECIO LIMITES MAXIMOS DE CAPTURA POR ARMADOR EN UNIDADES DE PESQUERIA SARDINA ESPAÑOLA Y ANCHOVETA, I Y II REGIONES, LETRA Q) DEL ARTICULO 2° DE LA LEY 19.713**

(D.O. N° 37.641, de 22 de Agosto de 2003)

Núm. 573 exento.- Santiago, 14 de agosto de 2003.- Visto: Lo informado por la División de Desarrollo Pesquero de la Subsecretaría de Pesca en memorándum N° 648, de 31 de julio de 2003, 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; las leyes N° 19.713, N° 19.822 y N° 19.849; el decreto supremo N° 286 de 2001 y los decretos exentos N° 1.125 de 2002, N° 279 y N° 502 de 2003, todos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción; la resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República.

Considerando:

1. Que mediante decreto exento N° 1.125 de 2002, modificado por decreto exento N° 279 de 2003, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, se fijaron los límites máximos de captura para las unidades de pesquería de Sardina española *Sardinops sagax* y Anchoveta *Engraulis ringens*, en el área marítima de la I y II regiones, individualizada en el artículo 2° letra q) de la ley N° 19.713.

2. Que mediante decreto exento N° 502 de 2003, se modificó la fracción de la cuota global anual de captura correspondiente al recurso Anchoveta, por lo que corresponde modificar el decreto que estableció los límites máximos de captura, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 inciso 3° de la ley N° 19.713,

Decreto:

**Artículo único.-** Modifícase el artículo 1° del decreto exento N° 1.125 de 2002, modificado por decreto exento N° 279 de 2003, ambos del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, en el sentido de sustituir los límites máximos de captura por armador para la unidad de pesquería Anchoveta *Engraulis ringens*, en el área marítima de la I y II regiones, individualizadas en la letra q) de la ley N° 19.713, modificada por leyes N° 19.822 y N° 19.849, correspondientes al año 2003, por los siguientes:

---

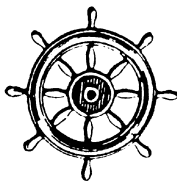
\* Publicado en el Boletín Informativo Marítimo N° 1/2003, página 208.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

## a) Anchoveta

<b>Armador</b>	<b>Ene-Abr</b>	<b>May-Ago</b>	<b>Sep-Dic</b>	<b>Total</b>
Arica Seafood Producer S.A.	1.880,527	1.395,905	465,297	3.741,729
Camanchaca S.A. Cía. Pesq.	74.474,932	55.282,346	18.427,274	148.184,552
Corpesca S.A.	322.918,749	239.700,870	79.899,532	642.519,151
Mar Q y M. Ltda. Pesq.	1.754,591	1.302,423	434,137	3.491,151
Moya García Germán	1.140,075	846,272	282,088	2.268,435
San José S.A. Pesq.	16.941,106	12.575,293	4.191,724	33.708,123
South Pacific Korp S.A.	6.927,063	5.141,922	1.713,958	13.782,943

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





## **LEYES**

### MINISTERIO DE HACIENDA

#### LEY NUM. 19.888

### **ESTABLECE FINANCIAMIENTO NECESARIO PARA ASEGURAR LOS OBJETIVOS SOCIALES PRIORITARIOS DEL GOBIERNO**

(D.O. N° 37.634, de 13 de Agosto de 2003)

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

Proyecto de ley:

**“Artículo 1°.-** Sustitúyese en el artículo 14 de la Ley sobre Impuesto a las Ventas y Servicios, contenida en el artículo primero del decreto ley N° 825, de 1974, a contar desde la fecha que en cada caso se indica, el porcentaje que pasa a especificarse:

- a) “18%” por “19%”, a contar del 1 de octubre del año 2003, y
- b) “19%” por “18%”, a contar desde el 1 de enero de 2007.

**Artículo 2°.-** Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto ley N° 828, de 1974, que establece normas para el cultivo, elaboración, comercialización e impuestos que afectan al tabaco:

1) Modifícase el artículo 1°, de la siguiente manera:

a) Sustitúyese el inciso tercero, por el siguiente:

“El tabaco en hoja no podrá ser trasladado sin una guía de despacho, que será el mismo documento a que se refiere el inciso final del artículo 55, del decreto ley N° 825, de 1974, sobre Impuesto a las Ventas y Servicios.”.

b) Sustitúyense en el inciso cuarto, los vocablos “enero” y “agosto”, por “noviembre” y “abril”, respectivamente.

2) Reemplázase en el artículo 9°, la expresión “ingresos de dinero en Tesorerías”, por la siguiente: “vale vista u órdenes de pago a la orden de la Tesorería General de la República, en dinero efectivo o mediante otra forma de pago que cautele debidamente el interés fiscal que el Director Regional del Servicio de Impuestos Internos correspondiente autorice en cada caso”.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

3) Agrégase en el artículo 15, el siguiente inciso tercero, nuevo, pasando a ser cuarto el actual inciso tercero:

“Los almacenes, dependencias y depósitos indicados en el inciso primero y las bodegas y locales indicadas en el inciso anterior, deberán ser autorizados expresamente por el Servicio, para este efecto.”.

4) Modifícase el inciso primero del artículo 17, de la siguiente manera:

a) Sustitúyese la letra c) por la siguiente:

“c) Obtener una guía de despacho para la movilización de la mercancía, que será el mismo documento a que se refiere el inciso final del artículo 55 del decreto ley N° 825, de 1974, sobre Impuesto a las Ventas y Servicios.”.

b) Agrégase la siguiente letra d), nueva:

“d) Obtener una resolución del Ministerio de Salud en que se autorice su comercialización. En el caso de las mercancías extranjeras, se presumirá que los artículos que no se encuentren comprendidos en dicha resolución, o no cumplan con las especificaciones autorizadas por ella, han sido objeto del delito de contrabando, y se procederá a su incautación y total destrucción por constituir una amenaza para la salud pública. También se procederá a la incautación y destrucción de las mercancías nacionales que no cumplan con las especificaciones autorizadas en dicha resolución.”.

5) Agrégase como artículo 22, el siguiente, pasando a ser 23 el actual artículo 22:

“Artículo 22.- Los cigarros, cigarrillos y tabacos que sean objeto de decomiso por infracción a lo dispuesto en los artículos 12 o 17 de la presente ley serán destruidos en su totalidad.”.

**Artículo 3°.-** Introdúcense las siguientes modificaciones en la Ordenanza de Aduanas, contenida en el artículo único del decreto con fuerza de ley N° 2, de 1998, del Ministerio de Hacienda:

1) Incorpórase en el artículo 2°, el siguiente número 6 bis, nuevo:

“6 bis.- Perímetros fronterizos de vigilancia especial: Parte de la zona secundaria en la cual se establecen prohibiciones y restricciones especiales para las existencias y tráfico de mercancías.”.

2) Agrégase en el artículo 100, el siguiente inciso tercero, nuevo:

“El Director Nacional de Aduanas, mediante resolución fundada, podrá establecer limitaciones al uso de los medios de pago que se establecen en el presente artículo.”.

**Artículo 4°.-** Suprímese en el artículo 4°, número 22, del Estatuto Orgánico del Servicio Nacional de Aduanas, contenido en el artículo 1°, del decreto con fuerza de ley N° 329, de 1979, del Ministerio de Hacienda, la frase ubicada entre las expresiones “Zonas Secundarias” y “perímetros fronterizos”.

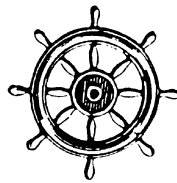
**Artículo 5°.-** Suprímese el inciso segundo del artículo 4° de la ley N° 18.777.

**Artículo 6°.-** Suprímese el inciso segundo del artículo 4° de la ley N° 18.885.”.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

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

Santiago, 14 de julio de 2003.- JOSE MIGUEL INZULZA SALINAS, Vicepresidente de la República.- María Eugenia Wagner Brizzi, Ministro de Hacienda (S).



*D.G.T.M. Y.M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

***DOCUMENTOS E INFORMACIONES***

***INTERNACIONALES***

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

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

### ***CIRCULARES DE LA OMI***

- OMI, Circular N° 2456, de 17 de Febrero de 2003.  
Consecuencias de la CONVEMAR para la Organización.

### ***INFORMACIONES***

- Agenda

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

## **CIRCULARES DE LA OMI**

Ref.: A1/B/1.31

Circular N° 2456  
17 febrero 2003

A: Todos los Estados Miembros de la OMI Naciones Unidas y sus organismos especializados  
Organizaciones intergubernamentales  
Organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo ante la OMI  
Movimientos de liberación

Asunto: **Consecuencias de la CONVEMAR para la Organización**

Se adjunta a la presente circular un documento (LEG/MISC/3/Rev.1), preparado por la Oficina Jurídica de la Secretaría, en el que se facilita una reseña de todos los aspectos de la labor que realiza la Organización y que están relacionados con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

En su 89° período de sesiones se facilitó al Consejo una versión anterior del presente documento como anexo del documento C 89/23(b)1. En ese momento, el Consejo recomendó a los diversos órganos de la Organización que lo tuvieran presente como documento de referencia en el contexto de sus labores (C 89/D, párrafo 23 b).2). Posteriormente, la Secretaría actualizó el contenido para que reflejase las últimas novedades, incluidos los resultados de la Conferencia diplomática sobre protección marítima. Se introdujeron también algunos cambios en la redacción.

Al final de cada año en el que se reúna la Asamblea de la OMI, se prepararán otras versiones actualizadas de dicho documento.

**CONSECUENCIAS DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS  
SOBRE EL DERECHO DEL MAR, 1982 PARA LA ORGANIZACION  
MARITIMA INTERNACIONAL**

**INTRODUCCION**

El presente documento tiene como objetivo brindar un resumen de todos los aspectos de la labor de la Organización Marítima Internacional (OMI) relativa a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (“la Convención” o “CONVEMAR”). Este estudio que se publicó en 1987, fue originalmente redactado y distribuido bajo la signatura LEG/MISC/1 y luego de la entrada en vigor de la Convención fue substancialmente revisado y actualizado y distribuido en 1997 bajo la signatura LEG/MISC/2. El presente documento actualiza esta última versión reflejando las novedades habidas entre 1997 y finales de 2002 y ha sido elaborado en consulta con la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas (DOALOS).

En la Parte I se exponen conceptos y observaciones relativas a la evaluación del marco jurídico general que vincula la Convención con la labor y los instrumentos de la OMI.

En la Parte II se analiza pormenorizadamente la relación entre la Convención y los distintos instrumentos de la OMI.

La Parte III trata de la función de la OMI en la solución de controversias a la luz de las disposiciones de la Convención al respecto.

En la Parte IV se examina el alcance de las actividades de la OMI tras la entrada en vigor de la Convención y las posibilidades que ofrece por lo que se refiere a modificar o ampliar las funciones y responsabilidades de la Organización.

El Anexo I comprende una lista de tratados de la OMI y resoluciones de la Asamblea relacionadas con la Convención.

El Anexo II es un cuadro que ilustra la relación entre los artículos de la Convención y los correspondientes instrumentos de la OMI.



## PARTE 1

### CARACTERISTICAS GENERALES DE LA RELACION ENTRE LAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE MARITIMO DE LA OMI Y LAS DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

#### Antecedentes

Desde 1973, la Secretaría de la OMI (entonces OCMI) participó activamente en la labor de la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar con miras a garantizar que los instrumentos de la OMI respondían a los principios básicos que fundamentan la Convención.

Se logró evitar una duplicación de los esfuerzos y posibles conflictos entre la labor de la OMI y la de la Conferencia mediante la inclusión de disposiciones en varios convenios de la OMI en las que se establecía de manera expresa que su texto no limitaba en modo alguno ni la codificación ni el desarrollo del derecho del mar por parte de la Conferencia ni cualquier reclamación presente o futura u opinión jurídica de un Estado en relación con el derecho del mar y la naturaleza y alcance de la jurisdicción de los Estados ribereños y de abanderamiento.

Tras la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), la Secretaría de la OMI mantuvo consultas, primero con la Oficina del Representante Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, y posteriormente con la División de Asuntos Oceánicos y Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, en relación con diversos aspectos que vinculan la labor de la OMI a la Convención. Incluso antes de la entrada en vigor de la Convención en 1994, se habían incluido referencias expresas o implícitas a sus disposiciones en varios tratados de la OMI e instrumentos de otro tipo.

#### El mandato mundial de la OMI

Si bien la OMI se menciona específicamente por su nombre en sólo uno de los artículos de la Convención sobre el Derecho del Mar (artículo 2 del Anexo VIII), ésta se reconoce implícitamente en la Convención como “la Organización internacional competente” con respecto a la adopción de reglas y estándares internacionales sobre el transporte marítimo en las esferas de la seguridad marítima, la eficacia de la navegación y la prevención y el control de la contaminación del mar ocasionadas por los buques y por vertimientos.

En estos casos, la expresión “organización internacional competente”, cuando se utiliza en singular en la Convención, se refiere exclusivamente a la OMI, teniendo en cuenta su mandato mundial en tanto que organismo especializado del sistema de las Naciones Unidas fundado mediante el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (Convenio constitutivo de la OMI). El Convenio constitutivo de la OMI se adoptó por la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas celebrada en Ginebra el 6 de marzo de 1948. (El nombre inicial de “Organización Consultiva Marítima Intergubernamental” se modificó mediante las resoluciones A.358(IX) y A.37(X), adoptadas en 1975 y 1977, respectivamente).

Muchas disposiciones de la Convención hacen referencia al mandato de distintas organizaciones respecto de una misma cuestión. En algunos casos, las actividades descritas en estas disposiciones requieren la participación de la OMI en colaboración con otras organizaciones. Para ayudar a los Estados y contribuir a la mejor comprensión de las consecuencias de la Convención para las organizaciones y organismos que se ocupan de los asuntos marítimos, tanto dentro como fuera del sistema de Naciones Unidas, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, de la Oficina de Asuntos Jurídicos, ha elaborado un cuadro titulado “Organizaciones internacionales competentes o pertinentes” en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas. Este cuadro, que se publicó en el boletín de Derecho del Mar, N° 31, enumera los temas y artículos siguiendo la secuencia en que aparecen en la Convención e indica las correspondientes organizaciones competentes.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

El artículo 1 del Convenio Constitutivo de la OMI establece el ámbito mundial de las actividades de la OMI en la esfera de la seguridad y de la prevención y contención de la contaminación. También hace referencia a otras tareas tales como el fomento de la eficacia de la navegación y de la disponibilidad de los servicios marítimos basándose en la libertad de navegación de todos los buques de cualquier bandera de participar en el comercio internacional sin discriminación. El artículo 59 presenta a la OMI como el organismo especializado del sistema de las Naciones Unidas en la esfera del transporte marítimo y sobre los efectos de éste en el medio marino. Los artículos 60 a 62 hacen referencia a la cooperación entre la OMI y otros organismos especializados, así como con otras organizaciones gubernamentales y no gubernamentales en asuntos de interés común.

La gran aceptación e incontestada legitimidad del mandato universal de la OMI, de acuerdo con el derecho internacional, se desprende de los siguientes datos:

- 162 Estados soberanos que representan todas las regiones del mundo son en la actualidad Partes en el Convenio constitutivo de la OMI, y por tanto miembros de la OMI;
- todos los Miembros pueden participar en las reuniones de los órganos de la OMI que se ocupen de la elaboración y adopción de recomendaciones mediante las que se establecen reglas y normas sobre seguridad y prevención y contención de la contaminación. Estas reglas y normas se adoptan generalmente por consenso;
- todos los Estados, independientemente de que sean o no Miembros de la OMI o de las Naciones Unidas, son invitados a participar en las conferencias de la OMI encargadas de adoptar nuevos convenios. Hasta la fecha, todos los tratados de la OMI se han adoptado por consenso.

### **Relaciones entre la Convención de las Naciones Unidas y los instrumentos de la OMI**

Se dice que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es una “convención marco”, ya que la mayoría de sus disposiciones son de carácter general, y sólo pueden implantarse mediante reglas específicas, de carácter obligatorio, recogidas en otros acuerdos internacionales.

Esta característica se refleja en varias disposiciones de la Convención, que exige que los Estados “tengan en cuenta”, “se ajusten”, “den cumplimiento a” o “den efecto a” las correspondientes reglas y normas internacionales elaboradas por o en el seno de la “organización internacional competente” (OMI). Se utilizan varios términos, tales como “las reglas y estándares internacionales aplicables”, “las reglas y normas internacionalmente acordadas y las prácticas y procedimientos recomendados”, “las reglas y estándares internacionales generalmente aceptadas”, “las reglas internacionales generalmente aceptadas”, “los instrumentos internacionales aplicables” o “las reglas, procedimientos y prácticas internacionales aceptadas de forma general”.

Los artículos y disposiciones de la Convención que revisten especial importancia en este contexto son los siguientes:

- el artículo 21 2), que trata de “las reglas o normas internacionales generalmente aceptadas” sobre “diseño, construcción, dotación o equipo de buques” en el contexto de la legislación relativa al paso inocente a través de los mares territoriales; el artículo 211 6) c), que hace referencia a “reglas y estándares internacionales generalmente aceptados” en el contexto de la contaminación ocasionada por los buques; el artículo 217 2), que se refiere a las “reglas y estándares internacionales” en el contexto de la ejecución por el Estado del pabellón; y el artículo 94 3) y 5), que exige que los Estados del pabellón actúen de conformidad con “los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados” relativos, entre otras cosas, a la construcción y equipo de los buques, así como a la dotación de los buques y la formación de las tripulaciones, teniendo en cuenta “los instrumentos internacionales aplicables”;
- los artículos 21 4), 39 2) e indirectamente el artículo 54, hacen referencia a las “normas internacionales generalmente aceptadas en el contexto de la prevención de abordajes en el mar”;
- los artículos 22 3) a), 41 4) y 53 9) mencionan las “recomendaciones o propuestas de la organización internacional competente” (la OMI) en el contexto de la designación de vías marítimas, el establecimiento de dispositivos de separación del tráfico y su sustitución;
- el artículo 23 hace referencia a las prescripciones relativas a los documentos y a las medidas especiales de precaución establecidas en acuerdos internacionales para los buques extranjeros de propulsión nuclear y los buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas;
- el artículo 60 y el artículo 80, hacen referencia a las “normas internacionales generalmente aceptadas o salvo recomendación de la organización internacional competente (la OMI)” para retirar las instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso para garantizar la seguridad de la navegación (párrafo 3); las “normas internacionales aplicables” para la determinación de la anchura de las zonas de seguridad; las “normas o recomendaciones generalmente aceptadas de la organización internacional competente (la OMI) en el caso de que su anchura se extienda a una distancia mayor de 500 metros (párrafo 5); y a “las normas internacionales generalmente aceptadas” con respecto a la navegación en la vecindad de las islas artificiales, instalaciones, estructuras y zonas de seguridad (párrafo 6);
- el artículo 94, 3), 4) y 5), que rige los deberes del Estado del pabellón y el artículo 39 2), que trata de las obligaciones de los buques y aeronaves durante el paso en tránsito y también los artículos 54 y 58 2) hacen referencia a "los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas" respecto de la seguridad en el mar y la prevención, reducción y control de la contaminación ocasionada por los buques;
- el artículo 210, 4) y 6), hace referencia a las "reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados de carácter mundial" para prevenir, reducir y controlar la contaminación por vertimiento; y el artículo 216 1) que trata de la ejecución de esas "reglas y estándares aplicables" establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o en una conferencia diplomática de carácter general;

- el artículo 211 hace referencia a "las reglas y estándares de carácter internacional (párrafo 1)" establecidas por "los Estados, actuando por conducto de la organización internacional competente" y "las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente" (párrafos 2 y 5) para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques; mientras que el artículo 217 1) y 2), el artículo 218 1) y 3), que tratan de la puesta en vigor de los reglamentos para combatir la contaminación, y el artículo 220 1), 2) y 3), se refieren a las "reglas y estándares internacionales aplicables". Los artículos 217 3) y 226 1) hacen referencia a los certificados (registros y otros documentos) prescritos en las reglas y estándares internacionales en el contexto del control de la polución.
- el artículo 211 6) a) relativo a la contaminación causada por buques, trata de las "reglas y estándares o prácticas de navegación internacionales que, por conducto de la organización internacional competente (la OMI) se hayan hecho aplicables a las áreas especiales";
- el artículo 211 7) hace referencia a las "reglas y estándares internacionales" que deberían comprender, entre otros, los relativos a la pronta notificación a los Estados ribereños cuyo litoral o intereses conexos puedan resultar afectados por incidentes, incluidos los accidentes marítimos, que ocasionen o puedan ocasionar descargas;
- los artículos 219 y 226 1) c) se refieren a las "reglas y estándares internacionales" aplicables con respecto a la navegabilidad de los buques, mientras que el artículo 94 5) se refiere a "los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas" que rigen las condiciones de navegabilidad de los buques.

Estas disposiciones establecen claramente la obligación de los Estados Parte en la Convención de aplicar las reglas y normas de la OMI. Las modalidades concretas en que se plasma esta aplicación dependen en gran medida de la interpretación que las Partes den a expresiones tales como "tengan en cuenta, " se ajusten a", "den cumplimiento a" o "den efecto a" las disposiciones de la OMI. Conviene también establecer una distinción entre los dos tipos principales de instrumentos de la OMI en los cuales se recogen dichas disposiciones: por una parte, las recomendaciones adoptadas por la Asamblea, el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI y por la otra las reglas y normas recogidas en los tratados de la OMI.

### **Resoluciones de la OMI**

Todos los Estados Miembros de la OMI tienen derecho a participar en la adopción de resoluciones de la Asamblea de la OMI, del MSC y del MEPC en las que se recomiende la implantación de reglas y normas técnicas que no estén contempladas en los tratados de la OMI. Estas resoluciones se adoptan normalmente por consenso y reflejan por tanto un acuerdo de ámbito mundial de todos los Miembros de la OMI. Las Partes en la Convención de las Naciones Unidas deben ajustarse a estas reglas y normas, teniendo en cuenta obviamente la necesidad de adaptarlas a las circunstancias concretas de cada caso. Además, se podrá aplicar con carácter obligatorio a los buques extranjeros la legislación nacional mediante la que se implanten las recomendaciones de la OMI.

Los códigos técnicos o directrices comprendidos en estas resoluciones adquieren con frecuencia carácter obligatorio al incorporarse a la legislación nacional. Un buen ejemplo es el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG). (El Comité de Seguridad Marítima está examinando la posibilidad de que el Código IMDG sea obligatorio en el marco del Convenio SOLAS).

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

En varios casos, los códigos y directrices que habían aparecido inicialmente en resoluciones de la OMI con carácter no obligatorio se han incorporado posteriormente a los tratados de la OMI. Por ejemplo, el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ) se ha incorporado tanto al SOLAS como al MARPOL.

### **Tratados de la OMI**

La Convención estipula de forma general la obligación de dar cumplimiento a las reglas y normas de la OMI, obligación a la que debe responderse, en el caso de los convenios y protocolos de la OMI, habida cuenta de las disposiciones específicas de cada tratado. Estas características determinan no sólo la manera en que estas reglas y normas regulan los principales temas, tales como la construcción, el equipo o la dotación de los buques, sino también los procedimientos que rigen la relación interdependiente de la jurisdicción del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto en asuntos tales como el reconocimiento de títulos y la imposición de sanciones por violación de las obligaciones establecidas en los tratados.

Además, la aplicación de los tratados de la OMI debe regirse por las disposiciones que figuran en los artículos 311 y 237 de la Convención. El artículo 311 trata de la relación con otras convenciones y acuerdos internacionales. El artículo 237 recoge disposiciones específicas acerca de la relación entre la Convención de las Naciones Unidas y otras convenciones sobre protección y preservación del medio marino.

En el artículo 311 2) se establece que la Convención no modificará los derechos ni las obligaciones de los Estados Partes dimanantes de otros acuerdos compatibles con ella, y que no afectan a la aplicación de sus principios básicos. Mientras se observe esta disposición suprema, que prevé la compatibilidad con sus principios básicos, este artículo no afectará a los acuerdos internacionales expresamente autorizados o salvaguardados por otros artículos de la Convención. (artículo 311 5)).

En el artículo 237 1) se establece que las disposiciones de la Parte XII de la Convención no afectarán a las obligaciones específicas contraídas por los Estados en virtud de convenciones y acuerdos especiales celebrados anteriormente sobre la protección y preservación del medio marino, ni a los acuerdos que puedan celebrarse para promover los principios generales de la Convención. En el párrafo 2 se estipula asimismo que las obligaciones específicas contraídas por los Estados en virtud de convenciones especiales con respecto a la protección y preservación del medio marino deben cumplirse de manera compatible con los principios y objetivos generales de la Convención.

Teniendo en cuenta esos antecedentes, la compatibilidad de la CONVEMAR y los tratados de la OMI puede determinarse con arreglo a lo siguientes:

- Varias disposiciones de la CONVEMAR reflejan principios compatibles con los ya estipulados en tratados y recomendaciones de la OMI adoptados previamente. En ese sentido, conviene destacar las disposiciones relativas a los abordajes en el mar; la búsqueda y salvamento de personas en situación de socorro en el mar, los dispositivos de separación del tráfico, el ejercicio de la jurisdicción por el Estado rector del puerto en el ámbito de la protección y preservación del medio marino, la responsabilidad e indemnización en caso de contaminación por hidrocarburos y las medidas adoptadas para evitar la contaminación resultante de los siniestros marítimos.

- La participación de la Secretaría de la OMI en las reuniones ha permitido asegurarse de que no hay duplicación, incongruencias o incompatibilidades entre la CONVEMAR y los tratados de la OMI adoptados con posterioridad a 1973. En algunos casos, la compatibilidad se ha podido garantizar aún más incluyendo en los tratados de la OMI cláusulas específicas que indican que nada de lo dispuesto en dichos tratados prejuzgará la codificación y el desarrollo del derecho marítimo en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (véase el artículo 9 2) del MARPOL 73/78, el artículo V del Convenio de Formación 1978 y el artículo II del Convenio de Búsqueda y Salvamento). El Convenio sobre la prevención de la contaminación por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (Convenio de Londres) recoge una disposición análoga en la esfera de las funciones de secretaría desempeñadas por la OMI. Esas cláusulas estipulan asimismo que nada de lo dispuesto en dichos tratados prejuzgará las reivindicaciones y tesis jurídicas presentes o futuras de cualquier Estado en lo concerniente al derecho marítimo y a la naturaleza y amplitud de su jurisdicción en tanto que Estado de abanderamiento o Estado ribereño. De esa manera, se garantiza la certidumbre jurídica al asegurar que las actividades normativas de la OMI a escala mundial no se solaparán con la labor de codificación del derecho del mar.

### **Condición jurídica de los tratados de la OMI de acuerdo con el derecho internacional y el derecho del mar**

#### **Consecuencias para las Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)**

El grado de aceptación e implantación a nivel mundial de que gozan las reglas y normas de los tratados de la OMI es una premisa fundamental que procede tener en cuenta al examinar en qué medida las Partes en la CONVEMAR deben aplicar las reglas y normas de la OMI de conformidad con las obligaciones prescritas expresamente en esa Convención. En ese sentido, conviene observar que la referencia a la obligación de los Estados Parte en la Convención de "tener en cuenta", "ajustarse a", "dar cumplimiento a" o "dar efecto" a las reglas y normas de la OMI está vinculada al requisito de que dichas normas sean "aplicables" o estén "generalmente aceptadas". Esto significa que el grado de aceptación internacional de estas normas es decisivo a la hora de determinar en qué medida las Partes en la CONVEMAR están obligadas a implantarla.

Al momento de evaluar los criterios para determinar el grado de cumplimiento de los tratados más importantes de la OMI, por lo que respecta al requisito de aceptación general, se debe tener en cuenta, ante todo, que desde 1982 la aceptación formal de los tratados más importantes de la IMO se ha incrementado de tal manera que es indiscutible que dichos tratados gozan de amplia aceptación y se implantan a nivel mundial.

En la actualidad entre 98 y 143 Estados (según el tratado en cuestión) se han constituido en Partes en los principales convenios de la OMI. Teniendo presente que el grado de aceptación general de los convenios aplicables al sector marítimo está fundamentalmente en función de su implantación por los Estados de abanderamiento, es importante destacar que los Estados Parte en estos convenios representan en todos los casos más del 90% de la flota mercante mundial. La eficacia de su implantación, que ya es amplia de por sí, se ve potenciada por el hecho de que teniendo en cuenta el principio de que "no se dé un trato más favorable", los Estados rectores de puertos que son Parte en los tres convenios que recogen el conjunto principal de reglas y normas sobre seguridad, prevención de la contaminación y formación y titulación de la gente de mar (SOLAS, MARPOL y Convenio de Formación) están obligadas a aplicar estas reglas y normas a los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no sean partes en dichos convenios.

Las reglas y normas técnicas recogidas en varios tratados de la OMI pueden actualizarse mediante el procedimiento de aceptación tácita de las enmiendas. Este procedimiento prevé que las enmiendas entren en vigor en la fecha fijada por la conferencia o reunión en la que se adopten, a menos que en un determinado periodo después de su adopción la rechacen expresamente un número preciso de partes contratantes que representen cierto porcentaje del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

Los tratados de la OMI y las enmiendas a los mismos se adoptan generalmente por consenso.

Estos hechos son decisivos a la hora de determinar en qué medida cualquier obligación contraída en virtud de la CONVEMAR, en el sentido de dar cumplimiento a las normas generalmente aceptadas sobre seguridad y prevención de la contaminación, se aplica a las Partes en la Convención aunque no sean partes en los tratados de la OMI que recogen dichas reglas y normas. Conviene examinar más a fondo los siguientes aspectos con miras a determinar en qué medida este carácter obligatorio puede hacerse extensivo:

- el grado de cumplimiento de las reglas de la OMI dependerá de la interpretación que den las Partes en la Convención a las expresiones "dar efecto", "dar cumplimiento a", "ajustarse a" o "tener en cuenta", respecto de las reglas y normas de la OMI. Las Partes deben evaluar en cada caso el contexto de las disposiciones de la Convención en el que se establecen obligaciones en este sentido y vincularlo al tratado en cuestión de la OMI y a las correspondientes reglas y normas a las que se hace referencia en la Convención.
- La premisa fundamental de este punto de partida es que las Partes en la Convención se aseguren de que los buques que enarbolan su pabellón o los buques extranjeros que navegan bajo su jurisdicción apliquen las disposiciones generalmente aceptadas de la OMI sobre seguridad y prevención y contención de la contaminación. El incumplimiento de estas disposiciones de la OMI da lugar a la existencia de buques deficientes y viola las obligaciones básicas en el ámbito de la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación ocasionada por los buques, contempladas en la CONVEMAR.
- El hecho de que las Partes en dicha Convención deban aplicar las reglas y normas de la OMI es un poderoso incentivo para constituirse en Partes en los tratados de la OMI que recogen dichas reglas y normas. En tanto que Partes, se les conceden los derechos concretos previstos en las disposiciones jurídicas específicas de cada tratado. El derecho más importante es el valor que dan los tratados de la OMI a los certificados expedidos por las Partes.

### **Ejercicio de la jurisdicción del Estado de conformidad con los instrumentos de la OMI**

Si bien la CONVEMAR define las características y el ámbito de aplicación de los conceptos de jurisdicción del Estado de abanderamiento, del Estado ribereño y del Estado rector del puerto, los instrumentos de la OMI especifican cómo debe ejercerse dicha jurisdicción para garantizar el cumplimiento de las reglas sobre seguridad y prevención de la contaminación en el sector marítimo. El Estado de abanderamiento es el principal responsable de dar cumplimiento a dichas reglas. No obstante, una de las características más importantes de la evolución de la labor de la OMI en las últimas tres décadas es el aumento progresivo de la importancia de la jurisdicción por el Estado rector del puerto con miras a corregir el incumplimiento de las reglas y normas de la OMI por los buques extranjeros que se encuentren voluntariamente en puerto. La entrada voluntaria en un puerto implica la aceptación por dicho buque extranjero del derecho del Estado rector del puerto a adoptar medidas correctivas para garantizar el cumplimiento de las reglas de la OMI. La interrelación entre la jurisdicción del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto se analizará más a fondo en la Parte II, al considerar las características jurisdiccionales recogidas en los tratados de la OMI.

Cabe anticipar, no obstante, una importante distinción de índole general: con respecto a cada tratado de la OMI se ha de distinguir el ejercicio de la jurisdicción por el Estado rector del puerto en el sentido de corregir deficiencias en la implantación de las reglas y normas dispuestas en los tratados, de la facultad del Estado rector del puerto de imponer sanciones. Se pueden imponer sanciones por transgresiones que están fuera de la jurisdicción del Estado rector del puerto cometidas por buques extranjeros que se encuentren voluntariamente en puerto. Esta distinción reviste especial importancia en el caso de los daños ocasionados por contaminación. En ese sentido, la facultad conferida por las reglas de la OMI al Estado rector del puerto de imponer sanciones (particularmente en el ámbito del MARPOL) debe vincularse a las características y ámbito de aplicación de la jurisdicción contempladas en la Parte XII de la Convención.

En general, los tratados de la OMI no reglamentan la naturaleza y ámbito de la jurisdicción del Estado ribereño. Por tanto, la medida en la que los Estados ribereños pueden dar cumplimiento a las reglas de la OMI respecto de buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por sus aguas territoriales o naveguen por su zona económica exclusiva es un tema que deberá reglamentarse en la Convención. El mismo principio puede aplicarse al derecho de tránsito en los estrechos utilizados para la navegación internacional o al paso por las vías de navegación en aguas archipelágicas. (Se debe tener en cuenta que el MARPOL incluye disposiciones para supervisar e investigar las descargas de sustancias perjudiciales en el medio marino).

No obstante, se da un caso en el que la jurisdicción del Estado ribereño se ha reglamentado en dos instrumentos de la OMI: el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969, y el correspondiente Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, que son dos tratados de derecho público que contemplan de forma expresa el derecho del Estado ribereño a intervenir en alta mar en caso de accidentes que ocasionan contaminación.

El cumplimiento de las medidas de organización del tráfico adoptadas por la OMI también depende fundamentalmente del ejercicio de la jurisdicción del Estado ribereño.

### **Las zonas marítimas y la implantación de las reglas de la OMI**

Los Estados Parte en los tratados de la OMI están obligados a ejercer su jurisdicción sobre los buques que enarbolan su pabellón, con independencia de la zona marítima en la que se encuentren. Por consiguiente, el hecho de que el mar territorial, la zona económica exclusiva y la alta mar tengan una condición jurídica distinta no afecta directamente a la manera en que deben implantarse a bordo las medidas sobre seguridad y prevención de la contaminación. La proximidad de la costa, de islas artificiales y de plataformas hace que, en algunos casos, se modifiquen estas medidas, más con objeto de tener en cuenta los aspectos de seguridad y los riesgos de contaminación inherentes, que los diferentes regímenes jurisdiccionales aplicables a las correspondientes zonas marítimas.

Sin embargo, la existencia de zonas marítimas reviste importancia a la hora de determinar el alcance de la jurisdicción del Estado ribereño en relación con el cumplimiento de las medidas de organización del tráfico que adopte la Organización. Las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo de la OMI deben interpretarse, en este sentido, a la luz de las correspondientes disposiciones de la Convención. La condición jurídica de las distintas zonas marítimas también se ha tenido en cuenta en los cuatro convenios de la OMI que establecen un régimen de responsabilidad civil en los casos de contaminación por hidrocarburos (Convenio de Responsabilidad Civil, Convenio del Fondo, Convenio SNP, 1996 y Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001). En estos convenios, el derecho legítimo de los Estados Partes de presentar reclamaciones por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos depende del lugar en que se hayan producido estos daños y de si se trata de su territorio, del mar territorial o de la zona económica exclusiva.



## **PARTE II**

### **VINCULOS ENTRE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR Y LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI**

Esta parte está integrada por cuatro capítulos que tratan respectivamente de lo siguiente:

- Seguridad de la navegación
- Prevención y control de la contaminación del mar
- Responsabilidad e indemnización
- Cooperación y asistencia técnica a los países en desarrollo.

## **CAPITULO I**

### **SEGURIDAD DE LA NAVEGACION**

#### **1 GENERALIDADES**

El marco jurídico para la adopción e implantación de las reglas y normas sobre seguridad queda recogido en varias disposiciones de la CONVEMAR. Como ya se ha mencionado en la introducción, el mandato mundial de la OMI de adoptar reglas internacionales en este ámbito se reconoce mediante las referencias a la organización competente encargada de adoptar dichas reglas.

El ejercicio de la jurisdicción por el Estado de abanderamiento es el principal medio para dar cumplimiento a las reglas de la OMI relativas a la construcción, el equipo, la navegabilidad y la dotación de los buques. Otros aspectos, tales como las señales, las comunicaciones, la prevención de abordajes y la organización del tráfico marítimo, requieren el ejercicio eficaz tanto de la jurisdicción por el Estado de abanderamiento como de la del Estado ribereño. Además, algunos instrumentos de la OMI reglamentan en qué medida los Estados pueden adoptar medidas correctivas para garantizar que los buques extranjeros que se encuentren voluntariamente en sus puertos se ajustan a las normas de seguridad internacionales. No obstante, este cumplimiento se limita a las condiciones estipuladas en los principales convenios de la OMI.

La CONVEMAR establece las características básicas que vinculan el ejercicio de la jurisdicción por el Estado de abanderamiento a la implantación de las normas sobre seguridad. Contempla también en qué medida los Estados ribereños pueden interferir de manera legítima en la navegación de los buques extranjeros en distintas zonas marítimas con miras a garantizar la debida observación de esas normas.

#### **Jurisdicción del Estado de abanderamiento**

Las principales obligaciones impuestas al Estado de abanderamiento se recogen en el artículo 94. La Convención exige que los Estados de abanderamiento adopten las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar de conformidad con “los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados” (artículo 94 3), 4) y 5)). Los siguientes convenios de la OMI pueden considerarse generalmente aceptados habida cuenta de su grado de aceptación a nivel mundial:

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 74);
- Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Protocolo de 1978 relativo al SOLAS);
- Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, (LINEAS DE CARGA, 1966);
- Convenio internacional sobre Arqueo de Buques, 1969;
- Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972;
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación 1978);
- Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, (Convenio SAR).

La resolución A.847(2) de la OMI, sobre directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI, brinda a los Estados de abanderamiento los medios para establecer y mantener las medidas necesarias para aplicar y dar cumplimiento adecuadamente a los siguientes convenios de la OMI: SOLAS 1974, MARPOL 73/78, el Convenio sobre Líneas de Carga y el Convenio de Formación, 1978. Una resolución posterior de la OMI, A.912(22), que reemplaza y revoca la resolución A.881(21), brinda orientaciones para asistir a los Estados de abanderamiento en la evaluación de su rendimiento y la resolución de la Asamblea A.914(22) brinda orientaciones sobre las medidas que se deben adoptar para seguir fortaleciendo la implantación del Estado de abanderamiento. Se ha reforzado la implantación de las disposiciones de la OMI relativas a la seguridad y prevención de la contaminación mediante la incorporación en el SOLAS del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS), en virtud del cual las compañías que explotan los buques están sujetas a un sistema de gestión de la seguridad controlado por la Administración del Estado de abanderamiento.

Las obligaciones básicas del Estado de abanderamiento en la esfera de la seguridad de la navegación están contempladas en la Parte VII de la Convención, que trata de la alta mar, y con arreglo a ella, el cumplimiento de las reglas internacionales sobre seguridad depende exclusivamente del ejercicio eficaz de la jurisdicción del Estado de abanderamiento. El cumplimiento de estas reglas sigue dependiendo principalmente del ejercicio de la jurisdicción del Estado de abanderamiento, con independencia del lugar por donde navegue el buque.

### **Jurisdicción del Estado ribereño**

Los tratados de la OMI no intentan regular los poderes jurisdiccionales de los Estados ribereños. Este es un tema contemplado exclusivamente en la CONVEMAR. Dicha Convención establece un marco ejecutivo para los instrumentos de la OMI al estipular en qué medida los Estados ribereños pueden interferir de forma legítima con los buques extranjeros para garantizar el cumplimiento de las reglas y normas de la OMI.

Teniendo en cuenta lo que antecede, y por lo que respecta a las facultades de los Estados ribereños para dar cumplimiento a las normas de la OMI, se han de tener presentes las siguientes disposiciones de la CONVEMAR:

- En su mar territorial, el Estado ribereño puede aplicar leyes y reglamentos relativos al paso inocente (artículo 21 1)), sobre todo en lo que a la seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo se refiere (artículo 21 1) a)). Estas leyes y reglamentos deben ajustarse a lo dispuesto en la Convención y en "otras normas de derecho internacional". La adopción de los Convenios de la OMI mencionados anteriormente y su consiguiente incorporación a la legislación nacional permite a los Estados ribereños exigir que los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por su mar territorial se ajusten a las reglas de esos convenios, incluso si el Estado de abanderamiento en cuestión no es Parte en el instrumento pertinente.
- De conformidad con el artículo 41 3), las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico que los Estados ribereños de estrechos puedan designar o establecer deberán ajustarse a "las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas". Tomando en consideración su amplia aceptación, debe considerarse que el SOLAS, las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo y el Reglamento de Abordajes representan las "reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas". Al igual que ocurre con el mar territorial, los buques extranjeros han de dar cumplimiento a las leyes y reglamentos que puedan adoptar los Estados ribereños de estrechos, incluidos los relativos a la seguridad y a la prevención, reducción y control de la contaminación (artículo 42), incluso si sus Estados de abanderamiento no están obligados por los tratados en que se recogen. Además, para proteger los intereses de los Estados ribereños, la Convención impone a los buques extranjeros en tránsito la obligación de cumplir "los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales de seguridad en el mar generalmente aceptados, incluido el Reglamento internacional para prevenir los abordajes" (artículo 39 2) a)). Esta expresión parece tener mayor alcance en el sentido de que puede extenderse a instrumentos de carácter no obligatorio. (También debe observarse que las disposiciones del artículo 39 abarcan elementos de búsqueda y salvamento).
- De conformidad con lo previsto en el artículo 35 c), ninguna de las disposiciones de la Convención relativas a los estrechos utilizados para la navegación internacional (Parte III) afecta al régimen jurídico de los estrechos por los cuales el paso está regulado total o parcialmente por convenios internacionales de larga data y aún vigentes que se refieran específicamente a tales estrechos. No obstante, estos convenios se implantarán teniendo en cuenta el criterio de compatibilidad recogido en el artículo 311 de la CONVEMAR, al que se hace referencia en la introducción del presente documento.
- El artículo 54 de la Convención amplía la aplicación de las disposiciones sobre el paso en tránsito al paso por las vías marítimas archipelágicas.
- En virtud del artículo 58 2), el régimen de la alta mar se aplica en principio también a la zona económica exclusiva. Como se explicará más adelante, los Estados ribereños pueden adoptar medidas jurisdiccionales relacionadas con la implantación de medidas de organización del tráfico marítimo.

(Para ampliar el análisis pertinente, véase la sección 5 sobre "Organización del tráfico marítimo" y la sección 6 "Notificación por los buques")

### **Jurisdicción del Estado rector del puerto**

A diferencia del caso de la jurisdicción del Estado ribereño, los convenios más importantes de la OMI recogen disposiciones que reglamentan las características de la jurisdicción del Estado rector del puerto y la medida en que debe ejercerse. Conviene destacar que, en el contexto de la implantación de los instrumentos de la OMI, la jurisdicción por el Estado rector del puerto es un concepto de naturaleza esencialmente correctiva: su ejercicio está encaminado a corregir casos de incumplimiento o de ineficacia en la implantación por el Estado de abanderamiento de las reglas de la OMI, cuando los buques extranjeros se encuentren voluntariamente en puerto.

El ejercicio de su jurisdicción por el Estado rector del puerto, a fin de corregir deficiencias en la implantación de las reglas sobre seguridad, está consagrado en los principales convenios de la OMI sobre seguridad, es decir, el Convenio de Líneas de Carga de 1966, el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969, el SOLAS 1974, el Protocolo de 1978 relativo al SOLAS y el Convenio de Formación de 1978. Estos tratados contemplan el derecho del Estado rector del puerto a verificar el contenido de los certificados expedidos por el Estado de abanderamiento que dan fe del cumplimiento de las disposiciones sobre seguridad. También facultan al Estado rector del puerto a inspeccionar el buque si los certificados no están en regla o si existen motivos fundados para pensar que las condiciones del buque o de su equipo no se corresponden en aspectos fundamentales con los pormenores que figuran en los certificados o no se ha efectuado el debido mantenimiento. El SOLAS prevé que el Estado rector del puerto compruebe las prescripciones operacionales cuando existan motivos fundados para pensar que el capitán o la tripulación no están familiarizados con procedimientos de seguridad esenciales de a bordo, o con los procedimientos establecidos en el sistema de gestión de la seguridad de los buques.

El Convenio de Formación rige el control de títulos por las autoridades de los Estados rectores del puerto que sean Partes en dicho Convenio con miras a garantizar que la gente de mar que preste servicio a bordo tenga la competencia prevista. Se pueden adoptar medidas semejantes a las dispuestas en el Convenio de Líneas de Carga y en el Convenio SOLAS cuando exista evidencia de que un título se ha obtenido por medios fraudulentos o de que su titular no ha recibido, en realidad, una formación acorde con lo prescrito en el Convenio, o que el buque esté operado de manera tal que pone en peligro las personas, los bienes o el medio ambiente.

La resolución A.787(19) sobre procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto recoge una serie bastante exhaustiva de directrices sobre inspecciones en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto, la determinación de infracciones y la detención de buques. Estos procedimientos se aplican a los buques regidos por el SOLAS, el Convenio de Líneas de Carga, el Convenio de Formación, el Convenio de Arqueo y el MARPOL y han sido actualizados por la resolución A.882(21), para abordar puntos especiales sobre el Estado rector del puerto relativas a las prescripciones del Código IGS.

## 2 CONSTRUCCION, EQUIPO Y NAVEGABILIDAD DE LOS BUQUES

El artículo 94 3) a) de la CONVEMAR impone a los Estados de abanderamiento la obligación de garantizar la seguridad en alta mar por lo que respecta a la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques. Esta obligación se explica pormenorizadamente en el párrafo 4 a) del mismo artículo, que establece que las medidas que tomen los Estados de abanderamiento incluyen las que sean necesarias para asegurar "que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y que lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo de instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación". El párrafo 5 estipula que al tomar estas medidas "todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas nacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia". Esta obligación se aplica también a la zona económica exclusiva (artículo 58 2)). En el artículo 217 2) de la Convención se amplía el ámbito de aplicación del artículo 94 3) a la protección del medio marino. Este artículo exige que los Estados de abanderamiento se aseguren de que se impide a sus buques zarpar hasta que se cumplan los requisitos fijados en las reglas y estándares internacionales relativos al diseño, construcción, equipo y dotación de buques. En el artículo 21 2) de la Convención se establece que el Estado ribereño no podrá imponer a los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por su mar territorial leyes y reglamentos aplicables al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, "a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas". Esta disposición es sumamente importante para la implantación de los tratados de la OMI que recogen estas reglas y normas al delimitar claramente el ámbito de la jurisdicción del Estado ribereño. Las reglas que imponen requisitos adicionales o más estrictos que los previstos en dichos instrumentos violan las normas de la Convención relativas al paso inocente. El artículo 211 6) c) establece que las leyes y reglamentos adicionales que el Estado ribereño puede adoptar con respecto a zonas especiales dentro su zona económica exclusiva no podrán obligar a los buques extranjeros a cumplir estándares de diseño, construcción o equipo distinto de las reglas y normas internacionales generalmente aceptados.

Las reglas y normas internacionales generalmente aceptados mencionados en el artículo 94 5) y las reglas o normas internacionales generalmente aceptadas mencionadas en el artículo 21 2) se recogen en gran medida en el SOLAS y el Convenio de Líneas de Carga. Estas reglas y normas, junto con las reglas y normas sobre prevención de la contaminación recogidas en el MARPOL (véase el capítulo II *infra*) también se mencionan en los artículos 211 6) c) y 217 2) y 219.

El Convenio SOLAS 1974 y el Protocolo de 1978 relativo al mismo establecen normas mínimas sobre construcción, equipo y prescripciones operacionales de los buques, relativos a aspectos tales como el compartimentado y estabilidad, maquinaria e instalaciones eléctricas, protección contra incendios, dispositivos y medios de salvamento y radiocomunicaciones. Las reglas prevén la inspección de distintos tipos de buques (petroleros, gaseros y quimiqueros, buques de pasaje, buques de transbordo rodado, etc.) y la consiguiente expedición de documentos que dan fe de que los buques se ajustan a las condiciones necesarias y a la obligación de llevar las publicaciones náuticas y al equipo adecuado.

El Convenio de Líneas de Carga 1966 establece el francobordo mínimo de un buque, incluido el francobordo de los buques tanque, teniendo en cuenta los posibles riesgos que pueden presentarse en distintas zonas climáticas y estaciones del año.

Las prescripciones de seguridad relativas a la construcción y el equipo de los buques pesqueros se recogen en el Convenio de Torremolinos, 1977, enmendado por el Protocolo de Torremolinos de 1993. Ni el Convenio ni el correspondiente Protocolo han entrado en vigor.

*D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

Además de estos convenios, la OMI ha adoptado numerosas recomendaciones, directrices y códigos relativos a la construcción, el equipo y la navegabilidad de los buques. Como ya se ha explicado anteriormente, aunque estas reglas no tienen carácter obligatorio desde el punto de vista jurídico, los Estados Miembros han implantado de forma bastante general algunas de ellas.

### **El nuevo capítulo V del SOLAS**

Durante su 73º periodo de sesiones celebrado en noviembre/diciembre de 2000, el Comité de Seguridad Marítima (MSC) adoptó el capítulo V revisado del SOLAS que aborda varios aspectos de la seguridad de los buques y de la navegación. El nuevo capítulo V entró en vigor el 1 de julio de 2002 bajo el sistema de aceptación tácita de las enmiendas al Convenio SOLAS. Las principales innovaciones son las siguientes:

Obligación de instalar "cajas negras". Las reglas exigen que los buques tengan instalados registradores de datos de travesía (RDT). Las reglas entraron en vigor el 1 de julio de 2002, y todos los nuevos buques construidos en esa fecha o posteriormente deberán estar equipados con RDT. También se exigirá que los buques de pasaje y los buques de pasaje de transbordo rodado estén equipados con RDT, al mismo tiempo que se realizará un estudio para examinar la necesidad de que los buques de carga existentes estén equipados obligatoriamente con RDT.

Las reglas relativas a los RDT formaban parte de un proyecto de enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, SOLAS 1974, adoptadas durante el 73º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC) (27 de noviembre al 6 de diciembre de 2000), que es el órgano técnico superior de la OMI.

Al igual que las cajas con las que están equipadas las aeronaves, el RDT permite a los investigadores de los accidentes revisar los procedimientos seguidos y las órdenes dadas momentos previos a un suceso y permiten identificar la causa de cualquier accidente. Las reglas sobre los RDT están incluidas en el capítulo V revisado del Convenio SOLAS (Seguridad de la navegación). En la actualidad se recomienda, pero no se exige, que los buques estén equipados con RDT. En 1997, la OMI adoptó las normas de funcionamiento para los RDT.

### **SIA**

El capítulo V revisado también impone que algunos tipos de buques estén equipados con un sistema de identificación automática (SIA). La regla 19 del nuevo capítulo V del Convenio SOLAS –Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo- establece los equipos náuticos que deberán ser instalados a bordo de los buques, conforme con el tipo de buques. La mayoría de los equipos (girocompás, radar, etc.) ya habían sido prescritos en el capítulo V existente, pero la nueva regla agrega la prescripción para la instalación de un sistema de identificación automática (SIA) capaz de suministrar automáticamente información sobre el buque a otros buques y a las autoridades costeras.

La regla establece que todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 que efectúen viajes internacionales, los buques de carga de arqueo igual o superior a 500 que no efectúen viajes internacionales y los buques de pasaje, independientemente de su tamaño, si han sido construidos el 11 de julio de 2002 o posteriormente, estén equipados con un sistema de identificación automática (SIA), según se indica a continuación:

- cuando se trate de buques de pasaje, a más tardar el 1 de julio de 2003;

- cuando se trate de buques tanque, a más tardar en la fecha en que se efectúe el primer reconocimiento de seguridad del equipo a partir del 1 de julio de 2003;
- cuando se trate de buque de arqueo bruto igual o superior a 50 000 que no sean buques de pasaje o buques tanque, a más tardar el 1 de julio 2004;
- cuando se trate de buque de arqueo bruto igual o superior a 10 000 pero inferior a 50 000 que no sean buques de pasaje o buques tanque, a más tardar el 1 de julio de 2005;
- cuando se trate de buques de arqueo bruto igual o superior a 3 000 pero inferior a 10 000 que no sean buques de pasaje o buques tanque, a más tardar el 1 de julio de 2006; y
- cuando se trate de buques de arqueo bruto igual o superior a 300 pero inferior a 3000 que no sean buques de pasaje o buques tanque, a más tardar el 1 de julio de 2007.

Los buques que no efectúan viajes internacionales construidos antes del 1 de julio de 2002, tendrán que equiparse con un SIA a más tardar el 1 de julio de 2008. Un Estado de abanderamiento podrá eximir que el buque esté equipado con un SIA cuando éste vaya a ser retirado definitivamente del servicio en los dos años siguientes a la fecha en que hubiera sido obligatorio instalar el equipo.

#### **Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo**

La nueva regla 19 del capítulo V permite que se acepte un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) en sustitución de la obligación de llevar cartas náuticas a bordo tal como está prescrito en la regla. La regla prescribe que a bordo de todos los buques, independientemente de su tamaño, habrá cartas y publicaciones náuticas para planificar y presentar visualmente la derrota del buque para el viaje previsto y trazar la derrota y verificar la situación durante el viaje, y que el buque debe también contar con medios auxiliares si esa función se lleva a cabo parcial o totalmente por medios electrónicos. Las normas de funcionamiento de las cartas electrónicas fueron adoptadas en 1995, mediante la resolución A.817(19), enmendada en 1996 mediante la resolución HSC.64(67) a fin de que se cuente con medios auxiliares en caso de fallo del SIVCE. En 1998 se introdujeron otras enmiendas mediante la resolución MSC.86(70) para permitir que el SIVCE funcionase en modo SVCP.

#### **Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000**

El Código, y una versión actualizada de la versión adoptada en 1994, entró en vigor el 1 de julio de 2002 por el procedimiento de enmienda tácito. El Código es obligatorio en virtud del capítulo X del Convenio SOLAS (medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad). El nuevo Código internacional de seguridad para las naves de gran velocidad, 2000, regirá para todas las naves de gran velocidad construidas el día de su entrada en vigor o posteriormente. El primer Código NGV fue adoptado por la OMI en mayo de 1994, pero los rápidos progresos en este sector del transporte marítimo hicieron que fuese necesario revisarlo antes de lo previsto. El Código original seguirá rigiendo para las naves de gran velocidad existentes. Los cambios incorporados en el nuevo Código tienen como objeto adaptarlo a las enmiendas del Convenio SOLAS y a las nuevas recomendaciones que han sido adoptadas en los últimos cuatro años, por ejemplo las prescripciones que abarcan los sistemas de altavoces y las zonas de evacuación para helicópteros. También se adoptaron enmiendas acordes con el capítulo X del Convenio SOLAS (medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad) para referirse al nuevo Código.

*D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

El capítulo II-2 revisado del Convenio SOLAS (construcción - prevención, detección y extinción de incendios). Nuevo Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI).

Ambos instrumentos entraron en vigor el 1 de julio de 2002 por el procedimiento de aceptación tácito. El capítulo se revisó para que éste fuese claro, conciso y de fácil uso, incorporando cambios sustanciales introducidos en años recientes luego de un cierto número de siniestros graves ocasionados por incendios. El capítulo revisado consta de siete partes, cada una de ellas incluye prescripciones aplicables a todos los buques o a ciertos tipos especificados, mientras que el Código de sistemas de seguridad contra incendios (SSCI), que es obligatorio en virtud del nuevo capítulo, incluye, en 15 capítulos, especificaciones detalladas para los sistemas de seguridad contra incendios.

### **Prohibición de la instalación de materiales que contengan asbestos**

La nueva regla 3-5 del capítulo II-1 (Construcción - Estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas), del Convenio SOLAS, que entró en vigor el 1 de julio de 2002, prohíbe la nueva instalación de materiales que contengan asbestos excepto para las paletas utilizadas en compresores y bombas de vacío de paletas, en las juntas y guarniciones estancas utilizadas para la circulación de fluidos, cuando a alta temperaturas o presiones haya riesgo de incendio, corrosión o toxicidad y los dispositivos dúctiles y flexibles de aislamiento térmico utilizados para temperaturas superiores a 1000°C.

### **Eliminación de petroleros deficientes**

Un Grupo de trabajo del MSC elaboró una lista de medidas tendientes a eliminar los buques deficientes y el MSC decidió enviar la lista de medidas a los subcomités de la Organización y al Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) para que éstos las examinaran. Esta labor está de conformidad con el acuerdo concluido en el MEPC en abril de 2001 de enmendar el MARPOL y acelerar la eliminación prevista de los petroleros de casco sencillo. Un ejemplo de los avances en este respecto lo constituye la enmienda del MARPOL (Anexo 1, regla 13G) mediante lo que se acelera la eliminación progresiva de los buques tanque de casco sencillo.

### **Buques que navegan en aguas árticas cubiertas de hielo**

El MSC está elaborando directrices para los buques que navegan en aguas árticas cubiertas de hielo.

## **3 DOTACION DE LOS BUQUES**

Como en el caso de la construcción y el equipo, la Convención establece en el artículo 94 3 b), que todo Estado adoptará las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta a "la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables". El párrafo 4 b) especifica que estas medidas incluirán las necesarias para asegurar "que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque". El párrafo 4 c) requiere asimismo "que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio". El párrafo 5 también está relacionado con estos asuntos y estipula que "todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia". Esta obligación también es de aplicación en la zona económica exclusiva. El artículo 217 2) de la Convención amplía el ámbito de aplicación del artículo 94 3) a la protección del medio marino. Dispone que los Estados deben tomar las medidas necesarias para asegurar que se impida a sus buques zarpar hasta que cumplan los requisitos de las reglas y estándares internacionales relativos a la dotación.



*D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

El artículo 21 2) establece asimismo que el Estado ribereño no puede imponer a los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial leyes y reglamentos aplicables a la dotación "a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas". El artículo 211 6) c) prevé que las leyes y reglamentos adicionales que el Estado ribereño puede adoptar en zonas especiales situadas en su zona económica exclusiva no podrán obligar a los buques extranjeros a cumplir estándares de dotación distintos de las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados.

El Convenio SOLAS 1974, enmendado, impone de forma general la obligación a los Estados de abanderamiento de garantizar que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana en el mar, los buques cuentan con una dotación adecuada. Por tanto, se les entregará un certificado como prueba de que llevan la dotación mínima de seguridad necesaria (regla V/14).

El Convenio de Formación 1978 recoge una serie muy amplia de reglas internacionales relativas a la formación y titulación del personal. Estipula requisitos mínimos de formación, competencia y servicio de mar aplicables al capitán y a los oficiales, así como a determinadas categorías de marineros, como es el caso de los que mantienen guardias de navegación o de la cámara de máquinas de los petroleros, quimiqueros o buques tanque para el transporte de gas licuado y de los buques de pasaje.

En una Conferencia de los Estados Partes celebrada en 1995 se revisó el Convenio de Formación 1978. Las enmiendas adoptadas en dicha ocasión responden a la preocupación de que el Convenio de Formación no se estaba aplicando de manera uniforme y no imponía ninguna obligación estricta a las Partes respecto de su implantación. También lo actualizó en general. Una de las principales características de la revisión fue la adopción de un nuevo Código de Formación al que se ha trasladado en su totalidad el contenido de las reglas técnicas. La parte A del Código es de naturaleza obligatoria, y la parte B tiene carácter de recomendación. Además, se amplía el ámbito de los procedimientos mejorados relativos al ejercicio de la supervisión por el Estado rector del puerto contemplados en el artículo X del Convenio de Formación 1978. Además, la Conferencia enmendó el capítulo I del Convenio de Formación, titulado "Disposiciones generales". Como consecuencia de ello, los Estados Partes deben facilitar información a la OMI en relación con la implantación de los requisitos del Convenio. El Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC) utiliza esa información para identificar a las Partes que pueden demostrar que han dado plena y completa efectividad al Convenio, por ejemplo la denominada "Lista Blanca de la OMI" que fue publicada por primera vez por el MSC en su 73º periodo de sesiones en diciembre de 2000 y ampliada en su 74º periodo de sesiones celebrado en mayo de 2001). La publicación de esta lista marca el fin de la primera etapa de un procedimiento de verificación innovador, en el cual, por primera vez la OMI tuvo un protagonismo directo en la implantación de uno de sus instrumentos. Por último, las enmiendas establecen condiciones especiales de formación y competencia del personal de los buques de pasaje de transbordo rodado. El Convenio de Formación fue nuevamente enmendado en 1997 para añadir prescripciones relativas a la formación del personal de los buques de pasaje que no sean buques de pasaje de transbordo rodado y en 1998 para añadir prescripciones para los capitanes y oficiales de puente para que sean idóneos para detectar los daños y la corrosión en los espacios de carga y en los tanques de lastre.

En una Conferencia independiente celebrada al mismo tiempo se adoptó un nuevo Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros. Este Convenio es el primer intento de conferir carácter obligatorio a las normas de seguridad aplicables a las tripulaciones de los buques pesqueros.

*D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

En noviembre de 1999, la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.892 (21) sobre Prácticas ilícitas asociadas con los certificados de competencia y los refrendos. Esta resolución tiene como objetivo llamar la atención sobre el problema de certificados fraudulentos emitidos en relación con el Convenio de Formación, e instar a los Estados Miembros a que acaben con estas prácticas. A instancias de la OMI se han efectuado investigaciones para evaluar el alcance del problema e identificar las posibles soluciones. Se han comunicado los resultados de esta investigación al MSC, los cuales serán examinados de manera más pormenorizada por el Subcomité de Normas de Formación y Guardia (Subcomité STW).

También en noviembre de 1999, la Asamblea de la OMI adoptó una nueva resolución sobre Principios relativos a la dotación de seguridad, con la que se actualiza y reemplaza la resolución adoptada en 1981 sobre el mismo tema (A.481(XII)). La nueva resolución tiene como objetivo tomar en cuenta las recientes novedades en el sector marítimo, incluido el aumento de la dependencia en relación con los sistemas automatizados y los dispositivos que sustituyen a la mano de obra y la preocupación por la fatiga y otras cuestiones relativas al factor humano en el rendimiento de las tripulaciones. La resolución incluye principios básicos que se han de tomar en consideración cuando se examinan los niveles de dotación para garantizar la seguridad operacional del buque.

Cada buque ha de contar con un "documento relativo a la dotación mínima de seguridad", que especifique los niveles de dotación mínima de seguridad para ese buque en particular. Se puede exigir este documento en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto.

La resolución incluye directrices pormenorizadas para la aplicación de los principios de dotación de seguridad y orientación sobre el contenido del documento relativo a la dotación mínima de seguridad, además de un formato modelo.

#### **4 UTILIZACION DE SEÑALES, MANTENIMIENTO DE COMUNICACIONES Y PREVENCIÓN DE ABORDAJES**

Para garantizar la seguridad en alta mar y en la zona económica exclusiva, el Estado de abanderamiento, en el ejercicio de su jurisdicción, adoptará las medidas necesarias respecto de "la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes" (artículos 94, 3 c) y 58 2)). Estas medidas se ajustarán a "los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y todo Estado hará lo necesario para asegurar su observancia" (artículo 94 5)). El MSC ha elaborado un conjunto amplio de normas relativas a la utilización de señales, las comunicaciones y la prevención de abordajes, y estas normas se han aprobado posteriormente por el órgano correspondiente, en el marco de tratados y recomendaciones. Los siguientes párrafos hacen referencias a las disposiciones recogidas en instrumentos de la OMI relacionadas con los aspectos mencionados en el artículo 94 3 c) de la Convención.

##### **Reglas sobre señales**

Las reglas y reglamentos sobre señales se recogen en el SOLAS 1974 y en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972. En virtud de la regla V/21 del SOLAS, en todo buque que deba contar con una instalación radioeléctrica se dispondrá del Código internacional de señales. Cualquier otro buque que, a juicio de la Administración necesite utilizarlo, habrá de llevarlo. Dicho Código se adoptó en el cuarto periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI, en 1965 y, desde entonces, el MSC ha introducido varias enmiendas.

### **Reglas sobre comunicaciones**

Las reglas sobre comunicaciones con fines de seguridad se recogen en el capítulo IV del SOLAS 1974, que trata de los servicios de radiocomunicaciones facilitados por los Gobiernos Contratantes y determina qué equipo deben llevar a bordo los buques para las comunicaciones de socorro y seguridad, así como para las de carácter general. Las especificaciones radiotécnicas de este equipo se definen en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones. Como resultado de las enmiendas al capítulo IV adoptadas en 1988 (con un periodo de introducción progresiva que concluyó en 1999, el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), entró en servicio con total operatividad el 1 de enero de 1999. El SMSSM es una red satelitaria mundial de comunicaciones de emergencia automatizadas para los buques en el mar. (Parcialmente el SMSSM asegura la implantación del artículo 39.3 de la Convención, dado que uno de los componentes principales de este sistema es que tanto los buques como las aeronaves y los centros coordinadores de salvamento en tierra hacen uso de las frecuencias radioeléctricas internacionales de socorro).

Las reglas sobre comunicaciones se recogen también en el capítulo V del SOLAS, enmendado, particularmente en las reglas 31 y 32 sobre mensajes de peligro y la regla V/9, relativa a los servicios meteorológicos.

En su vigésimo segundo periodo de sesiones celebrado en noviembre de 2001, la Asamblea adoptó la resolución A.918(22) sobre Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

### **Reglas sobre prevención de los abordajes en el mar**

Las reglas sobre prevención de los abordajes en el mar se recogen en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, que recoge las reglas de rumbo y gobierno, luces y marcas y señales acústicas y luminosas. Determina también la conducta de los buques que navegan dentro de los dispositivos de separación del tráfico marítimo o en sus proximidades. En el marco general establecido por las disposiciones de la CONVEMAR, el Reglamento se aplica en alta mar, las zonas económicas exclusivas, el mar territorial y los estrechos utilizados para la navegación internacional. No obstante, la regla 1 a) del Reglamento establece que se aplicará "a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima".

Durante su vigésimo segundo periodo de sesiones, la Asamblea adoptó la resolución A.910(22) mediante la cual se aprueban enmiendas al Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de Abordajes). Las enmiendas se refieren a:

- pitos y señales acústicas (reglas 33 y 35);
- maniobras para evitar el abordaje (regla 8 a)): toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo en forma clara de conformidad con las reglas pertinentes del Reglamento de Abordaje;
- enmiendas relativas a las naves de gran velocidad (que se refieren a la distancia vertical de las luces de tope); y
- enmiendas en relación con la expresión nave de vuelo rasante, para incluir una regla que indique que las naves de vuelo rasante se mantendrán bien alejadas de todos los demás buques y otra regla según la cual cuando despeguen, aterricen o vuelen cerca de la superficie, las naves de vuelo rasante exhibirán una luz roja centelleante todo horizonte de gran intensidad.

La Convención exige que los buques extranjeros se ajusten a estas reglas cuando naveguen por el mar territorial, los estrechos utilizados para la navegación internacional y las aguas archipelágicas. En este sentido, la Convención establece que "las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar" también deberán ser observadas por los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial y las aguas archipelágicas (artículos 21 4) y 52 1)). De conformidad con lo dispuesto en el artículo 39 2) a) y en el artículo 54 los buques que ejerzan su derecho de paso en tránsito en los estrechos utilizados para la navegación internacional o su derecho de paso en las vías de navegación archipelágicas, cumplirán el Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

## 5 ORGANIZACION DEL TRAFICO MARITIMO

### Mar territorial

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 de la CONVEMAR, el Estado ribereño podrá:

- cuando sea necesario, y habida cuenta de la seguridad de la navegación designar vías marítimas y prescribir dispositivos de separación del tráfico para la regulación del paso inocente de los buques por su mar territorial (artículo 22 1)); y
- exigir que los buques cisterna, los de propulsión nuclear y los que transporten sustancias o materiales nucleares o intrínsecamente peligrosos o nocivos limiten su paso a esas vías marítimas (artículo 22 2)).

De acuerdo con el artículo 22 3) a), al designar vías marítimas y prescribir dispositivos de separación del tráfico, el Estado ribereño "tendrá en cuenta", entre otras, las recomendaciones de la "organización internacional competente" (la OMI). En el caso de las vías marítimas, las disposiciones de la OMI al respecto figuran en la regla V/8 del SOLAS, que se enmendó en 1995, y en las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo adoptadas mediante la resolución A.572(14) de la Asamblea de la OMI. Las disposiciones relativas a los dispositivos de separación del tráfico (DST) se recogen de las reglas 1 d) y 10 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes. (En noviembre de 1997 la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.858/20) por la cual delegó al MSC la función de adoptar los dispositivos de separación del tráfico y las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluida la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas).

La regla V/8 j) del SOLAS (véase la regla V/10 en el texto enmendado por el MSC en 2000) establece que "todos los sistemas de organización del tráfico adoptados y las medidas que se tomen para garantizar el cumplimiento de dichos sistemas estarán de acuerdo con el derecho internacional, incluidas las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982". Teniendo en cuenta el texto del artículo 22 3) a) de la Convención, la regla V/8 establece que "se recomienda la utilización de los sistemas de organización del tráfico marítimo a todos los buques, ciertas categorías de buques o buques que transporten determinadas cargas, utilización que podrá hacerse obligatoria cuando tales sistemas se aprueben e implanten de conformidad con las directrices y criterios elaborados por la Organización" (la OMI). Estas disposiciones de la Convención y del SOLAS y las clases de buques indicadas en el artículo 22 2) de la Convención revisten importancia en relación con la labor de la OMI y del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) relativa al examen de las condiciones de transporte por mar de los materiales radiactivos desde el punto de vista de la seguridad.

El párrafo d) de la regla V/8 (véase la regla V/10 en el texto enmendado por MSC 73 en 2000), reconoce que la responsabilidad de tomar la iniciativa para establecer un sistema de organización del tráfico marítimo recae en el Gobierno o los Gobiernos interesados, que tendrán en cuenta las directrices y criterios elaborados por la OMI.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

Las reglas 1 d) y 10 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes establecen, respectivamente, la competencia de la OMI para adoptar DST y las principales reglas técnicas que procede observar en este contexto. Estas reglas establecen de hecho restricciones a la navegación a fin de garantizar la seguridad.

Las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo de la OMI establecen ciertas condiciones para la adopción de medidas de organización del tráfico que se apliquen no sólo en el mar territorial sino también en la zona económica exclusiva, los estrechos y las aguas archipelágicas. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3.4 de las Directrices:

"la OMI no aprobará ni modificará ningún sistema de organización del tráfico sin el consentimiento de los Estados ribereños interesados cuando el sistema pueda afectar a:

- .1 los derechos y las costumbres de dichos Estados en lo que respecta a la explotación de los recursos vivientes y minerales;
- .2 el medio ambiente, las características del tráfico, los sistemas de organización del tráfico establecidos en las aguas de que se trate; y
- .3 las necesidades que haya en cuanto a la mejora o la modificación de las ayudas a la navegación o de los reconocimientos hidrográficos en las aguas de que se trate."

Refiriéndose directamente al mar territorial (los párrafos 3.14 a 3.16). El párrafo 3.16 recomienda que los Gobiernos que establezcan sistemas de organización del tráfico "que estén totalmente comprendidos en sus aguas territoriales" (3.14) deberán hacerlo de conformidad con los criterios establecidos por la OMI y presentar los a la OMI para su aprobación. Los párrafos 3.15 y 3.16 se aplican a los casos en los que un gobierno "por la razón que fuere", decide no someter a la consideración de la OMI un sistema de organización del tráfico. En tal caso, los Gobiernos, cuando lo den a conocer a los navegantes, deben hacer que en las cartas y en las publicaciones náuticas aparezcan indicaciones claras en cuanto a las reglas aplicables al mismo.

### **Estrechos utilizados para la navegación internacional**

Del mismo modo que el Estado ribereño tiene autoridad respecto del mar territorial, los Estados ribereños de los estrechos tienen derecho a designar vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico o, si procede, modificarlos cuando sea necesario para el paso seguro de los buques por los estrechos utilizados para la navegación internacional (artículo 41 1) y 2)). En el caso del mar territorial, los Estados ribereños deberán sencillamente "tener en cuenta" las recomendaciones de la OMI, pero en el caso de los Estados ribereños de los estrechos, la implantación de estas reglas tiene carácter obligatorio. De acuerdo con la Convención, las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en los estrechos utilizados para la navegación internacional "se ajustarán a las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas" (artículo 41 3)). Las reglas de la OMI que procede tener en cuenta en este sentido son las recogidas en el SOLAS (regla V/8) respecto de las medidas de organización del tráfico que no sean dispositivos de separación del tráfico, en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972 (reglas 1 d) y 10)) respecto de los DST, y en las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo de la OMI que figuran en la resolución A.572(14), en su forma enmendada.

La CONVEMAR establece asimismo que los Estados ribereños de los estrechos deben presentar las propuestas de designación de vías marítimas y el establecimiento de DST y las relativas a su sustitución a la organización internacional competente (la OMI) con miras a su adopción (artículo 41 4)). Los Estados ribereños de los estrechos pueden implantar los DST y las reglas que establezcan vías marítimas sólo después de su adopción oficial por la OMI. No obstante, la OMI sólo podrá adoptarlos si los ha convenido con los Estados interesados (artículo 41 4)). Durante su paso en tránsito, los buques respetarán las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico (artículo 41 7)).

El artículo 35 c) de la Convención establece que sus disposiciones relativas a los estrechos utilizados para la navegación internacional no afectarán al "régimen jurídico de los estrechos en los cuales el paso esté regulado total o parcialmente por convenciones internacionales de larga data y aún vigentes que se refieran específicamente a tales estrechos". Conviene tener presente esta disposición en relación con el párrafo k) de la regla V/8 del SOLAS:

"Nada de lo dispuesto en la presente regla ni en las directrices y criterios conexos irá en perjuicio de los derechos y deberes de los Gobiernos en virtud de la legislación internacional o del régimen jurídico de los estrechos internacionales."

Por lo que respecta a las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico que atraviesan las aguas de dos o más Estados ribereños de un estrecho, los Estados interesados cooperarán para formular propuestas en consulta con la "organización internacional competente" (la OMI) (artículo 41 5)). La regla V/8 f) del SOLAS prevé que los Estados formulen propuestas conjuntas, de común acuerdo entre ellos, que se difundirán a los Gobiernos que tengan intereses en la zona. También conviene destacar que, en el caso de los estrechos excluidos del régimen de paso en tránsito en virtud del artículo 38 de la Convención, y de los estrechos situados entre la alta mar o la zona económica exclusiva y el mar territorial de un Estado extranjero, se aplicará el régimen de paso inocente (artículo 45).

### **Aguas archipelágicas**

Varios párrafos del artículo 53 de la CONVEMAR regulan el derecho de los Estados archipelágicos y hacen referencia al papel de la OMI en este sentido:

- Los Estados archipelágicos podrán designar vías marítimas adecuadas para el paso ininterrumpido y rápido de buques extranjeros por sus aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente y establecer dispositivos de separación del tráfico para el paso seguro de buques por canales estrechos en tales vías marítimas (párrafos 1 y 6).
- Al igual que en el caso del paso en tránsito de los estrechos utilizados para la navegación internacional, las vías marítimas y DST establecidos en aguas archipelágicas "se ajustarán a las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas" (párrafo 8).
- El Estado archipelágico someterá las propuestas, incluidas las de sustitución de vías marítimas y DST, a la "organización internacional competente" (la OMI) para su adopción. La OMI sólo podrá adoptar las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico convenidos con el Estado archipelágico. Sólo después de su aprobación por la OMI el Estado archipelágico podrá designarlos, establecerlos o sustituirlos (párrafo 9).
- Se indicarán claramente los ejes de las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico en cartas a las que se dará la debida publicidad (párrafo 10).

*D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- Durante el paso por las vías marítimas archipelágicas, los buques respetarán las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico establecidos (párrafo 11).

En noviembre de 1997 la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A. 858(20) por la cual delega al MSC la función de aprobar los dispositivos de separación del tráfico y las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas. En 1998, el MSC aprobó un sistema parcial de vías marítimas archipelágicas basándose en una propuesta de Indonesia (SN/Circ. 200).

### **Zona económica exclusiva**

La Convención no incluye disposiciones relativas a la designación de vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico para la seguridad de la navegación en la zona económica exclusiva o la alta mar. No obstante, teniendo en cuenta el mandato mundial de la OMI, las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo de la OMI (resolución A.572(14)) pueden aplicarse a la adopción de medidas de organización del tráfico más allá del mar territorial. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3.8, el Gobierno que proponga un nuevo sistema de organización del tráfico o una modificación de un sistema ya aprobado, "que en parte rebase sus aguas territoriales, deberá consultar a la OMI para que ésta apruebe o modifique dicho sistema a los efectos de la navegación internacional". Esta disposición recomienda también que los Gobiernos interesados faciliten a la OMI toda la información pertinente que incluirá, si corresponde, la siguiente información complementaria:

- .1 las razones que haya para excluir ciertos buques o ciertas clases de buques de la utilización de un sistema de organización del tráfico o de alguna parte del mismo; y
- .2 cualesquiera otras medidas de organización del tráfico que sean necesarias para buques o ciertas clases de buques que quepa excluir de la utilización de un sistema de organización del tráfico marítimo o partes del mismo.

Las Disposiciones generales establecen asimismo que tal sistema, una vez aprobado, "no será modificado ni suspendido sin consultar a la OMI y obtener la conformidad de ésta, a menos que las condiciones locales y la urgencia del caso exijan actuar con prontitud".

Teniendo en cuenta la recomendación recogida en el párrafo 3.8 de las Disposiciones generales de que las propuestas de medidas de organización del tráfico más allá del mar territorial sean adoptadas por la OMI, cualquier zona de seguridad que se establezca de conformidad con lo previsto en el artículo 60 5) de la Convención que exceda de 500 metros deberá someterse a su aprobación.

## **6 NOTIFICACION POR LOS BUQUES**

En la resolución A.851(20) de la OMI se recogen los principios generales a los que deben ajustarse los sistemas y requisitos de notificación para buques. En la resolución A.857(20) de la OMI figuran directrices para los servicios de tráfico marítimo, incluidas las directrices relativas a la contratación, titulación y formación de los operadores de servicios de tráfico marítimo.

En 1992 y 1993, el Comité Jurídico y un grupo de trabajo oficioso que dependía de dicho Comité examinó cuestiones jurídicas relacionadas con la adopción de procedimientos obligatorios de notificación para buques en relación con los STM, teniendo en cuenta el marco básico establecido por la Convención. Estos debates han allanado el terreno para poder adoptar una nueva regla del SOLAS sobre procedimientos obligatorios de notificación para buques.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

La regla V/8-1 del SOLAS (véase V/11 en el texto de enmiendas adoptado por el MSC en 2000), permite a los Estados adoptar e implantar sistemas obligatorios de notificación para buques de conformidad con directrices y criterios elaborados por la OMI. Esta regla les confiere carácter obligatorio en el caso de los buques que naveguen por zonas cubiertas por los sistemas de notificación para buques, que facilitarán información a las autoridades ribereñas, facilitándoles los pormenores de la derrota prevista. Es posible que se exija información adicional en el caso de determinadas clases de buques o de buques que transporten ciertas cargas. Esta regla establece asimismo que:

- Todos los sistemas aprobados de notificación para buques estarán de acuerdo con el derecho internacional, incluidas las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
- La OMI es el único organismo internacional encargado de elaborar directrices y establecer criterios y reglas a nivel internacional respecto de los sistemas de notificación para buques.
- El Gobierno interesado es responsable de tomar la iniciativa de establecer un sistema de notificación para buques. En principio, debe remitir su propuesta a la Organización. Los Gobiernos que no sometan sus sistemas de notificación para buques a la aprobación de la Organización deberán, siempre que sea factible, ajustarse a las directrices y criterios elaborados por ésta. La resolución MSC.43(64), adoptada por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, recoge tales directrices y criterios.
- La regla y los criterios y directrices conexos no irán en perjuicio de los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional, ni del régimen jurídico de los estrechos internacionales.

Teniendo en cuenta la naturaleza específica y las características de los STM, la regla V/8-1 k) (véase V/11 en el texto de enmiendas adoptado por el MSC en 2000) añade que la participación de los buques de conformidad con las disposiciones de los sistemas aprobados de notificación para buques será gratuita para los buques en cuestión.

La regla V/8-2 del SOLAS (véase V/12 en el texto de enmiendas adoptado por el MSC en 2000) trata de los servicios de tráfico marítimo y establece que la utilización de un servicio de tráfico marítimo solamente se podrá hacer obligatoria en zonas marítimas situadas dentro de las aguas territoriales de un Estado ribereño.

En noviembre de 1997 la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.858(20) por la cual delegó al MSC la función de aprobar los sistemas de notificación para buques. El MSC estableció los criterios para los sistemas de notificación para buques en MSC.43 (64).

## **7 BUQUES DE PASAJE**

Durante su 72º periodo de sesiones, el MSC examinó una propuesta presentada por el Secretario General de la OMI para emprender un examen general sobre las cuestiones de seguridad relativas a los buques de pasajes haciendo particular hincapié en los buques de gran tamaño dedicado a cruceros. En respuesta a esta propuesta, el Comité constituyó un Grupo de trabajo para mejorar la seguridad de los buques de pasaje de gran tamaño. Su objetivo es determinar en qué medida las actuales reglas deben ser revisadas habida cuenta del gran tamaño de estos buques y del número de personas transportados a bordo, en particular en relación con situaciones de urgencia y la formación de la gente de mar.



D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

Durante el 73º periodo de sesiones del MSC, el Grupo de trabajo examinó el régimen de seguridad existente en relación con los buques de pasaje de gran tamaño e identificó aspectos preocupantes en relación con:

- el buque, incluyendo su construcción y el equipo, la evacuación, la operación y la gestión;
- la gente, incluyendo la tripulación, los pasajeros, el personal de salvamento, la formación, las situaciones de crisis y el control de multitudes; y
- el medio ambiente, incluidos los servicios de búsqueda y salvamento, la operación en zonas remotas y las condiciones meteorológicas.

El MSC refrendó la decisión del Grupo de trabajo en la cual había manifestado que los futuros buques de pasaje de gran tamaño tendrían que ser proyectados mejorando la conservación de la flotabilidad basándose en la filosofía aceptada de que "el propio buque es el mejor bote salvavidas". Este enfoque prevé que los pasajeros y la tripulación normalmente deberían poder ser evacuados hacia un lugar seguro a bordo y permanecer ahí. Además, esta filosofía prevé también que un buque siempre debe ser capaz de dirigirse a puerto a una velocidad mínima segura.

Para cumplir con los preceptos expresados *supra*, el Grupo decidió que se deberían elaborar prescripciones especiales con respecto a los proyectos de los futuros buques de pasaje de gran tamaño a fin de respetar la premisa de contar con un "lugar seguro mientras que el buque se dirige hacia el puerto" y que sería esencial examinar nuevos conceptos. El Grupo también opinó que este enfoque debería aplicarse a los riesgos resultantes de la evacuación y el rescate de un gran número de supervivientes mediante la reducción de la necesidad de abandonar el buque en primera instancia.

Sin embargo, a pesar de lo expresado, el Grupo reconoció que en el futuro se seguirían planteando situaciones donde sea necesario abandonar los buques y decidió que los futuros buques deberán contar con equipos y dispositivos de salvamento eficaces que hayan sido previstos para la supervivencia en la zona de operación y con respecto a los cuales se haya tomado en cuenta la disponibilidad de sistemas de búsqueda y salvamento.

El MSC refrendó el plan de trabajo preliminar tal como había sido elaborado por el Grupo de trabajo, el cual incluye elementos relativos a los siguientes aspectos:

- Abordaje y encalladura
- Falla del equipo
- Evacuación y salvamento
- Seguridad contra incendios
- Urgencias médicas
- Operaciones y gestión
- Reconocimientos del buque
- Búsqueda y salvamento

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- Conservación de la flotabilidad del buque
- Evacuación, sistemas y dispositivos de salvamento

El Grupo de trabajo por correspondencia realizará su labor finalizando la lista preliminar de preocupaciones y seguirá elaborando el enfoque filosófico, las metas y objetivos para tratar estas cuestiones relativas a los futuros buques de pasaje de gran tamaño. También evaluará cómo se deberán analizar los aspectos que causan preocupación tomando en cuenta instrumentos tales como la evaluación formal de la seguridad, el proceso de análisis del factor humano, el análisis de la rentabilidad y de la evaluación de los riesgos, para vincular todos estos instrumentos a cada aspecto que provoca preocupación.

## **8 BUQUES DE PROPULSION NUCLEAR Y BUQUES QUE TRANSPORTEN CARGAS PELIGROSAS**

El artículo 22 2) de la CONVEMAR faculta a los Estados ribereños a exigir a los buques extranjeros de propulsión nuclear y los que transporten cargas peligrosas que hagan uso de las vías marítimas que, de conformidad con el párrafo 1 del mismo artículo, tienen derecho a designar y prescribir con respecto de los buques que ejerzan su derecho de paso inocente.

Las medidas de precaución básicas relativas a la carga del buque y a su estructura previstas en el artículo 22 1) y 2), se ven complementadas por el artículo 23, que aborda de manera específica el caso de los buques extranjeros de propulsión nuclear y de los buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas. De conformidad con dicho artículo, estos buques tienen la obligación, al ejercer el derecho de paso inocente por el mar territorial, de tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución que para tales buques se hayan establecido en "acuerdos internacionales". Sin lugar a dudas, el SOLAS es uno de estos acuerdos internacionales, en especial por lo que respecta a su capítulo VIII, que trata de los buques nucleares, y al capítulo VII, que regula el transporte de mercancías peligrosas.

### **Buques nucleares**

De conformidad con lo previsto en la regla VIII/10 del SOLAS, a todo buque nuclear que cumpla con lo prescrito en dicho convenio se le expedirá un certificado que así lo acredite. El capítulo VIII se ve complementado por el Código de seguridad para buques mercantes nucleares y las Recomendaciones sobre medidas de seguridad relativas a la utilización de los puertos por buques mercantes nucleares.

Teniendo presente el riesgo que entrañan los buques mercantes nucleares, la regla VIII/11 del SOLAS introduce medidas especiales de control. Además de las medidas generales de control a que tienen derecho los Estados rectores de puerto en virtud de la regla I/19 del SOLAS, la regla VIII/11 establece que los buques nucleares "serán objeto de un control especial **antes** (se han añadido las negritas) de entrar en los puertos de los Gobiernos Contratantes y ya en el interior de dichos puertos ..., a fin de comprobar que llevan un Certificado de seguridad para buque nuclear válido, y que no presentan riesgos inaceptables originados por radiaciones o por otras causas de índole nuclear, en la mar o en puerto, para la tripulación, los pasajeros u otra gente, las vías de navegación y los recursos alimenticios o acuáticos". Por consiguiente, se autoriza a los Estados rectores del puerto a implantar medidas de control respecto de los buques extranjeros que ejerzan su derecho de paso inocente por el mar territorial, siempre y cuando estos buques hayan manifestado claramente su intención de entrar en sus puertos.

### **Mercancías peligrosas**

Los buques que transporten cargas peligrosas están sujetos al capítulo VII del SOLAS, que trata de las medidas de seguridad, entre ellas las relativas al embalaje/envasado y estiba sin riesgos, aplicables al transporte de mercancías peligrosas por mar. Los siguientes códigos de la OMI complementan lo dispuesto en este capítulo:

- Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ) que adquirió carácter obligatorio en virtud del SOLAS, de conformidad con lo dispuesto en la regla VII/10;
- Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG) (regla VII/13), que tiene carácter obligatorio para las Partes en el SOLAS de conformidad con lo dispuesto en la regla VII/13;
- Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), adoptado por la OMI en 1965, que se actualiza periódicamente (véanse en la sección 9 las observaciones pertinentes a las enmiendas al Código IMDG y a otros códigos de la OMI);
- Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques (Código CNI) que se aplica, además de las reglas del SOLAS y del Código IMDG, a todos los buques que transportan determinados materiales radiactivos de alta actividad. En la resolución A.790(19), la Asamblea de la OMI pidió a los órganos técnicos de la Organización que siguieran sometiendo a revisión el Código CNI en colaboración con el OIEA y el PNUMA. La revisión del Código CNI con arreglo a la resolución A.790(19) incluye cuestiones tales como la planificación de la derrota, la notificación a los Estados ribereños y la restricción o exclusión de los buques de zonas marítimas especialmente sensibles teniendo en cuenta lo dispuesto en los convenios internacionales en vigor. En su 71º periodo de sesiones celebrado en mayo de 1999, el MSC adoptó un código revisado. En la misma sesión el Comité adoptó reglas para hacer al Código obligatorio en virtud del capítulo VII del Convenio SOLAS. Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 2001.

En vista de la importancia de su aplicación para la protección del medio marino, el código CIQ también ha adquirido carácter obligatorio en virtud del MARPOL 73/78.

### **9 ENMIENDAS AL CODIGO IMDG Y A OTROS CODIGOS DE LA OMI**

Un ejemplo del grado en que el conjunto de las reglas de seguridad para los buques están siendo continuamente actualizadas por la OMI, es la revisión constante de los códigos sobre seguridad. Las medidas tomadas al respecto por el MSC durante su 73º periodo de sesiones incluyen las siguientes:

El Comité, decidió, en principio, hacer de obligado cumplimiento el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (IMDG), a partir del 1 de enero de 2004 y pidió al Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores durante su 6º periodo de sesiones celebrado en julio de 2001 y a la Secretaría que preparasen los documentos pertinentes, tales como los proyectos de enmiendas al Convenio SOLAS.

*D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

El MSC decidió que algunos capítulos del Código IMDG deberían continuar teniendo carácter recomendatorio, incluidos el capítulo 1.3 (Capacitación); el capítulo 2.1 (Explosivos - notas 1 a 4); el párrafo 2.3.3 del capítulo 2.3 (Determinación del punto de inflamación); el capítulo 3.2 (columnas 15 y 17 de la Lista de mercancías peligrosas); el capítulo 3.5 (Fichas de transporte); el párrafo 5.4.5 del capítulo 5.4 (Impreso para el transporte multimodal de mercancías peligrosas); y el capítulo 7.3 (Disposiciones especiales en caso de sucesos y precauciones contra incendios en que intervengan mercancías peligrosas).

El Código IMDG fue introducido por la OMI en 1965 como un código internacional uniforme para el transporte de mercancías peligrosas por mar abarcando cuestiones tales como el embalaje, el transporte de contenedores y la estiba, con particular referencia a la segregación de sustancias incompatibles. Durante su 72º periodo de sesiones, el MSC adoptó un Código IMDG revisado y reestructurado para facilitar su comprensión y para que fuese más accesible para el usuario. Las otras enmiendas aprobadas por el MSC a los códigos de la OMI incluyen:

- enmiendas al Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código PEF) para agregar los nuevos apartados 10 y 11 al anexo 1 sobre pruebas para los materiales pirorestringidos destinados a las naves de gran velocidad y procedimientos de ensayo para las divisiones piroresistentes de las naves de gran velocidad. Entró en vigor el 1 de julio de 2002 bajo el procedimiento de aceptación tácita;
- enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ) y el Código para la construcción y equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CGrQ) que atañen a las prescripciones relativas a los conductos flexibles para la carga, a la protección del personal y al transporte de sulfuro de carbono. Entrada en vigor el 1 de julio de 2002 en virtud del procedimiento de aceptación tácita;
- enmiendas al Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) incluido la sustitución del capítulo 13 (sobre certificación, verificación y control) por un nuevo capítulo 13 (sobre certificación) y los capítulos adicionales 14 (Certificación provisional), 15 (Modelos de certificados) y 16 (Verificación) , lo mismo que un nuevo apéndice que contiene modelos de documentos y certificados. Entrada en vigor el 1 de julio de 2002 en virtud del procedimiento de aceptación tácita.

Las enmiendas al Código para la Construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CGrQ), relativas a los conductos flexibles para la carga, los tipos de sistema de respiración de los tanques, los equipos de seguridad, y las prescripciones de orden operacional, y las enmiendas al Código para la Construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CG) relativas a los conductos flexibles para la carga, la protección del personal y las prescripciones de orden operacional. Entrada en vigor el 1 de julio de 2002 en virtud del procedimiento de aceptación tácita.

## **10 INSTALACIONES MAR ADENTRO**

La CONVEMAR prevé que, en su mar territorial, el Estado ribereño puede dictar, de conformidad con las disposiciones de la Convención y "otras normas de derecho internacional" leyes y reglamentos para la protección de servicios e instalaciones (artículo 21 1) b)).

En relación con la zona económica exclusiva la Convención establece, en el artículo 56 b) i), el ámbito de la jurisdicción del Estado ribereño con respecto al establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras. El artículo 60 de la Convención reafirma el derecho exclusivo del Estado ribereño a ejercer su jurisdicción con respecto a la reglamentación de la construcción, la operación y utilización de instalaciones mar adentro. Los párrafos 3 a 7 de dicho artículo abordan las implicaciones de estas actividades para la libertad y seguridad de la navegación y establecen las obligaciones del Estado ribereño en este contexto.

La construcción de dichas islas artificiales, instalaciones o estructuras deberá ser debidamente notificada y deberán mantenerse medios permanentes para advertir su presencia (párrafo 3). Cuando sea necesario, el Estado ribereño podrá establecer, alrededor de dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras, zonas de seguridad razonables en las cuales podrá adoptar las medidas apropiadas para garantizar tanto la seguridad de la navegación como la de las islas artificiales, instalaciones y estructuras (párrafo 4). De acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 7, no podrán establecerse instalaciones mar adentro ni zonas de seguridad alrededor de ellas cuando puedan interferir la utilización de las vías marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional.

Las consecuencias del emplazamiento de las estructuras e instalaciones para los sistemas de organización del tráfico y los dispositivos de separación del tráfico se examinan en la resolución A.572(14), que recoge las "Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo", como ya se ha indicado anteriormente. En el párrafo 3.10 de dicha resolución se recomienda a los Gobiernos que hagan que en la medida de lo posible las torres y las plataformas petroleras y otras estructuras análogas no queden emplazadas dentro de los dispositivos de organización del tráfico aprobados por la OMI ni cerca de sus extremos. Cuando no quepa evitar el emplazamiento temporal de una torre de prospección o de una estructura análoga en un dispositivo de separación del tráfico aprobado, este dispositivo se modificará temporalmente, si es necesario, de conformidad con las directrices que se recogen en la sección 7 de dicha resolución. En el caso del emplazamiento de instalaciones permanentes dentro de un dispositivo de separación del tráfico, se someterán a la OMI a fines de aprobación las modificaciones permanentes que se estime necesario efectuar en dicho dispositivo. La resolución A.671(16) de la OMI sobre Zonas de seguridad y seguridad de la navegación alrededor de instalaciones o estructuras mar adentro, recomienda que los Gobiernos estudien en una primera etapa las características del tráfico marítimo de modo que puedan determinar el riesgo de interferencias para el tráfico marítimo que pase cerca de las zonas de exploración de recursos situadas mar adentro o a través de éstas.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 60 3), las instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso serán retiradas para garantizar la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas que haya establecido a este respecto la organización internacional competente. Se dará aviso apropiado de la profundidad, posición y dimensiones de las instalaciones y estructuras que no se hayan retirado completamente. La resolución A.672(16) de la OMI sobre Directrices y normas para la remoción de instalaciones y estructuras emplazadas mar adentro en la plataforma continental y en la zona económica exclusiva, define las normas que debe seguir el Estado ribereño al tomar decisiones relativas a la remoción de instalaciones y estructuras abandonadas o en desuso. En general, las instalaciones mar adentro abandonadas deben retirarse, excepto en algunos casos. La decisión de permitir que una instalación o partes de ella, permanezca sobre el fondo marino tendrá en cuenta las circunstancias descritas en dicha resolución. Este instrumento también incorpora y amplía la prescripción del artículo 60 3) de la Convención de dar "aviso apropiado" de la remoción parcial. De conformidad con lo previsto en la resolución A.672(16), se notificará a la Organización no solamente toda decisión de no retirar sino también la decisión de retirar sólo o parcialmente una instalación. La OMI podrá determinar que el aviso apropiado también incluya información sobre la profundidad, situación y dimensión de las instalaciones y estructuras que no se retiren en su totalidad, tal como se prevé en el artículo 60 3) de la Convención. Si la eliminación se hace por hundimiento, se aplicará el artículo III a) ii) del Convenio de Londres. En ese sentido, la undécima Reunión consultiva de las Partes en el Convenio de Londres sobre vertimiento acordó que el proyecto de directrices y normas de la OMI adoptado en virtud de la resolución A.672(16) se incorporara a dicho Convenio.

El artículo 60 4) de la Convención prevé que, cuando sea necesario, el Estado ribereño pueda establecer, alrededor de las islas artificiales, instalaciones y estructuras, zonas de seguridad razonables "en las cuales podrá tomar medidas apropiadas para garantizar tanto la seguridad de la navegación como de las islas artificiales, instalaciones y estructuras". El párrafo 5 del mismo artículo establece que la anchura de estas zonas de seguridad deberá ser determinada por el Estado ribereño teniendo en cuenta "las normas internacionales aplicables". En principio, su anchura no superará los 500 metros, "salvo excepción autorizada por normas internacionales generalmente aceptadas o salvo recomendación de la organización internacional competente" (la OMI). De conformidad con lo dispuesto en el artículo 60 6) de dicho artículo, todos los buques deberán respetar esas zonas de seguridad y observar "las normas internacionales generalmente aceptadas" con respecto a la navegación en la vecindad de las instalaciones mar adentro y zonas de seguridad.

La resolución A.671(16) de la OMI recomienda que los Gobiernos consideren las características del tráfico para evaluar las zonas de seguridad (recomendación 1 c)). La resolución comprende un anexo, que establece directrices específicas para los Estados ribereños y los Estados de abanderamiento, teniendo en cuenta la prescripción de dar un "aviso apropiado" de la construcción y extensión de las zonas de seguridad, como se establece en el artículo 60 5) de la Convención. En este sentido, la resolución recuerda que los Estados ribereños son responsables de difundir información relativa al emplazamiento de las instalaciones o estructuras mar adentro y a la extensión de las zonas de seguridad alrededor de ellas. Esta difusión adoptará la forma de avisos a los navegantes, avisos radionáuticos, señales luminosas y acústicas, etc. (Nºs 1 y 4 del Anexo). Las instalaciones permanentes, estructuras o zonas de seguridad se indicarán en todas las cartas náuticas que corresponda (Nº 5 del Anexo).

Además, la resolución A.671(16) recoge normas internacionales aplicables a buques que naveguen en las inmediaciones de las instalaciones o las estructuras mar adentro (Nº 2 del Anexo), como se prescribe en el artículo 60 6) de la Convención. La resolución insta a los Estados ribereños a tomar medidas contra los responsables de la violación de las reglas referentes a las zonas de seguridad o, al menos, a denunciarla al Estado de abanderamiento, facilitándole las pruebas disponibles para corroborar la existencia de tal violación.

De conformidad con lo previsto en el artículo 80 de la Convención, lo dispuesto en el artículo 60 se aplica, *mutatis mutandis*, a las islas artificiales, instalaciones y estructuras en la plataforma continental.

### **Unidades móviles que operan mar adentro**

En noviembre de 1999 la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.891(21) sobre Recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro, que brinda una norma internacional para la formación de ese personal con el objetivo de garantizar que los niveles de seguridad y los de protección para el medio marino son análogos a los que se establecen en el Convenio de Formación. La resolución abarca todas las categorías de personal en estas unidades móviles, incluida la tripulación marítima, el personal especial y los visitantes.

## **11 AYUDAS PARA LA NAVEGACION E INSTALACIONES**

Como se indicó anteriormente, el Estado ribereño tiene jurisdicción legislativa sobre el paso inocente por su mar territorial por lo que respecta a la protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones (artículo 21 1) b), de la CONVEMAR). Las leyes y reglamentos aprobados por el Estado ribereño se ajustarán a las disposiciones de la Convención y a "otras normas internacionalmente aceptadas", por lo cual adquieren carácter obligatorio para todos los buques extranjeros (artículo 21 4) de la CONVEMAR). La obligación de los Gobiernos Contratantes de disponer la instalación y mantenimiento de ayudas a la navegación figura en la regla V/14 del Convenio SOLAS.

La Convención de las Naciones Unidas adoptó un enfoque diferente respecto de la instalación y mantenimiento de las ayudas a la navegación y la seguridad en el caso del paso en tránsito por estrechos usados para la navegación internacional. El artículo 43 a), impone a los Estados usuarios y a los Estados ribereños la obligación de cooperar en la instalación y mantenimiento en el estrecho de las ayudas necesarias para la navegación y la seguridad u otras mejoras que faciliten la navegación internacional. En la actualidad parecería que no existen instrumentos internacionales que reglamenten esta cooperación. No obstante, en caso de establecerse un dispositivo de separación del tráfico en los estrechos, el párrafo 3.3 de las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo exige que, al decidir si aprobar o no un dispositivo, la OMI deberá tomar en consideración si las ayudas a la navegación son adecuadas para los fines del sistema. Cualquier medida tendente a examinar y a aprobar instrumentos de este tipo deberá ser adoptada por la OMI en tanto que organización internacional competente en la materia. Además, la regla del capítulo V del Convenio SOLAS que obliga a los Gobiernos Contratantes a establecer y mantener en funcionamiento las ayudas a la navegación (V/14) que ellos determinen como necesarias, ha sido revisada y numerada como V/13 en las enmiendas adoptadas por el MSC en 2000.

En noviembre de 1997 la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.860(20) sobre Normativa marítima para el futuro Sistema mundial de navegación por satélite (SMNS) y estableció los requisitos para ese sistema, incluido el control por una organización civil internacional. El sistema debe brindar a los buques la posibilidad de determinar su posición en cualquier parte del globo, incluidas las entradas de los puertos y cercanías y otras aguas en las cuales la navegación está restringida. (El MSC aprobó una revisión de esta política en su 73º periodo de sesiones, como proyecto de resolución para ser presentado a la Asamblea durante su vigésimo segundo periodo de sesiones).

## **12 OTRAS CUESTIONES**

Los Estados de abanderamiento podrán adoptar otras medidas con objeto de garantizar la seguridad en la ZEE y en alta mar, ya que las medidas enumeradas en el artículo 94 3) de la Convención no son exhaustivas (en dicho artículo se usa la expresión "entre otras"). En este caso, tales medidas deberán ajustarse a los "reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados" (artículos 94 5) y 58 2)). A este respecto, puede citarse la resolución A.773(18) sobre 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 y la resolución A.867(20) sobre lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar.

## **13 REGLAS SOBRE PRESTACIÓN DE AUXILIO**

### **Deber de prestación de auxilio**

En alta mar y en la ZEE, según sea oportuno y de conformidad con el artículo 98 de la Convención, todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

- preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar (párrafo 1 a));
- se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo (párrafo 1 b)); y
- en caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros (párrafo 1 c)).

La obligación de prestar auxilio y de dirigirse al rescate de personas en peligro figura en dos tratados de la OMI. El Convenio SOLAS estipula la obligación general del capitán de un buque de dirigirse, toda vez que sea necesario y a toda máquina, en auxilio de un buque, una aeronave o una embarcación de supervivencia que se encuentre en peligro (regla V/10), numerada V/33 tras las enmiendas adoptadas en 2000. El Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989, en su artículo 10, establece el deber del capitán de un buque de prestar auxilio a cualquier persona que se encuentre en peligro en el mar. Exige además a los Estados Partes que adopten las medidas necesarias para el cumplimiento de este deber.

En virtud de los artículos 18 2), 45 y 52 de la Convención, un buque puede detenerse y fondear en el mar territorial de otro Estado si esto es necesario a los fines de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro. Los buques de paso en tránsito por estrechos usados para la navegación internacional o en rutas de paso archipelágicas están autorizados a detenerse en caso de tener que prestar auxilio (artículos 39 1) c) y 54). Se debería observar que el artículo 39 3), relativo a la obligación de mantener una escucha en la "correspondiente radiofrecuencia de socorro internacional", también guarda relación con las cuestiones que atañen a la búsqueda y salvamento que son competencia de la OMI, tales como el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM).

### **Servicios de búsqueda y salvamento**

La Convención exige que los Estados ribereños fomenten, recurriendo para ello a la cooperación regional si es necesario, la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento para garantizar la seguridad marítima y aérea (artículo 98 2)). El Convenio SOLAS estipula la obligación del capitán de todo buque de acudir a toda máquina, siempre que sea necesario, en auxilio de un buque, una aeronave o una embarcación de supervivencia que se encuentre en peligro (regla V/10, numerada V/33 en las enmiendas adoptadas en 2000). Además, la regla V/15, (numerada V/7 en las enmiendas adoptadas en 2000) del Convenio SOLAS obliga a los Estados Parte a que adopten las medidas necesarias que exija la vigilancia de costas y el salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de las costas.

El marco jurídico específico de las obligaciones relativas a la búsqueda y salvamento viene determinado en el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR). Este Convenio exige a los Estados Parte que adopten las medidas necesarias para la creación de servicios adecuados de búsqueda y salvamento de personas que se hallen en peligro en el mar, aunque limitados a la zona próxima de sus costas, (regla 2.1.1). Con este fin, el Convenio incluye reglas para la determinación de regiones de búsqueda y salvamento en las cuales el Estado ribereño es responsable de proveer los servicios de búsqueda y salvamento. Las Partes en el Convenio deberán coordinar sus servicios de búsqueda y salvamento con los de los Estados vecinos. A menos que se acuerde otra cosa entre los Estados interesados, las Partes autorizarán la entrada inmediata en sus aguas territoriales, o por encima de éstas, de unidades de salvamento de otras Partes cuyo solo objeto sea la búsqueda destinada a localizar siniestros marítimos y a salvar a los supervivientes de tales siniestros. En dichos casos el Estado que solicita la entrada transmitirá al Estado ribereño todos los detalles de la misión proyectada y de la necesidad de realizarla (Convenio SAR, capítulo 3, 3.1.2 y 3.1.3). La regla 2.1.7 del Convenio contiene una salvedad de especial importancia según la cual la delimitación de las regiones de búsqueda y salvamento "no guarda relación con la determinación de límites entre los Estados ni prejuzgará ésta".

Tras la entrada en vigor del Convenio SAR, los océanos del mundo se dividieron en 13 regiones de búsqueda y salvamento. En la mayoría de ellas se han elaborado planes SAR provisionales que se ajustan a las prescripciones del Convenio. Aún faltan completar planes provisionales de búsqueda y salvamento en el Atlántico suroccidental, el Pacífico nororiental, el Pacífico suroriental y las zonas del mar Mediterráneo y el Mar Negro. Se debe tomar nota de que el artículo 39 3), relativo a la obligación de mantener una escucha en la "correspondiente radiofrecuencia de socorro internacional", también guarda relación con las cuestiones que atañen a la búsqueda y salvamento que son competencia de la OMI, tales como el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimas (SMSSM).



### **Actuación con las personas rescatadas en el mar**

En su vigésimo segundo periodo de sesiones la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.920(22), relativa al *Examen de las medidas de seguridad y los procedimientos de actuación con las personas rescatadas en el mar*. La resolución pide a los órganos de la OMI que examinen todos los instrumentos pertinentes de la OMI con miras a identificar cualesquiera lagunas, contradicciones, ambigüedades, imprecisiones u otras insuficiencias para que se puedan adoptar las medidas necesarias. La labor al respecto se está desarrollando en cooperación y coordinación con la División de Asuntos Oceánicos y Derecho del Mar (DOALOS) de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas y con otras organizaciones internacionales, incluyendo la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), la Oficina de Fiscalización de Drogas y de Prevención del Delito de las Naciones Unidas (OFDPD), la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (OHCHR) y la Organización Internacional para las Migraciones, (OIM).

### **Prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar**

En la resolución A.867(20) de la Asamblea de la OMI relativa a la Lucha contra prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, se señala con preocupación los sucesos ocurridos con buques deficientes utilizados para el transporte de migrantes. La resolución invita a los Gobiernos a que cooperen intensificando sus esfuerzos para reprimir las prácticas peligrosas. Tras la adopción de esta resolución, el MSC aprobó la circular MSC/Circ.896 sobre Medidas provisionales de lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar.

## **14 INVESTIGACIONES DE SINIESTROS MARITIMOS**

El artículo 94 7) de la Convención estipula que el Estado de pabellón tiene el deber de efectuar una investigación en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón. Este deber se cumple tanto si el siniestro ha tenido por consecuencia pérdida de vidas humanas o heridas graves, o ha ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. La investigación se efectuará por una persona o personas debidamente calificadas o ante ellos. La Convención exige que el Estado de pabellón y cualquier otro Estado cooperen en la realización de la investigación. El artículo 97 de la Convención contiene las disposiciones sobre jurisdicción penal en materia de abordajes o de otros incidentes de navegación. En virtud del artículo 58 2) de la Convención, los artículos 94 7) y 97 también son aplicables a los siniestros marítimos en la ZEE. Si bien en el texto inglés de la Convención se usan las expresiones "siniestro marino" en el artículo 94 y "siniestro marítimo" en el artículo 221, ambas significan lo mismo, ya que el Convenio, en los demás idiomas, usa idéntica expresión en ambos artículos.

El artículo 97 2) dispone que en materia disciplinaria, "sólo el Estado que haya expedido un certificado de capitán o un certificado de competencia o una licencia podrá, siguiendo el procedimiento legal correspondiente, decretar la retirada de esos títulos, incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió". Esta disposición deberá tenerse en cuenta cuando las administraciones marítimas adopten decisiones sobre la retirada de certificados expedidos de conformidad con el Convenio de Formación.

La obligación del Estado de pabellón de investigar todo siniestro sufrido por cualquier buque cuyo figura en la regla I/21 del SOLAS y en el artículo 23 del Convenio de Líneas de Carga y en el artículo 12 del MARPOL. No obstante, dichas disposiciones reglamentan el deber de investigar solamente con el fin de determinar la necesidad de efectuar cambios en cualquiera de dichos tratados, y por consiguiente incluyen la exigencia de que las Partes faciliten a la OMI la información pertinente. Las resoluciones A.849(20) y A.884(21) elaboran ampliamente los deberes prescritos en la Convención para que los Estados cooperen en la conducción de una investigación. En la resolución A.849(20) se indica que los artículos pertinentes de la Convención reflejan el propósito internacional de conseguir una mayor cooperación entre Estados en materia de investigaciones y se recomienda que los Estados apliquen los procedimientos propuestos en la realización de las investigaciones de siniestros marítimos efectuadas por razones de seguridad marítima o de protección del medio ambiente. Estos procedimientos han sido establecidos en el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, incluyendo los procedimientos para consulta, coordinación y cooperación en la realización de una investigación entre los Estados de abanderamiento y otros Estados que tengan un interés considerable en un siniestro marítimo. Este Código fue enmendado por la resolución A.884(21) para incluir directrices sobre la investigación del aspecto del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos.

El plan de trabajo a largo plazo de la OMI, al reconocer la importancia de las investigaciones sobre siniestros marítimos, incluye temas tales como el factor humano, las estadísticas e investigaciones de siniestros, la evacuación sin riesgos, y las medidas de salvamento y recuperación resultantes de los siniestros marítimos.

## **15 ACTOS ILÍCITOS**

Diversas disposiciones de la Convención establecen las condiciones para la cooperación entre los Estados con objeto de eliminar actos ilícitos como la piratería o el narcotráfico.

### **Piratería**

En los artículos 100 a 107 la Convención reafirma el deber y la obligación de todo Estado de adoptar medidas contra la piratería. Las definiciones de piratería y de buque pirata, el apresamiento de un buque pirata, y la responsabilidad por apresamiento son los principales elementos de dichas disposiciones que son de interés para la OMI. Los artículos 105 (sobre el apresamiento de un buque o aeronave pirata), 110 (sobre el derecho de visita que tienen los buques de guerra en alta mar en relación con un buque extranjero) y 111 (sobre el derecho de persecución), ofrecen una base jurídica para responder a las tentativas de actos de piratería. Esta base jurídica también es de aplicación a la ZEE en virtud del artículo 58 2).

En algunas zonas de los océanos se siguen dando un número preocupante de actos de piratería, que causan graves riesgos para la vida humana así como para la navegación y el medio ambiente. A este respecto, y consciente de la obligación de los Estados de cooperar en la represión de los actos de piratería, tal como se estipula en el artículo 100 de la Convención, la OMI ha adoptado, entre otras, la resolución A.738(18) sobre medidas para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. En la resolución se pide al Comité de Seguridad Marítima que continúe examinando esta cuestión, la cual ha sido incluida en el Plan de trabajo a largo plazo. Como resultado de esto, la Secretaría de la OMI distribuye mensualmente informes sobre actos de piratería y de robo a mano armada contra los buques y sobre casos de polizones y de migrantes ilegales, y ha examinado diversas medidas para reforzar la lucha contra la comisión de actos ilícitos en el mar. La OMI también está fomentando activamente la cooperación regional para combatir los actos de piratería a través de una serie de seminarios y reuniones regionales. Además, en la resolución A.922(22) de la Asamblea se brinda un Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques y en la resolución A.923(22) se disponen Medidas para prevenir la inscripción de "buques fantasma".

### **Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas**

El artículo 108 de la Convención impone a los Estados la obligación de cooperar para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques en alta mar y en la ZEE. El problema del narcotráfico ha sido examinado por la OMI en el ámbito de las enmiendas introducidas en 1990 al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 (Convenio FAL). Las normas y prácticas recomendadas adoptadas por el Comité de Facilitación están dirigidas a las autoridades públicas de los Gobiernos Contratantes pero, no obstante, son aplicables solamente dentro del ámbito jurisdiccional del Estado rector de puerto. En el artículo 108 de la Convención y en el artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, 1988. Se disponen medidas para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas en alta mar y en la zona económica exclusiva. El artículo 17 trata el tema de la cooperación entre las Partes con la autorización del Estado de pabellón para abordar las embarcaciones dedicadas a dicho tipo de tráfico ilícito. Además, dispone que, de encontrarse pruebas de tráfico ilícito, pueden adoptarse las medidas pertinentes con respecto al buque, las personas y carga a bordo.

En la resolución A.872(20) de la OMI se recogen Directrices para la prevención y supresión de contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional.

### **Terrorismo**

Diversos tipos de actos de terrorismo amenazan también la seguridad de los buques y la de sus pasajeros y tripulaciones. La OMI ha examinado la petición formulada por la Asamblea General de las Naciones Unidas de contribuir a la eliminación progresiva del terrorismo internacional. El Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1998, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988, (Convenio y Protocolo SUA) tratan de los actos ilícitos que escapan a la definición del delito de piratería recogida en el artículo 101 de la Convención.

Los ataques terroristas perpetrados en los Estados Unidos de América el 11 de septiembre de 2001, activaron una respuesta concertada por parte de la OMI la cual se refleja en la Resolución A.924(22) de la Asamblea de la OMI, relativa al 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. En esta Resolución la Asamblea pide la revisión de las medidas jurídicas y técnicas y considera nuevas medidas para prevenir y eliminar el terrorismo perpetrado contra los buques y mejorar la seguridad a bordo y en tierra para reducir los riesgos para los pasajeros, tripulaciones y personal portuario a bordo de los buques y en las zonas portuarias y para los buques y sus cargas.

Como respuesta a la Resolución A.924(22) el Comité Jurídico de la OMI dio comienzo a un examen pormenorizado de los tratados sobre la represión de los actos ilícitos y se convocó para diciembre de 2002 una conferencia diplomática en la que se examinaría un nuevo régimen reglamentario de la seguridad, proyectado para prevenir que los buques y sus cargas se conviertan en objetivos de las actividades terroristas. Las nuevas medidas se centran en torno a un proyecto de código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, parte del cual sería obligatorio a través de las enmiendas introducidas al Convenio SOLAS 1974. El Código brinda un marco para la cooperación entre los Gobiernos, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores del transporte marítimo y portuario para que puedan detectar las amenazas y tomen medidas preventivas contra los sucesos que puedan afectar la protección de los buques, o de las instalaciones portuarias utilizadas en el tráfico internacional.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

En diciembre de 2002 una Conferencia diplomática sobre protección marítima convocada por la OMI adoptó diversas enmiendas al Convenio SOLAS 1974. De éstas, las más significativas consistieron en la adopción de un nuevo capítulo XI del SOLAS en el que se regula la implantación de un Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (Código PBIP). El Código, en su parte obligatoria (parte A) contiene prescripciones pormenorizadas relativas a la protección destinadas tanto a Gobiernos como a autoridades portuarias y compañías navieras, así como un conjunto de directrices acerca de cómo se ha de dar cumplimiento a estas prescripciones en una segunda parte de carácter no obligatorio (parte B). Se exige a las administraciones marítimas que establezcan niveles de protección y se aseguran de que se facilita información sobre los niveles de protección a los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón. Antes de entrar a un puerto o mientras permanezcan en uno, dentro del territorio del Gobierno Contratante, se tendrá que facilitar información si el nivel de protección es superior al nivel de protección fijado por la administración con respecto a ese buque. Se confirma de manera explícita el cometido del capitán por lo que respecta a aplicar su criterio profesional en relación con las decisiones necesarias para el mantenimiento de la protección del buque, estipulándose que el capitán no estará constreñido por las decisiones de la compañía que gestiona el buque, el arrendador ni ninguna otra persona.

En las nuevas reglas del SOLAS se exige que todos los buques cuenten con un sistema de alerta de protección del buque. Cuando se activa el sistema de alerta de protección del buque éste iniciará y transmitirá un alerta de protección buque a costera, que será recibido por una autoridad competente designada por la Administración, mediante el que se identifique el buque, su ubicación y se indique si la seguridad del buque está siendo amenazada o está siendo comprometida. El sistema no activará ninguna alarma a bordo del buque. El sistema de alerta de protección del buque podrá ser activado desde el puente de navegación y desde, al menos otro lugar.

Las nuevas reglas también abarcan prescripciones con respecto a las instalaciones portuarias, mediante las que se establecen, entre otras, la obligación de los Gobiernos Contratantes de garantizar que se llevan a cabo evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y la de que se elaboran, ponen en vigor y se revisan los planes de protección de las instalaciones portuarias, de conformidad con el código PBIP. Otras reglas se refieren a la provisión de información a la OMI, la supervisión de los buques en puerto (incluidas medidas tales como la retención, detención, restricción de operaciones, incluidos los movimientos dentro del puerto, o expulsión de un buque de un puerto) y la responsabilidad específica de las compañías.

Las enmiendas se tiene previsto que entren en vigor el primero de julio de 2004.

### **Polizonaje**

La Resolución A.871(20) de la Asamblea de la OMI contiene Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de **polizonaje**. En estas Directrices se reconoce que la legislación al respecto varía según los países, aunque no obstante establece algunos principios básicos comunes, partiéndose de una estrecha cooperación entre los armadores y las autoridades portuarias.

## **CAPITULO II**

### **PREVENCION Y CONTROL DE LA CONTAMINACION DEL MAR**

#### **GENERALIDADES**

El artículo 1 de la CONVEMAR incluye la definición de contaminación del medio marino y la de vertimiento. Otros artículos se refieren en general a los derechos y obligaciones de los Estados por lo que tiene que ver con la protección y preservación del medio marino y la prevención de la contaminación marina en alta mar, la ZEE y el mar territorial. Dichas disposiciones deben leerse conjuntamente con las que se incluyen en la Parte XII, que trata exclusivamente de la protección y preservación del medio marino con respecto a diferentes fuentes de contaminación. La OMI tiene postestad, en su calidad de organización internacional competente, para aprobar reglas y normas relacionadas con la contaminación proveniente de buques y la resultante de vertimientos.

Diversos tratados de la OMI sobre seguridad incluyen disposiciones cuyo objetivo es prevenir y controlar los riesgos de contaminación que plantean los accidentes marítimos en los que se ven involucrados buques. En dichas disposiciones se establece una estrecha relación entre la gestión de la seguridad y los riesgos de contaminación.

Otros instrumentos de la OMI reglamentan exclusivamente las medidas anticontaminación, independientemente de si la introducción de sustancias contaminantes en el mar es el resultado de un accidente en el que se ve involucrado un buque o resultado de descargas operacionales desde éstos. A este respecto, deben señalarse los siguientes instrumentos:

- el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL);
- el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación);
- el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Intervención); y
- el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973 (Protocolo de Intervención).

En el caso del Convenio MARPOL, se demuestra el cumplimiento del requisito de una aceptación general de las reglas y normas sobre la contaminación establecidas por el Convenio por el hecho de que 121 Estados, que representan aproximadamente el 96% de la flota mercante mundial, son Partes en este Convenio e implantan sus dos Anexos obligatorios I y II (contaminación por hidrocarburos y por sustancias nocivas líquidas). Los Anexos III, IV, V y VI (que aún no han entrado en vigor) son opcionales. Hasta el momento, han ratificado, respectivamente, 104, 87, 108 y 6 Estados, que representan a su vez el 83%, 47% y 89% y 25% del tonelaje mundial.

En Mayo de 2001, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI adoptó unas enmiendas al MARPOL encaminadas a acelerar la eliminación de los buques tanque de casco sencillo. Estas enmiendas entrarán en vigor el 1 de septiembre de 2002.

*D.G.T.M. Y.M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

Unos 66 Estados, que representan el 54% del tonelaje mundial, son ya Partes en el Convenio de Cooperación.

Por lo que respecta al Convenio de Intervención, 77 Estados, que representan el 71% del tonelaje mundial, son Partes en dicho Convenio y otros 44 Estados, que representan el 45% del tonelaje mundial, son Partes en el Protocolo de ese Convenio.

La prevención y el control de la contaminación por vertimientos está reglamentada por dos tratados, a saber:

- el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (Convenio de Londres); y
- el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (Protocolo de 1996).

Unos 78 Estados son Partes en el Convenio de Londres. El Protocolo de 1996 aún no ha entrado en vigor.

En octubre de 2001 se adoptó el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (que tiene como objetivo eliminar progresivamente el uso en el casco de revestimientos que planteen riesgos de toxicidad al medio marino). El MEPC está elaborando un proyecto de convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (que tiene como objetivo controlar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos en las descargas no controladas de agua de lastre y sedimentos de los buques).

Las medidas de lucha contra la contaminación son también objeto de diversas resoluciones de la Asamblea de la OMI.

Tomado en cuenta las disposiciones de la Convención, incluidos los artículos 195 y 211, el MEPC está examinando la función que cumple la OMI en relación con el desguace y reciclaje de los buques, con la intención de reducir la contaminación ocasionada por los buques en relación con este reciclaje y reducir el riesgo para la salud humana en los astilleros de reciclaje. Este es un proceso en el cual participan la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Convenio de Basilea en el marco del PNUMA, y la OMI. En primera instancia el MEPC tiene previsto elaborar orientaciones para los armadores en relación con el reciclaje de los buques, en la forma de un proyecto de resolución que será presentado a la Asamblea de la OMI que se celebrará en 2003.

Como ya se indicó en la introducción del presente documento, los instrumentos de la OMI que versan sobre medidas de lucha contra la contaminación deberían aplicarse teniendo en cuenta los criterios de compatibilidad establecidos en el artículo 237 de la Convención, que se refiere a las obligaciones contraídas en virtud de otras convenciones sobre protección y preservación del medio marino. El párrafo 1 del artículo 237 establece que las disposiciones incluidas en la Parte XII no afectarán a las obligaciones específicas contraídas por los Estados en virtud de convenciones y acuerdos especiales celebrados anteriormente, mientras que el párrafo 2 dispone que dichos tratados deberán cumplirse de manera compatible con los principios y objetivos generales de la Convención. La aplicación de los criterios de compatibilidad es especialmente importante por lo que se refiere a la implantación del MARPOL y del Convenio de Londres, los dos tratados principales que reglamentan la prevención de la contaminación por los buques y como resultado de vertimientos, que fueron aprobados varios años antes de que se adoptase la Convención.

Al igual que en el caso de disposiciones relativas a las actividades de la OMI en otras secciones de la Convención, diversos artículos de la Parte XII incluyen referencias a reglas y normas generales, principalmente a las disposiciones operativas incluidas no en la Convención sino en los instrumentos de la OMI. No obstante, en algunos casos la Convención incluye reglas que por sí mismas son de carácter operativo y que por consiguiente pueden implantarse de manera similar a las reglas y normas de la OMI. Este es, por ejemplo, el caso de las disposiciones sobre el ejercicio de su jurisdicción por el Estado rector del puerto y de la aprobación de medidas especiales de carácter obligatorio en ciertas zonas. Dichas materias están reglamentadas tanto en el MARPOL como en la Convención. Por consiguiente, las disposiciones de los dos tratados se complementan y deben examinarse conjuntamente con objeto de asegurar una implantación uniforme.

El artículo 9 3) del MARPOL exige que el ámbito jurisdiccional se establezca habida cuenta la legislación internacional vigente en el momento de la aplicación o interpretación del MARPOL. En la legislación internacional, tal como ha sido establecida mediante la Convención, se describen, entre otras cosas, las circunstancias, garantías y zonas geográficas del ámbito jurisdiccional del Estado ribereño, de abanderamiento y del rector del puerto. Por lo tanto, para muchas de las Partes en el MARPOL la legislación internacional influye en la puesta en vigor del MARPOL. Para facilitar la búsqueda de referencias, se indican en el cuadro que sigue las disposiciones del MARPOL que son complementarias o que requieren ser interpretadas en relación con las disposiciones de la Convención:

<b>Sección MARPOL</b>	<b>Sección Convención</b>
1(1)	94,217(1)
4(2)	21(1), 56(1)(B), 211, 220, 228, 231
4(3)	217(7)
5	217(3)
5(2)	217(2)
6	218
7	226(1), 232
9(3)	91, 217, 220, 218
10	287

## **A. CONTAMINACION CAUSADA POR BUQUES**

### **1 MARCO GENERAL**

El artículo 211 1) de la Convención establece la obligación general de los Estados, actuando por conducto de la organización internacional competente (OMI) o de una conferencia diplomática general, de establecer reglas y estándares de carácter internacional relativos a la contaminación causada por buques, y de examinarlas con la periodicidad necesaria. Como se mencionó anteriormente, el principal instrumento de la OMI en esta esfera es el MARPOL. El artículo 2 2) y 3) del MARPOL incluye la definición de "sustancias perjudiciales", que es totalmente compatible con la definición de "contaminación del medio marino" recogida en el artículo 1 4) de la Convención. Ambas definiciones se refieren a la introducción de sustancias en el medio marino que conllevan, o pueden conllevar, riesgos para la salud humana, daños para los recursos vivos y obstaculización de los usos legítimos del mar. Si bien la definición incluida en la Convención se aplica a todas las fuentes de contaminación del mar, el MARPOL trata solamente de la contaminación por los buques y por consiguiente incluye una definición de "descargas" desde buques.

*D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

En principio, el Convenio MARPOL aborda las descargas operacionales de sustancias nocivas, fundamentalmente aquéllas descargadas como resultado del funcionamiento normal del buque. Cinco anexos de carácter técnico reglamentan las medidas preventivas respecto de las cinco categorías principales de sustancias, a saber, hidrocarburos (Anexo I), sustancias nocivas líquidas transportadas a granel (Anexo II), sustancias perjudiciales transportadas por vía marítima en paquetes (Anexo III), aguas sucias (Anexo IV) y basuras (Anexo V) y contaminación del aire (Anexo VI). El Convenio incluye un protocolo relativo a los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales, que es de aplicación a los sucesos consecuencia de descargas operacionales así como de accidentes en los que se vea involucrado un buque.

En 1997, una Conferencia de las Partes en el MARPOL, adoptó el Protocolo de 1997 para enmendar el MARPOL añadiendo un nuevo Anexo VI con las reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. Seis países ya han ratificado este instrumento, pero no obstante, para que entre en vigor es necesario que 15 países, que representen al menos el 50% del arqueo bruto de la flota mercante mundial se adhieran al mismo.

### **Interrelación entre las jurisdicciones del Estado de pabellón, del Estado rector del puerto y del Estado ribereño**

Al igual que en el caso de los tratados sobre seguridad de la OMI, la tarea de hacer cumplir el MARPOL le corresponde en primer lugar al Estado de pabellón por lo que respecta a las características de construcción, proyecto, equipo y dotación de los buques. El MARPOL también incluye reglas relativas a la inspección de buques extranjeros que se encuentran voluntariamente en puerto con objeto de asegurar que cumplen con las reglas y normas contra la contaminación y para prevenir que el buque zarpe en caso de que no cumpla las prescripciones correspondientes. Además, el Convenio MARPOL permite a los Estados rectores de puerto iniciar procedimientos judiciales de conformidad con su legislación. Las disposiciones sobre la incoación de procedimientos al respecto deben interpretarse conjuntamente con lo dispuesto en el artículo 228 de la Convención.

Las reglas que figuran en la Convención y en el MARPOL por lo que respecta al ejercicio de la jurisdicción de los Estados de pabellón y rectores de puerto debe vincularse con las disposiciones de la Convención que tratan del ejercicio de la jurisdicción del Estado ribereño en relación con la ejecución de las medidas contra la contaminación. Estas disposiciones reglamentan la incoación de procedimientos en caso de infracción por lo que respecta a los buques extranjeros que navegan en aguas jurisdiccionales del Estado ribereño sin entrar voluntariamente en sus puertos o en los puertos de otro Estado.

### **Garantías en relación con los procedimientos incoados respecto de buques extranjeros**

La sección 7 de la Parte XII de la Convención contiene varias disposiciones que reglamentan las facultades sancionadoras de los Estados ribereños y rectores de puerto frente a los Estados de pabellón por lo que respecta a la incoación de procedimientos contra buques extranjeros.

El artículo 225 de la Convención dispone que los Estados, en el ejercicio de las facultades sancionadoras contra buques extranjeros, no deberán poner en peligro la seguridad de la navegación ni ocasionar riesgo alguno a los buques, no los conducirán a un puerto o fondeadero inseguro, ni expondrán al medio marino a un riesgo injustificado.



## **Inspecciones**

El artículo 226 estipula que las inspecciones no causarán demoras a los buques y que se limitarán a un examen de los certificados, registros y otros documentos que el buque esté obligado a llevar "con arreglo a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados". El artículo 5 del MARPOL contiene disposiciones sobre certificados y reglas especiales sobre la inspección de buques que son de aplicación a los buques extranjeros que se encuentran voluntariamente en puerto. En los anexos de dicho Convenio figuran reglas sobre la expedición y el contenido de los certificados. El artículo 7 del Convenio MARPOL incluye la obligación de evitar demoras innecesarias a los buques.

El artículo 6 del Convenio MARPOL contiene reglas sobre la detección de transgresiones y sobre los procedimientos que deberán adoptar los Estados rectores de puerto. Se incluyen prescripciones pormenorizadas sobre la cooperación entre las administraciones de los Estados del pabellón y rectores de puerto tras detectarse una transgresión del Convenio por parte de un buque extranjero. Dichas disposiciones deberán examinarse teniendo en cuenta el artículo 226 2) de la Convención. La resolución A.787(19) sobre procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, aprobada por la Asamblea de la OMI en 1995, contiene directrices pormenorizadas sobre las inspecciones, infracciones, detención y prescripciones sobre notificación por el Estado rector del puerto y el Estado de pabellón. Las directrices incluyen disposiciones sobre la detención de buques.

Las disposiciones en relación con la notificación de la contaminación o de la amenaza inminente de contaminación desde el buque a la estación costera de radio más próxima están contenidas en el Protocolo I del MARPOL. La regla 25, del Anexo I y la regla 16 del Anexo II obligan a los buques a que elaboren planes para contingencias a bordo para hacer frente a los sucesos que involucren derrames de hidrocarburos o de productos químicos ocasionados por los buques.

## **Incoación de procedimientos**

El artículo 231 de la Convención dispone que los Estados notificarán sin dilación al Estado de pabellón, especialmente a sus agentes diplomáticos o funcionarios consulares y, en lo posible, a la autoridad marítima, así como a cualquier otro Estado interesado, las medidas que hayan adoptado contra buques extranjeros. Sin embargo, por lo que respecta a las infracciones cometidas en el mar territorial, la obligación se referirá únicamente a las medidas que se tomen en el curso de un procedimiento. La obligación de las autoridades portuarias de notificar al cónsul o representante diplomático y a la administración del buque de cualesquiera acciones adoptadas contra éste, figura en el artículo 5 3) del Convenio MARPOL.

De conformidad con el artículo 223 de la Convención, los Estados están obligados, por lo que respecta a los procedimientos incoados contra un buque, a facilitar la audiencia de testigos y la admisión de pruebas presentados por, entre otros, la "organización internacional competente". También se exige a los Estados que faciliten la comparecencia en esos procedimientos de representantes oficiales de la "organización internacional competente". Dichos representantes tendrán los derechos y deberes previstos en las leyes y reglamentos nacionales o en el derecho internacional. Los órganos apropiados de la OMI pueden considerar necesario examinar los procedimientos y acuerdos exigidos para permitir que la OMI intervenga en dichos procedimientos, incluidos los criterios para determinar cuándo sería oportuna dicha intervención y el procedimiento para designar a los "representantes oficiales" de la Organización, tal como se dispone en la Convención.

### **Suspensión de los procedimientos y limitaciones a su incoación**

La Convención reglamenta las condiciones especiales de suspensión y limitación de los procedimientos en virtud de los cuales se pueden imponer sanciones. De conformidad con el artículo 228 1), los procedimientos incoados contra un buque extranjero por infracción que ocurra fuera del mar territorial de otros Estados se suspenderán si el Estado de pabellón incoa procedimientos al respecto en el plazo de seis meses después de haberse incoado el primer procedimiento. No obstante, la disposición relativa a la suspensión no se aplicará a los procedimientos pertinentes a un caso de daños graves al Estado ribereño, o cuando el Estado del pabellón ha fallado reiteradamente en su obligación de hacer cumplir eficazmente las reglas y normas internacionales aplicables respecto de las infracciones cometidas por sus buques. El Estado del pabellón que haya incoado los procedimientos está obligado, oportunamente, a "poner a disposición del Estado que haya incoado el primer procedimiento un expediente completo del caso y las actas de los procedimientos, en los casos en que el Estado de pabellón haya pedido la suspensión del procedimiento de conformidad con este artículo".

### **Sanciones**

La Convención distingue entre distintos tipos de sanciones que pueden imponerse en relación con las infracciones de leyes y de reglas y normas internacionales sobre la contaminación originada por buques extranjeros. Si la infracción se comete fuera del mar territorial, sólo dará lugar a la imposición de sanciones pecuniarias (artículo 230 1) de la Convención). Como excepción, las sanciones no pecuniarias se permiten en los casos de infracciones cometidas por buques extranjeros en el mar territorial cuando se trate de "un acto intencional y grave de contaminación" (artículo 230 2) de la Convención).

### **Sucesos de contaminación y emergencias en el mar**

De conformidad con el artículo 198 de la Convención, cuando un Estado tenga conocimiento de casos en que el medio marino se halla en peligro inminente de sufrir daños por contaminación o los haya sufrido ya, lo notificará inmediatamente a otros Estados que a su juicio puedan resultar afectados por esos daños, así como a las organizaciones internacionales competentes. El artículo 199 dispone que los Estados afectados cooperarán en todo lo posible con las organizaciones internacionales competentes para eliminar los efectos de la contaminación y prevenir o reducir al mínimo los daños. Además, los Estados elaborarán y promoverán en común planes para contingencias para hacer frente a incidentes de contaminación en el medio marino.

El Convenio de Cooperación establece un marco mundial para la cooperación internacional a la hora de combatir los sucesos más graves de contaminación por hidrocarburos o las amenazas de contaminación del mar. En su artículo 3 1) a), el Convenio dispone que cada Parte exigirá que todo buque autorizado a enarbolar su pabellón tenga a bordo un plan de emergencia para casos de contaminación por hidrocarburos. De conformidad con su artículo 5 1) c) y 3), se exige que las Partes notifiquen a todos los Estados interesados y a la OMI en caso de producirse un suceso grave de contaminación por hidrocarburos. Las disposiciones relativas a la notificación de sucesos relacionados con sustancias perjudiciales figuran asimismo en el artículo 8 y en el Protocolo I del Convenio MARPOL.

En el artículo 7 del Convenio de Cooperación se recogen los principios fundamentales de la cooperación internacional en materia de respuesta ante casos de contaminación. El párrafo 3 dispone que de conformidad con los acuerdos internacionales aplicables, cada Parte adoptará las medidas administrativas o jurídicas necesarias para facilitar la llegada a su territorio de buques, aeronaves y otros medios de transporte dedicados a la lucha contra un suceso de contaminación por hidrocarburos o que transporten personal, cargas, materiales y equipos necesarios para hacer frente a dicho suceso, así como la salida de su territorio de estos medios.

*D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

El artículo 12, relativo a acuerdos institucionales otorga a la OMI un papel importante de coordinación por lo que respecta a la provisión de servicios de información, educación y formación, servicios técnicos y asistencia técnica.

La Conferencia sobre cooperación internacional para la preparación y la lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas potencialmente peligrosas, celebrada en Londres en marzo de 2000, adoptó el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000.

De conformidad con su artículo 15, este Protocolo entrará en vigor 12 meses a partir de la fecha en la cual no menos de 15 Estados hayan tanto firmado el Protocolo sin reservas relativas a la ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado los instrumentos necesarios para la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión a éste, de conformidad con el artículo 13 del Protocolo. Al 1 de septiembre de 2002 sólo había un Estado Contratante.

## **2 JURISDICCION DEL ESTADO DEL PABELLON**

La obligación de los Estados del pabellón en cuanto a adoptar y hacer cumplir leyes y reglas contra la contaminación, de conformidad con las reglas y estándares internacionales aprobados por la OMI se incluyen, respectivamente, en los artículos 211 2) y 217 de la Convención.

### **Obligaciones generales**

De conformidad con el artículo 211 2) los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques "que enarbolen su pabellón o estén matriculados en su territorio". Dichas leyes y reglamentos tendrán por lo menos el mismo efecto que las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados (es decir, los incluidos en el Convenio MARPOL) que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente (OMI).

El artículo 217 se refiere exclusivamente al cumplimiento de las reglas y estándares internacionales por los Estados del pabellón, y dispone que dicho deber de hacer cumplir se llevará a cabo "independientemente del lugar donde se haya cometido la infracción".

### **Proyecto y equipo**

En mayo de 2001, el Comité de Protección del Medio Marino, MEPC, adoptó unas enmiendas al MARPOL con el objetivo de acelerar la eliminación progresiva de los buques tanque de casco sencillo. Estas enmiendas entrarán en vigor el 1 de septiembre de 2002. Las enmiendas disponen que los buques tanque de casco sencillo serán retirados del servicio a más tardar en el 2015, con algunas excepciones limitadas. Las enmiendas explícitamente autorizan a los Estados Parte del MARPOL a que denieguen la entrada al puerto a los buques tanque a los que les es aplicable esta excepción limitada.

### **Dotación**

De conformidad con el artículo 94 4) c) de la Convención, los Estados del pabellón se asegurarán de que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación, conozcan plenamente y se cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la contaminación del mar.

El Convenio de Formación de 1978 incluye las prescripciones relativas a la formación especial para capitanes de petroleros y quimiqueros. En las enmiendas de 1995 a este Convenio se establece la obligación general de los Estados Partes de asegurarse de que la gente de mar a bordo de los buques está calificada y en condiciones de cumplir con sus deberes en relación con la seguridad de la vida y los bienes en el mar, así como con la protección del medio marino. En el anexo del Convenio figuran disposiciones detalladas sobre

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

formación en la lucha contra la contaminación, no sólo para la tripulación de los petroleros sino para la de cualesquiera otros buques. En el Código de Formación aparecen las reglas pormenorizadas al respecto.

### **Prohibición de zarpar**

De acuerdo con el artículo 217 2) de la Convención, el Estado del pabellón se asegurará de que, a los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio se les impide zarpar hasta que cumplan los requisitos de las reglas y estándares internacionales prescritos por la organización internacional competente (OMI) incluidos los relativos al diseño, construcción, equipo y dotación de los buques. De hecho, esta disposición amplía el ámbito de la jurisdicción del Estado de pabellón en lo que respecta al diseño, construcción, equipo y dotación de los buques, previsto en el artículo 94 3) de la Convención: ésta deberá ejercerse no sólo a los fines de la seguridad, como se indica en esta disposición, sino también en relación con la protección del medio marino, mediante la aplicación del artículo 217 2).

### **Presencia de certificados a bordo e inspección de los mismos**

El artículo 217 3) de la Convención estipula que los Estados cuidarán de que los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio lleven a bordo los certificados requeridos por las reglas y estándares internacionales estipulados por la organización internacional competente (OMI). En los anexos técnicos del Convenio MARPOL figuran las disposiciones relativas a las condiciones para la expedición de certificados obligatorios y la información que los mismos deben contener. Dicho Convenio también dispone la obligación del Estado del pabellón de realizar no sólo los reconocimientos iniciales como requisito para la expedición de certificados, sino también las inspecciones y reconocimientos periódicos e intermedios con objeto de verificar que los certificados se ajustan a las condiciones reales de los buques. Las condiciones para la aceptación de la validez de los certificados también mencionados en el artículo 217 3) se examinan en la sección 3 del presente capítulo.

### **Investigación de una presunta infracción**

El artículo 217 4) reglamenta la obligación del Estado de pabellón de ordenar una investigación inmediata de cualquier infracción cometida por sus buques de las reglas y estándares establecidos por conducto de la organización internacional competente (OMI), independientemente del lugar donde se haya cometido ésta o se haya producido o detectado la contaminación causada por dicha infracción. De igual modo, el artículo 4 del Convenio MARPOL determina la obligación del Estado del pabellón de incoar procedimientos, tan pronto como sea posible, respecto de cualquier infracción de las prescripciones del Convenio dondequiera que éstas ocurran, de conformidad con su legislación nacional.

De acuerdo con el artículo 217 5), el Estado del pabellón, con objeto de investigar la infracción, puede solicitar la ayuda de cualquier otro Estado cuya cooperación pueda ser útil para aclarar las circunstancias del caso. Correlativamente, el artículo 217 6) estipula que el Estado del pabellón, a solicitud escrita de cualquier Estado, investigará toda infracción presuntamente cometida por sus buques. Si estima que existen pruebas suficientes para ello, el Estado del pabellón incoará sin demora un procedimiento con arreglo a su derecho interno. Varias disposiciones en los artículos 4 y 6 del Convenio MARPOL detallan las características básicas de la cooperación entre las administraciones del Estado de pabellón y otros Estados Partes. Tanto la Convención (en su artículo 217 7)) como el Convenio MARPOL (en su artículo 4 3)) obligan al Estado del pabellón a informar al Estado solicitante y a la "organización internacional competente" (OMI) sobre las medidas tomadas y los resultados obtenidos. Dicha información estará a disposición de todos los Estados. La OMI podrá examinar si con arreglo a estos objetivos es necesario disponer de medidas especiales de publicidad.

D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

Los requisitos que han de observar los Estados del pabellón en relación con la incoación y suspensión de procedimientos por infracciones ya han sido examinados antes en la subsección sobre Marco General, de la sección A *supra*.

### **Sanciones**

El artículo 217 8) de la Convención dispone que las sanciones previstas en las leyes y reglamentos de los Estados para los buques que enarbolan su pabellón serán lo suficientemente severas como para desalentar la comisión de infracciones cualquiera que sea el lugar donde ocurran. Una obligación similar impone el artículo 4 4) del Convenio MARPOL a todos sus Estados Parte.

### **Notificación de sucesos**

El artículo 211 7) de la Convención recomienda que las reglas y estándares internacionales sobre lucha contra la contaminación incluyan, entre otros, los relativos a la pronta notificación a los Estados ribereños cuyo litoral o intereses conexos puedan resultar afectados por sucesos, incluidos accidentes marítimos, que ocasionen o puedan ocasionar descargas. El Convenio MARPOL, en su artículo 8 y en el Protocolo I, contiene disposiciones relativas a los informes sobre sucesos relacionados con descargas o probables descargas de sustancias perjudiciales. El artículo 8 establece la obligación de los Estados de notificar sin demora a otros Estados que puedan resultar afectados por sucesos de contaminación que involucren a sustancias perjudiciales. De conformidad con el artículo I del Protocolo I, el capitán u otra persona a cuyo cargo esté cualquier buque involucrado en un suceso que ocasione la descarga o la probable descarga de sustancias perjudiciales, deberá informar sobre los pormenores del suceso sin demora y describiéndolos con la máxima amplitud posible. Las descargas incluyen no solamente las resultantes de los siniestros marítimos sino también las de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas que tengan lugar mientras el buque esté operando, y que rebasan la cantidad o el régimen de descarga permitidos por el Convenio. El artículo V 1) del Protocolo establece que los informes se cursarán "al Estado ribereño más próximo por los canales de telecomunicaciones más rápidos de que se disponga y dándoles máxima prioridad posible".

En virtud del artículo 4 del Convenio de Cooperación al Estado del pabellón le corresponde la responsabilidad de exigir a los capitanes que notifiquen sin demora al Estado ribereño más próximo cualquier suceso a bordo de sus buques que ocasione o pueda ocasionar la descarga de hidrocarburos.

## **3 JURISDICCION DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO**

Varias disposiciones de la Convención mencionan los poderes jurisdiccionales de los Estados sobre los buques extranjeros que se encuentran de forma voluntaria en sus puertos en relación con la implantación de las medidas tendentes a combatir la contaminación. Dichas disposiciones, que se extienden explícitamente a las terminales mar adentro de un Estado, deberían examinarse conjuntamente con las reglas del Convenio MARPOL relativas al ejercicio de la supervisión por el Estado rector del puerto. La resolución A.787(19) de la OMI sobre procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, que ya ha sido citada en este documento, contiene una interpretación pormenorizada de las reglas y normas aplicables de la OMI e incluye una explicación del significado de conceptos básicos usados en el ejercicio de la jurisdicción por el Estado rector del puerto, tales como "motivos fundados" (para estimar que ha tenido lugar una infracción), "inspección" y "detención".

### **Obligaciones generales**

El artículo 219 de la Convención (Medidas relativas a la navegabilidad de los buques para evitar la contaminación) estipula que los Estados rectores de puerto tomarán, en la medida en que sea factible, medidas administrativas para impedir que zarpe el buque, si se ha comprobado que éste viola "las reglas y estándares internacionales aplicables en materia de navegabilidad a los buques y a consecuencia de ello amenaza causar daños al medio marino". El concepto de navegabilidad debe entenderse no sólo como abarcando las disposiciones relativas al proyecto, construcción, dotación, equipo y mantenimiento de los buques regidos por los tratados sobre seguridad de la OMI, sino también aquellas que figuran en el Convenio MARPOL. Teniendo en cuenta el principio de no conceder un trato más favorable que figura en el artículo 5 4) del Convenio MARPOL, los Estados rectores de puerto que son Parte en este Convenio también tienen derecho a exigir que los buques que enarbolan el pabellón de Estados no partes den cumplimiento a las medidas preventivas contra la contaminación que figuran en el mismo.

De conformidad con el artículo 217 3) de la Convención, el cumplimiento de las reglas y estándares de lucha contra la contaminación será confirmado mediante los certificados exigidos y emitidos en aplicación de las reglas y estándares internacionales establecidos a través de la organización internacional competente (OMI) o mediante una conferencia diplomática general. El artículo 217 3) establece que dichos certificados serán aceptados por otros Estados como prueba de la condición del buque y se considerará que tienen la misma validez que los expedidos por ellos, salvo que existan motivos fundados para creer que la condición del buque no corresponde en lo esencial a los datos que figuran en los certificados. El artículo 226 contiene otras reglas sobre la investigación de buques extranjeros que se encuentran voluntariamente en puerto. Estas reglas reproducen las características básicas relativas a la inspección de certificados y buques que figuran en el artículo 5 del Convenio MARPOL. El párrafo 2 de dicho artículo hace mención a la inspección de certificados cuya reglamentación figura en los anexos técnicos de dicho Convenio.

Tanto la Convención, en su artículo 219, como el Convenio MARPOL, en su artículo 5 2), establecen los principios básicos que rigen la detención en puerto de buques extranjeros: los Estados rectores de puerto se asegurarán de que los buques no zarpen hasta que puedan hacerse a la mar sin que representen una amenaza para el medio marino (artículo 226 1) c)). No obstante, podrá otorgarse autorización para que los buques abandonen el puerto con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones más próximo. Dichas medidas pueden adoptarse sin perjuicio del derecho del Estado rector del puerto de imponer sanciones de conformidad con su legislación nacional, por infracciones a las reglas y estándares relativos a la lucha contra la contaminación aun en caso de que dicha infracción se limite al no cumplimiento de las medidas preventivas sin que haya habida ninguna descarga ilegal.

La OMI reconoce que la responsabilidad fundamental por lo que respecta a implantar las reglas prescritas por sus convenios le corresponde al Estado del pabellón. Sin embargo, también reconoce la necesidad de que haya una supervisión por parte del Estado rector del puerto para así fomentar de manera más eficaz la implantación de todas las normas aplicables en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación.

Habida cuenta de esto, la OMI ha adoptado, a lo largo de los años, diversas resoluciones en relación con la supervisión por el Estado rector del puerto. En 1995 se adoptó la resolución A.787(19), durante la décimo novena Asamblea de la OMI, en la cual se refundieron directrices incluidas en resoluciones pertinentes de la OMI con el objetivo de contar con un único grupo de directrices básicas para la realización de las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto. En 1999, se adoptó la resolución A.882(21), que enmendó los procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto.

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

Los Gobiernos Miembros, basándose en las inspecciones realizadas con ocasión de la labor de supervisión por el Estado rector del puerto en sus puertos y en los debates en el seno de la OMI, estimaron que la supervisión por el Estado rector del puerto se podía desarrollar de forma más eficaz en el marco de acuerdos regionales. Con este objetivo, se firmaron los siguientes ocho acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado rector del puerto, operativos actualmente:

- .1 Memorando de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto suscrito en París el 1 de julio de 1982 (Memorando de París);
- .2 el Acuerdo de Viña del Mar (o Acuerdo Latinoamericano) suscrito en Viña del Mar (Chile) el 5 de noviembre de 1992;
- .3 el Memorando de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto en la región de Asia/Pacífico (Memorando del Tokio), suscrito en Tokyo el 1 de diciembre de 1993;
- .4 el Memorando de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto en la región del Caribe (Memorando del Caribe), suscrito en Christchurch (Barbados) el 9 de febrero de 1996;
- .5 el Memorando de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto en la región del Mediterráneo (Memorando del Mediterráneo), suscrito en Malta el 11 de julio de 1997;
- .6 el Memorando de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto en el Océano Índico (Memorando del Océano Índico), suscrito en Pretoria (Sudáfrica), el 5 de junio de 1998;
- .7 el Memorando de entendimiento para la región de África occidental y central (Memorando de Abuja), suscrito en Abuja (Nigeria) el 22 de octubre de 1999; y
- .8 el Memorando de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto en el Mar Negro, suscrito en Estambul (Turquía), el 7 de abril de 2000.

Con la asistencia activa de la OMI, se está preparando un memorando de entendimiento regional para la región del Golfo, con miras a que sea examinado y adoptado. Cuando se haya suscrito este Memorando de entendimiento, existirá una red completa de memorandos de entendimiento regionales que cubrirá la mayoría de las regiones del mundo, garantizando por lo tanto una implantación más eficaz de los convenios internacionales adoptados por la OMI.

### **Descargas ilegales**

Las disposiciones de la Convención por lo que respecta a las medidas que podrán adoptar los Estados rectores de puerto en caso de descargas en violación con las que se infrinjan las reglas y estándares internacionales, figuran en el artículo 218. El párrafo 1 de dicho artículo autoriza expresamente a los Estados rectores de puerto a incoar procedimientos respecto de cualquier buque extranjero que se encuentre en sus puertos en casos en los que hayan tenido lugar descargas ilegales fuera de las aguas interiores, mar territorial o zona económica exclusiva de dicho Estado. Los párrafos 2, 3 y 4 reglamentan las situaciones en las que el Estado del pabellón, así como los Estados ribereños, solicitan al Estado rector del puerto que investigue descargas ilegales efectuadas infringiendo las reglas y estándares internacionales aplicables. Las infracciones por parte de un buque extranjero que se encuentra voluntariamente en puerto y que han sido cometidas en el mar territorial o ZEE de un Estado son abordadas en el artículo 220 de la Convención. En ambos casos el Estado rector del puerto en el que se encuentran los buques con carácter voluntario debe aplicar las reglas y normas del Convenio MARPOL.

Las medidas que deben adoptarse en caso de infracción de las reglas sobre descargas figuran en el artículo 6 2) del MARPOL. Dicha disposición estipula que los buques a los que se aplique el Convenio podrán ser objeto de inspección, en cualquier puerto de una Parte, por los funcionarios que nombre o autorice dicha Parte "a fin de verificar si el buque efectuó alguna descarga de sustancias perjudiciales transgrediendo lo dispuesto por las reglas". Otras disposiciones en el mismo artículo tratan de las comunicaciones con la Administración del Estado del pabellón y otros Estados afectados por la infracción, así como de las reglas que rigen la incoación de procedimientos.

### **Instalaciones de recepción**

Tal como se ha señalado anteriormente, en el artículo 211 se establece la obligación general para los Estados de colaborar en el establecimiento de reglas y estándares de carácter internacional con respecto a la contaminación ocasionada por los buques. El tratado internacional más importante por el que se implanta esta obligación es el MARPOL 73/78, en el que se establecen prescripciones para la supervisión por el Estado rector del puerto y todas las Partes en el Convenio están obligadas a brindar instalaciones de recepción para los buques que hacen escalas en sus puertos. Esta obligación es especialmente necesaria en las "zonas especiales", en las cuales, debido a su vulnerabilidad a la contaminación, se han impuesto restricciones más severas con respecto a las descargas. El MARPOL 73/78 también dispone que estas instalaciones de recepción deberán ser en cada caso "adecuadas" para la recepción de los desechos originados por los buques sin que esto provoque demoras innecesarias a los buques que las utilizan.

Sin embargo, a diferencia de los buques que están sujetos a reconocimientos y certificación por la parte de la Administración del Estado del pabellón y a la supervisión del Estado rector del puerto, la responsabilidad en cuanto a brindar instalaciones de recepción le compete a cada Gobierno y los avances al respecto no han sido satisfactorios. Para abordar esta cuestión, la OMI ha elaborado un cierto número de directrices, las más recientes de las cuales han sido publicadas bajo el título de "Manual general sobre instalaciones portuarias de recepción". El Manual sirve de orientación en muchas cuestiones, incluida la estrategia para abordar la gestión de los desechos, el tipo y cantidad de desechos originados por los buques, la planificación, la selección del lugar, la recolección y su tratamiento, la financiación y el costo de recuperación y disposiciones sobre colaboración entre el puerto y el buque. La OMI ha brindado también asistencia técnica a lo largo de los años a una gran cantidad de países en la forma de seminarios, coloquios y talleres, la mayoría de los cuales se han desarrollado a nivel regional. En algunas partes del mundo se han obtenido progresos. Sin embargo, parecería ser, que en algunas regiones donde se produce hidrocarburos, la situación en relación con respecto a las instalaciones de recepción no ha mejorado.



*D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

La provisión de instalaciones de recepción adecuadas a nivel mundial es una cuestión extremadamente compleja que involucra al sector naviero, los operadores portuarios, las compañías petroleras y de productos químicos y los Gobiernos. En muchas partes del mundo, todavía es necesario encontrar una solución satisfactoria ante la escasez de instalaciones de recepción. Se ha reconocido ampliamente que si no se resuelve de manera satisfactoria este problema será necesario abordar los aspectos económicos lo mismo que los aspectos técnicos de esta cuestión.

Durante su 42º periodo de sesiones celebrado en marzo de 2000, el MEPC adoptó unas directrices para garantizar que las instalaciones portuarias de recepción de desechos sean adecuadas (resolución MEPC.83(44))

#### **Demoras innecesarias ocasionadas a los buques**

El artículo 226 1) a) de la Convención dispone que los Estados no retendrán a un buque extranjero más tiempo del que sea imprescindible para la investigación de infracciones de las reglas y estándares internacionales. El artículo 7 1) del Convenio MARPOL establece que los Estados rectores de puerto harán todo lo posible para evitar que el buque sufra una inmovilización o demora innecesarias a causa de dichas investigaciones.

#### **Disposición especial sobre los buques tanque de casco sencillo**

Las enmiendas al MARPOL que fueron adoptadas en 2001 y que entraron en vigor el 1 de septiembre de 2002, tendentes a la eliminación progresiva de los buques tanque de casco sencillo, permiten que los Estados del pabellón extiendan la vida útil de alguno de estos tanques más allá de los plazos fijados para su eliminación. Sin embargo se le autoriza a los otros Estados Parte que denieguen la entrada en puerto a cualquier buque tanque que haya sido autorizado por el Estado del pabellón a operar en virtud de estas disposiciones de extensión de su vida útil.

### **4 JURISDICCION DEL ESTADO RIBEREÑO**

#### **Medidas de organización del tráfico marítimo**

El artículo 211 1) de la Convención dispone que los Estados, actuando por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, promoverán la adopción de sistemas de ordenación del tráfico destinados a reducir al mínimo el riesgo de accidentes que puedan provocar la contaminación del medio marino, incluido el litoral o los intereses conexos de los Estados ribereños. Como se mencionó en el capítulo previo, que trata de la seguridad de la navegación, la OMI es la organización internacional competente para elaborar directrices y reglas relativas a los sistemas de ordenación del tráfico marítimo y las observaciones formuladas en dicho capítulo se aplican a la prevención de la contaminación del mar. A este respecto, debe mencionarse la nueva regla V/8 a) y j) del Convenio SOLAS (véase V/10 en el texto del capítulo V del Convenio SOLAS, enmendado por el MSC en el 2000). De conformidad con el párrafo a), los sistemas de ordenación del tráfico marítimo también se establecerán teniendo en cuenta la necesidad de proteger al medio marino. El párrafo j) exige que los sistemas de organización del tráfico se ajusten a las disposiciones de la CONVEMAR.

Las Disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), aprobada por la Asamblea de la OMI en 1985) fueron enmendadas en 1995, insertándose los nuevos párrafos 3.6 y 3.7 que tratan de los sistemas de organización del tráfico marítimo para la protección de zonas ambientalmente sensibles. El párrafo 3.6 establece los criterios que deben tenerse en cuenta al considerar la adopción de un sistema de organización del tráfico marítimo para la protección del medio marino. El párrafo 3.7 dispone límites en cuanto a la aprobación de sistemas de organización del tráfico marítimo. De conformidad con este párrafo, la OMI no deberá adoptar un sistema que imponga restricciones innecesarias a la navegación marítima, como tampoco podrá establecer una zona a evitar que impida el paso de los buques por un estrecho internacional. En noviembre de 1997, la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.858(20), por lo cual delega al MSC la función de adoptar los dispositivos de separación del tráfico y las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas.

### **Mar territorial**

De conformidad con el artículo 21 1) de la CONVEMAR, los Estados ribereños podrán adoptar "de conformidad con las disposiciones de esta Convención y otras normas de derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial sobre ...: f) la preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de éste". A este respecto, el artículo 211 4) dispone que los Estados ribereños podrán, "en el ejercicio de su soberanía en el mar territorial, dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques extranjeros, incluidos los buques que ejerzan el derecho de paso inocente". Esta disposición se complementa con una referencia a la necesidad de no obstaculizar el paso inocente de buques extranjeros. Los poderes regulatorios del Estado ribereño en este respecto están limitados de conformidad con el artículo 21 2): en el caso de las medidas contra la contaminación, las leyes y reglamentos aprobados por el Estado ribereño no se aplicarán al proyecto, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas, en este caso también las que figuran en el Convenio MARPOL.

El artículo 220 2) de la Convención reglamenta el derecho de intervención del Estado ribereño en el mar territorial en relación con la infracción de las leyes y reglamentos internacionales sobre la prevención, reducción y control de la contaminación ocasionada por los buques, es decir, las reglas y normas aprobadas por la OMI. De conformidad con el artículo 220 5), el Estado ribereño podrá realizar la inspección física de un buque cuando haya motivos fundados para creer que dicho buque ha infringido las leyes y reglamentos relativos a la prevención, reducción y control de la contaminación por los buques, mientras navega en el mar territorial del Estado ribereño. Cuando las pruebas lo justifiquen, el Estado ribereño podrá incoar procedimientos, incluida la retención del buque de conformidad con su derecho interno.

### **Zona económica exclusiva**

El artículo 56 1) b) iii) de la CONVEMAR estipula que el Estado ribereño tiene jurisdicción en la ZEE por lo que respecta a la protección y preservación del medio marino. En el ejercicio de esta jurisdicción, el Estado ribereño está autorizado a dictar leyes y reglamentos sobre la prevención, reducción y control de la contaminación ocasionada por los buques en tales zonas. Dichas leyes y reglamentos deberán, de conformidad con el artículo 211 5) de la Convención, ser conformes y dar efecto a las "reglas y estándares internacionales generalmente aceptados y establecidos por conducto de la organización internacional competente (OMI)".

Diversas disposiciones de la Convención regulan los derechos del Estado ribereño en los casos de infracciones de las leyes y estándares internacionales sobre contaminación que ocurran en la ZEE por parte de buques que naveguen en dicha zona o en el mar territorial:

- Cuando haya motivos fundados para creer que ha tenido lugar una de estas infracciones, el Estado podrá, de conformidad con el artículo 220 3), exigir al buque información sobre su identidad y su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente y cualquier otra información pertinente que sea necesaria para determinar si se ha cometido una infracción.
- Cuando haya motivos fundados para creer que un buque ha cometido una infracción que haya tenido como resultado una descarga importante que cause o amenace causar una contaminación considerable del medio marino, el Estado ribereño podrá, de conformidad con el artículo 220 5), realizar una inspección física del buque referente a cuestiones relacionadas con la infracción si el buque se ha negado a facilitar información o la información por él facilitada esté en manifiesta contradicción con la situación fáctica evidente y las circunstancias del caso justifiquen esa inspección.
- El artículo 220 6) dispone que si existe "una prueba objetiva y clara" de que un buque ha cometido una infracción que tenga como resultado una descarga que cause o amenace causar graves daños a las costas o a los intereses conexos del Estado ribereño o a cualesquiera recursos de su mar territorial o de su ZEE, el Estado podrá, si las pruebas lo justifican, incoar un procedimiento, incluida la retención del buque.

#### **Intervención en caso de suceso grave fuera del mar territorial**

El artículo 221 1) reconoce el derecho de los Estados, "con arreglo al derecho internacional, tanto consuetudinario como convencional, a tomar y hacer cumplir más allá del mar territorial medidas que guarden proporción con el daño real o potencial a fin de proteger sus costas o intereses conexos, incluida la pesca, de la contaminación o la amenaza de contaminación resultante de un accidente marítimo del que quepa prevenir razonablemente que tendrá graves consecuencias perjudiciales".

Esta disposición se hace eco del derecho de intervención de los Estados ribereños reglamentado en el Convenio de Intervención de 1969, y en su Protocolo de 1973, respecto de los accidentes que involucren, respectivamente, un derrame grave de hidrocarburos o de sustancias distintas de los hidrocarburos. Estos tratados se refieren solamente al derecho de intervención en alta mar puesto que el concepto de la ZEE no se había acuñado en el momento de su adopción. Tras la entrada en vigor de la Convención, las reglas sobre el derecho del Estado ribereño dispuestas en ambos convenios de la OMI se considerarán aplicables tanto a la ZEE como a la alta mar.

#### **Medidas obligatorias especiales**

De conformidad con el artículo 211 6) de la Convención, los Estados ribereños podrán adoptar medidas obligatorias especiales para prevenir la contaminación por los buques en ciertas zonas particulares y claramente definidas de sus ZEE. Para justificar la adopción de dichas medidas, deberán existir pruebas de que las reglas y estándares internacionales son inadecuados para hacer frente a circunstancias especiales en la zona en cuestión. La zona deberá estar claramente definida y la adopción de medidas especiales deberá estar justificada en base a razones técnicas relacionadas con sus condiciones oceanográficas y ecológicas, así como por la utilización o la protección de los recursos y el carácter particular de su tráfico.

El artículo 211 6) a) y b) incluye condiciones expresas para la adopción de medidas obligatorias especiales, a saber:

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- el Estado ribereño deberá realizar las oportunas consultas, a través de la "organización internacional competente" (OMI), con los otros Estados interesados. También deberá enviar una comunicación a la OMI en el caso de la adopción de medidas obligatorias especiales, presentando pruebas científicas y técnicas e información sobre las instalaciones de recepción necesarias;
- la OMI, dentro de los 12 meses siguientes al recibo de la comunicación, determinará si las condiciones en esa zona justifican la adopción de medidas obligatorias especiales;
- tras conocerse la decisión de la OMI, el Estado ribereño podrá adoptar leyes y reglamentos destinados a implantar dichas reglas y estándares internacionales o prácticas de navegación que, por conducto de la Organización, se hayan hecho aplicables a las zonas especiales. Estas leyes no entrarán en vigor para los buques extranjeros hasta 15 meses después de haberse presentado la comunicación a la organización (OMI); y
- el Estado ribereño dará a conocer públicamente los límites de la zona particular en las que hará cumplir las medidas obligatorias especiales.

De conformidad con el artículo 211 6) c) el Estado ribereño podrá dictar para esa misma zona leyes y reglamentos adicionales destinados a prevenir las descargas o ciertas prácticas de navegación. No obstante dichas leyes y reglas no obligarán a los buques extranjeros a cumplir estándares de proyecto, construcción, dotación o equipo distintos de las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados. Si el Estado ribereño pretende adoptar leyes y reglas adicionales deberá notificar a la organización (OMI) al mismo tiempo que presenta la comunicación mencionada precedentemente.

De conformidad con el artículo 220 8) de la Convención, las disposiciones sobre la implantación que figuran en el artículo 220 3) a 7) se aplicarán igualmente respecto de las leyes y reglamentos nacionales dictados con arreglo al párrafo 211 a).

### **Zonas especiales y zonas marinas especialmente sensibles (ZMES)**

Los Anexos I, II y V del Convenio MARPOL contienen prescripciones obligatorias especiales para ciertas zonas por lo que respecta a la prevención de descargas operacionales de sustancias perjudiciales. Las directrices para la designación de zonas especiales en virtud del Convenio MARPOL se estipulan en la resolución A.927(22) sobre directrices para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles, aprobada por la Asamblea de la OMI en 2001.

Una comparación entre las zonas que exigen medidas obligatorias especiales mencionadas en el artículo 211 6) de la Convención y las disposiciones sobre zonas especiales en virtud del Convenio MARPOL indica que, si bien las primeras están restringidas al ámbito jurisdiccional de la ZEE, las disposiciones sobre zonas especiales del MARPOL abarcan las zonas cerradas o semicerradas que pueden incluir partes del mar territorial, la ZEE y alta mar.

Mientras que las prescripciones especiales del MARPOL se aplican solamente a las descargas de sustancias perjudiciales, el artículo 211 6) de la Convención no contiene ninguna especificación acerca del tipo de medidas que podrían adoptarse.

Las Directrices para la determinación de ZMES figuran en la resolución A.927(22) de la OMI. Las Directrices definen una zona marina especialmente sensible como aquella que debe ser objeto de protección especial en atención a la importancia que tiene por motivos ecológicos, socioeconómicos y científicos reconocidos, la cual puede sufrir daños ambientales como consecuencia de la actividad marítima. Entre los tipos de medidas obligatorias especiales que pueden adoptarse con objeto de proteger a una zona marina especialmente sensible, las directrices mencionan la adopción de medidas de organización del tráfico, incluida la posibilidad de declarar parte o la totalidad de la zona como zona a evitar por los buques. Para la adopción de medidas de organización del tráfico en estas zonas se deben tener en cuenta las Disposiciones generales de la OMI sobre organización del tráfico (resolución A.572(14)), en su forma enmendadas. Otras posibles medidas son el uso obligatorio de prácticas o sistemas de regulación del tráfico marítimo. Las Directrices indican que una propuesta de zona podrá incluir también una zona de separación, la cual sólo se podrá justificar cuando se demuestre la idoneidad de la misma para proteger adecuadamente la zona central identificada como especialmente sensible.

Cuatro zonas, esto es, la de la Gran Barrera de Coral frente Australia, Sabana Camagüey en el archipiélago frente a Cuba, la zona marítima que rodea los Cayos de Florida (en las costas de los Estados Unidos) y la que rodea la Isla de Malpelo (en las costas de Colombia), han sido declaradas zonas marinas especialmente sensibles por la OMI.

#### **Estados ribereños de estrechos usados para la navegación internacional y Estados archipelágicos**

El artículo 42 1) b) de la Convención permite a los Estados ribereños de estrechos usados para la navegación internacional adoptar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito por los estrechos respecto de la prevención, reducción y control de la contaminación, implantando las "reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la descarga en el estrecho de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas". La legislación nacional adoptada a este respecto no deberá discriminar entre buques extranjeros ni se aplicarán de manera que en la práctica surtan el efecto de obstaculizar el derecho de paso en tránsito (artículo 42 2)). De conformidad con el artículo 39 2) b) los buques en tránsito cumplirán con "los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados para la prevención, reducción y control de la contaminación causada por los buques", es decir, el Convenio MARPOL y otros instrumentos pertinentes de la OMI.

El artículo 43 b) de la Convención dispone que los Estados usuarios y los Estados ribereños de un estrecho deberán cooperar mediante acuerdos para la prevención, la reducción y el control de la contaminación causada por los buques. Actualmente no existen instrumentos internacionales específicos que reglamenten esta cuestión. Así pues, la OMI podría examinar si fuese necesario, la adopción de reglas internacionales al respecto.

En virtud del artículo 54 de la Convención, los derechos y obligaciones de los Estados de abanderamiento y de los Estados ribereños por lo que respecta a la prevención, reducción y control de la contaminación de conformidad con las reglas internacionales aplicables relativas a las descargas de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas en los estrechos internacionales, se aplicarán, *mutatis mutandis*, al paso por las vías marítimas archipelágicas.

La Convención incluye una disposición expresa sobre las facultades de los Estados ribereños de estrechos usados para la navegación internacional por lo que respecta a hacer cumplir las normativas. En virtud del artículo 233 de la Convención, los Estados ribereños de estrechos están autorizados a adoptar medidas de ejecución contra los buques de paso en tránsito sólo si el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos mencionados en el artículo 42 1) a) y b) de la Convención, que cause o amenace causar daños graves al medio marino de un estrecho. En dicho caso, las medidas que, en cuanto al cumplimiento de las normativas, puede adoptar el Estado ribereño son objeto de las salvaguardias señaladas en la Parte XII, sección 7, de la Convención.

## **B. VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS EN EL MAR**

### **Generalidades**

La Convención incluye una definición de "vertimiento" en su artículo 1 5). El artículo 210 contiene reglas específicamente relacionadas con la prevención, reducción y control de la contaminación por vertimiento. La obligación de los Estados de adoptar leyes y reglamentos y de adoptar las medidas adicionales necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por vertimiento, figura en los párrafos 1 y 2. De conformidad con el párrafo 6 dichas leyes, reglamentos y medidas no serán menos eficaces para prevenir, reducir y controlar esa contaminación que las "reglas y estándares de carácter mundial".

A este respecto, el artículo 210 4) impone a los Estados la obligación de procurar establecer reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados de carácter mundial y regional, para prevenir, reducir y controlar la contaminación por vertimiento. Tales disposiciones se establecerán por conducto "de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática". La referencia en plural a las organizaciones internacionales indican que en este caso, la tarea de la OMI a nivel mundial puede verse complementada por actividades reglamentarias realizadas bajo el patrocinio de otras organizaciones. La colaboración entre la OMI y otras organizaciones se ha desarrollado especialmente en materia de acuerdos regionales.

El marco internacional mundial y regional establecido al respecto consiste en varios tratados y acuerdos. A nivel mundial, las medidas contra la contaminación figuran en el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (Convenio de Londres), enmendado periódicamente mediante decisiones de las Partes Contratantes. En 1996, las Partes Contratantes del Convenio de Londres aprobaron el Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, (Protocolo de 1996) que enmienda sustancialmente el Convenio. En su momento, el Protocolo de 1996 sustituirá al Convenio.

Desde 1977, la OMI ha venido desarrollando las funciones de Secretaría, tales como la organización de las reuniones consultivas de las Partes Contratantes del Convenio de Londres y otros órganos auxiliares que informan a las reuniones consultivas. Funciones similares, así como las de depositaria, están reglamentadas en el Protocolo de 1996. El Protocolo amplía además las tareas de la OMI, asignándole a la Organización, entre otros, los deberes de facilitar asesoramiento sobre la implantación y, a reserva de la disponibilidad de los recursos oportunos, colaborar en evaluaciones ambientales y cooperar con las organizaciones internacionales competentes interesadas en la prevención y el control de la contaminación. El Protocolo asigna a la OMI las funciones de coordinación y cooperación por lo que respecta a la cooperación técnica en la esfera de la formación y el acceso de los países en desarrollo a tecnologías y conocimientos adecuados desde un punto de vista medioambiental.

Actualmente, 78 Estados, que representan más del 67% de la flota mercante mundial, son Parte en el Convenio de Londres.

Dieciséis Estados han ratificado, aceptado, aprobado o accedido al Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres. Se necesitan 26 ratificaciones para que este instrumento entre en vigor, lo que se espera que se produzca durante el bienio 2004-2005.

### **Relación con la CONVEMAR**

Teniendo en cuenta las disposiciones sobre compatibilidad prescritas en el artículo 237 de la Convención, por lo que respecta a dicho instrumento y a los tratados sobre protección y preservación del medio marino, la decimoprimer Reunión consultiva de las Partes Contratantes acordó en 1988 que no existían "inconsistencias fundamentales" entre la CONVEMAR y el Convenio de Londres, 1972. En su decimoséptima Reunión consultiva, celebrada en 1994, las Partes Contratantes expresaron su opinión de que los Estados Partes en la Convención estarían obligados legalmente a adoptar leyes y reglamentos y tomar otras medidas con objeto de prevenir, reducir y controlar la contaminación por vertimientos. De conformidad con el artículo 210 6) de la Convención, dichas leyes y reglamentos no deben ser menos eficaces que las reglas y estándares de carácter mundial que figuran en el Convenio de Londres.

La decimoséptima Reunión consultiva señaló además que los Estados Partes en ambos instrumentos, la Convención y el Convenio de Londres, 1972, estarían obligados a satisfacer obligaciones específicas contraídas en virtud de la Convención. En cumplimiento de una decisión adoptada en la Reunión, el Secretario General de la OMI escribió a los Estados Parte en la Convención, que no son partes en el Convenio de Londres, 1972, señalándoles a su atención sus obligaciones con respecto a las disposiciones relativas a la prevención de la contaminación marina por vertimientos, y a los objetivos y logros del Convenio de Londres, 1972.

### **Relaciones con acuerdos regionales**

En el artículo VIII del Convenio de Londres se alienta a las Partes Contratantes con intereses comunes en una zona geográfica dada, a que concierten acuerdos regionales coherentes con los objetivos del Convenio "para prevenir la contaminación, especialmente por vertimiento" teniendo en cuenta las características del medio marino de la región. El contenido de dichos acuerdos será coherente con los objetivos del Convenio. Los países que no son parte en dichos acuerdos regionales, si bien no están jurídicamente obligados por ellos, deberán tratar esforzarse por actuar de forma consecuente con los mismos. Los acuerdos regionales coherentes con los objetivos del Convenio de Londres han sido incluidos en el marco del Programa de Mares Regionales elaborado por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). La implantación de este programa ha tenido por resultado la aprobación de diversos convenios y protocolos regionales, algunos de los cuales incluyen disposiciones relativas a la prevención de la contaminación del mar por vertimientos. Éste es el caso del Convenio sobre el mar Mediterráneo, el Convenio sobre el Pacífico meridional y el Convenio sobre el Mar Negro. El Convenio sobre el Pacífico suroriental también incluye disposiciones relativas a la prevención de la contaminación del mar por evacuación de desechos radiactivos.

### **Jurisdicción del Estado del pabellón**

El artículo 216 1) b) de la Convención exige que los Estados, por lo que se refiere a los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio y a las aeronaves matriculadas en su territorio, hagan cumplir las leyes y reglamentos dictados de conformidad con la Convención y las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o en una conferencia diplomática, para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por vertimientos. El Convenio de Londres (artículo VII 1) a) exige que toda Parte Contratante aplique las medidas exigidas con objeto de que los buques y aeronaves registrados en su territorio o que enarbolan su pabellón cumplan lo dispuesto en el Convenio.

La aplicación del Convenio de Londres a todas las zonas marinas se establece mediante la interpretación de la definición de "mar" incluida en el artículo 1 del Convenio, que establece que las reglas y normas de ámbito mundial contenidas en el mismo son aplicables a todas las aguas marinas excepto las aguas interiores de los Estados. Teniendo en cuenta las decisiones ya adoptadas e implantadas por las Partes Contratantes, el Protocolo de 1996 extiende el concepto para incluir expresamente los fondos marinos y su subsuelo, con la exclusión de los depósitos en el subsuelo del mar a los que sólo se tiene acceso desde tierra.

### **Jurisdicción del Estado ribereño**

De conformidad con la CONVEMAR (artículo 210 5)) los vertimientos en el mar territorial y en la ZEE o sobre la plataforma continental no se realizarán sin el previo consentimiento expreso del Estado ribereño. En virtud del artículo 216 1) de la Convención se exige al Estado ribereño hacer cumplir las leyes y reglamentos establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o en una conferencia diplomática para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por vertimientos. La decimoprimer Reunión consultiva de las Partes Contratantes acordó que una Parte podría aplicar el Convenio de Londres, 1972, no sólo en sus aguas territoriales, como se señala específicamente en dicho Convenio, sino que también en la ZEE.

El Convenio de Londres contiene reglas específicas que establecen las condiciones que deberán seguir los Estados ribereños al conceder permisos para vertimientos en sus aguas jurisdiccionales. El anexo 1 del Convenio incluye una lista de las sustancias cuyo vertimiento está totalmente prohibido. Las sustancias enumeradas en la lista del Anexo II exigen un permiso especial previo del Estado ribereño. El vertimiento de todas las demás sustancias no enumeradas en el Anexo I o II exige un permiso general previo. Este sistema se invierte por completo en el Protocolo de 1996 que establece la prohibición general de los vertimientos de todos los desechos y otras materias, excepto los que pertenecen a una de las siete categorías enumeradas en el Anexo 1 del Protocolo, es decir, materiales de dragado, fangos cloacales, desechos de pescado o materiales resultantes de las operaciones de elaboración del pescado, buques y plataformas u otras construcciones en el mar, materiales geológicos inorgánicos inertes, materiales orgánicos de origen natural y objetos voluminosos constituidos principalmente por materiales no perjudiciales. Estos desechos y otras materias podrán ser objeto de vertimiento cuando no contengan niveles de radiactividad mayores que las concentraciones mínimas definidas por el OIEA.

## **C. OTRAS FUENTES DE CONTAMINACION DEL MAR**

### **Contaminación atmosférica**

En el marco de los artículos 212 3) y 222 de la Convención, la OMI es la organización internacional competente para establecer las reglas y normas mundiales aplicables a los buques por lo que respecta a la prevención y control de la contaminación del mar desde la atmósfera o a través de ella. Los Estados deberán aprobar leyes nacionales al respecto, teniendo en cuenta las normas y estándares acordados internacionalmente (Convención, artículo 212 1)). A este respecto, los Estados deberán tener en cuenta, entre otras, las reglas pertinentes de la OMI. Los Estados están además obligados a hacer cumplir sus leyes y reglas y a implantar las normas y reglas aprobadas internacionalmente.

En la resolución A.719(17) adoptada por la Asamblea de la OMI el 6 de noviembre de 1991 se reconoce la urgente necesidad de establecer una política de prevención de la contaminación atmosférica por los buques y se pide a los órganos pertinentes de la OMI que elaboren un nuevo proyecto de anexo del MARPOL. El proyecto de anexo fue elaborado por el MEPC y presentado como texto básico para su examen por una Conferencia de las Partes del MARPOL celebrada en septiembre de 1997. La Conferencia aprobó el Protocolo de 1997 para enmendar el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma enmendada por el Protocolo de 1978. Este nuevo Protocolo incorpora en el MARPOL el Anexo VI, titulado Reglas para la prevención de la contaminación del aire por los buques.



Seis Estados ratificaron el Protocolo 1997. Se necesitan quince ratificaciones para que entre en vigor el instrumento.

### **Contaminación resultante de actividades relacionadas con los fondos marinos**

El artículo 208 1) de la Convención dispone que los Estados ribereños dictarán leyes y reglamentos para el control de la contaminación del medio marino resultante de las actividades relativas a los fondos marinos y de las islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción nacional. Dichas leyes no serán menos eficaces que las "reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados, de carácter internacional" establecidos por conducto de las "organizaciones internacionales competentes" a nivel mundial o regional (artículo 208 2) y 5) de la Convención). Los Estados también harán cumplir su legislación nacional y adoptarán todas las medidas necesarias para implantar "las reglas y estándares internacionales aplicables" establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes (artículo 214 de la Convención).

La OMI ha contribuido a establecer las reglas y estándares mundiales para la prevención y control de este tipo de contaminación. La regla 21 del Anexo I del MARPOL contiene prescripciones especiales aplicables a las plataformas de perforación y de otro tipo. El Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1989 (Código MODU), recomienda los criterios de proyecto, las normas de construcción y otras medidas de seguridad para las unidades móviles de perforación mar adentro con objeto de reducir al mínimo no sólo los riesgos para dichas unidades y su personal sino también los riesgos para el medio ambiente que podrían producirse como resultado de un abordaje entre buques e instalaciones y estructuras mar adentro. A este respecto, la resolución A.671(16) de la OMI establece recomendaciones sobre la seguridad de la navegación en las inmediaciones de instalaciones y estructuras mar adentro.

El MARPOL se aplica a la contaminación desde las "plataformas fijas o flotantes" distinta de la contaminación ocasionada por la "descarga de sustancias perjudiciales directamente resultantes de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento, en instalaciones mar adentro, de los recursos minerales de los fondos marinos" (artículo 2). A este respecto, la regla 21 del Anexo I establece requisitos especiales sobre descargas para las plataformas de perforación y otras plataformas.

Tanto en el Convenio de Londres (artículo IV 1 c)) como en el Protocolo de 1996 (artículo 1.4.3) se excluye la reglamentación de la "evacuación de desechos" que resulten directamente de actividades en el lecho del mar. En el artículo 1.4.3 del Protocolo de 1996 se amplió esta exclusión a fin de que abarcara el "almacenamiento de desechos" y dar respuesta así a la cuestión del almacenamiento de los excedentes del gas extraído en pozos mar adentro y para evitar que quedara intencionadamente prohibido este tipo de almacenamiento.

### **Organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre**

Mediante la resolución A.868(20), la Asamblea adoptó las Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques y pidió al Comité de Protección del Medio Marino que trabajara en pos de elaborar disposiciones de obligado cumplimiento sobre la gestión del agua de lastre con miras a reducir al mínimo los riesgos de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por conducto del agua de lastre de los buques y los sedimentos.

*D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

El MEPC está elaborando un proyecto de instrumento jurídico. El proyecto que está siendo debatido se basa en un enfoque de "Dos niveles": el "Nivel 1" atañe a las prescripciones obligatorias que son aplicables a todos los buques, mientras que el "Nivel 2" atañe a las prescripciones especiales aplicables en ciertas áreas. Se están debatiendo extensamente varios aspectos del proyecto de instrumento y de las directrices y circulares asociadas. El Comité decidió que el intercambio del agua de lastre mesoocénica debe ser considerado como una solución provisional. La principal cuestión que ha quedado pendiente y que debe ser resuelta es la de la elaboración de las normas que serán necesarias.

La planificación actual ha previsto preparar un proyecto de instrumento jurídico para que sea examinado durante la Conferencia Diplomática sobre la gestión del agua de lastre que se celebrará en 2003.

### **Efectos perjudiciales del uso de pinturas antiincrustantes para los buques**

Desde 1988, el MEPC ha venido examinando medidas para reducir los efectos perjudiciales del uso de pinturas antiincrustantes destinadas a impedir que organismos tales como los escaramujos se incrusten en los cascos de los buques, las cuales, no obstante, desprenden una sustancia activa que contamina el medio marino y puede dañar o destruir los sistemas biológicos (tales como los bancos de ostras). En 1999 la Asamblea de la OMI adoptó la resolución A.895(21) sobre Sistemas antiincrustantes utilizados en los buques. En esta resolución se insta a que se prohíba, a más tardar en 2008, el uso de ciertos compuestos en los sistemas antiincrustantes y se pide que el MEPC elabore un instrumento jurídicamente vinculante al efecto. En consecuencia, el MEPC preparó el texto de un proyecto de Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques que fue adoptado por la Conferencia diplomática celebrada en octubre de 2001. Este Convenio no ha entrado todavía en vigor.

### **Reciclaje de buques**

El MEPC está examinando la función de la OMI en relación con el desguace o reciclaje de los buques, con el propósito de reducir la contaminación en conexión con ese reciclaje y reducir el riesgo para la salud pública y el medio ambiente en los lugares de desguace. En este proceso participan la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Convenio de Basilea en el marco del PNUMA, y la OMI. En primera instancia, el MEPC tiene como propósito elaborar orientaciones para los armadores relativas al reciclaje de los buques, en la forma de un proyecto de resolución que será presentado a la Asamblea de la OMI en 2003.

## **CAPITULO III**

### **RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS POR CONTAMINACION**

En el artículo 235 2) de la CONVEMAR, se establece la obligación de los Estados de asegurar que "sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción". En el párrafo 3 de dicho artículo se estipula que, a fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, cuando proceda, los Estados cooperarán en la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización.

Las disposiciones indicadas deberán tenerse en cuenta en relación con otros instrumentos jurídicos adoptados por la OMI antes de la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y con posterioridad a dicha adopción, en las esferas de la responsabilidad e indemnización por daños relacionados con el transporte de hidrocarburos y otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas por vía marítima. Estos instrumentos son los siguientes:

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (Convenio de Responsabilidad Civil), 1969, y el correspondiente Protocolo de 1992;
- Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (Convenio del Fondo), 1971, y el correspondiente Protocolo de 1992;
- Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP), 1996.
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001.

Tanto el Convenio de Responsabilidad Civil como el Convenio SNP establecen un sistema de responsabilidad objetiva para el propietario del buque, así como la obligación de suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad frente a terceros para cubrir los límites de indemnización establecidos en los tratados.

Por otra parte, el Convenio del Fondo y el Convenio SNP regulan la constitución y funcionamiento de fondos internacionales para facilitar una indemnización adicional a la que pague al propietario del buque cuando se establezca que dicha indemnización es insuficiente. Los referidos fondos internacionales también facilitan indemnización en aquellos casos en que no puede disponerse de la indemnización que ha de pagar el propietario del buque.

Finalmente, el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969 y el Convenio del Fondo, 1971, se aplican a los daños producidos en las aguas territoriales de los Estados que son Partes. Los Protocolos de 1992, que sustituyen enteramente los tratados originales, amplían el ámbito de aplicación con objeto de incorporar los daños producidos en la ZEE. El Convenio SNP tiene un ámbito de aplicación geográfico análogo con respecto a los daños por contaminación. (Desde el 24 de mayo de 2002, el Convenio del Fondo 1971 ha dejado de estar en vigor y ha sido reemplazado por el Convenio del Fondo 1992).

Durante su 82º periodo de sesiones celebrado en 2000, el Comité Jurídico de la OMI examinó una solicitud de aumentar el límite de los montos establecidos en el Protocolo de 1992 al Convenio de Responsabilidad Civil, 1969, y los límites de compensación establecidos en el Protocolo de 1992 al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo, 1992). La solicitud fue presentada por 19 Estados contratantes de los Protocolos de 1992. Utilizando por primera vez el procedimiento de aceptación tácita, el Comité adoptó dos resoluciones mediante las que se enmendaron los Protocolos de 1992 aumentando los límites en cada uno de ellos en un 50,37%. Se ha previsto que las enmiendas entren en vigor el 1 de noviembre de 2003.

## CAPITULO IV

### COOPERACION TECNICA - ASISTENCIA A LOS PAISES EN DESARROLLO

#### Generalidades

1 En las Partes XII, XIII y XIV de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se prevé la cooperación entre los Estados, bien directamente, bien a través de organizaciones internacionales competentes en las esferas de la contaminación del mar, la investigación científica marina y la tecnología marina. Algunas de tales disposiciones se refieren en particular a la cooperación por medio de la asistencia prestada a los países en desarrollo. El artículo 43 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional estipula que la OMI, a través de su Comité de Cooperación Técnica, examinará toda cuestión que sea de su competencia "concerniente a la ejecución de los proyectos de cooperación técnica con fondos provistos por el programa pertinente de las Naciones Unidas respecto del cual la Organización actúe como organismo ejecutor o cooperador, o con fondos fiduciarios proporcionados voluntariamente a la Organización ...".

2 Dentro del marco del Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT), hay otros comités de la OMI que se encargan de colaborar con la Secretaría de la Organización y con el Comité de Cooperación Técnica para determinar las necesidades de asistencia a los países en desarrollo y reforzar sus capacidades institucionales, jurídicas, de gestión, científicas, técnicas y de formación con el fin de implantar la reglamentación y la normativa mundiales que figuran en los instrumentos convencionales y no convencionales adoptados por la OMI en las siguientes esferas:

- seguridad marítima y aspectos conexos del transporte marítimo y los puertos;
- protección del medio marino;
- legislación marítima;
- facilitación del tráfico marítimo internacional.

3 En el Convenio MARPOL, el Convenio de Londres 1972 y su Protocolo de 1996, el Convenio de Cooperación y el Convenio de Formación se incluyen disposiciones cuyo propósito es fomentar la cooperación técnica entre las Partes.

#### A. PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO

4 El artículo 197 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar estipula que los Estados cooperarán en el plano mundial y regional, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, en la formulación y elaboración de reglas y estándares, así como de prácticas y procedimientos recomendados, de carácter internacional, para la protección y preservación del medio marino, teniendo en cuenta las características propias de cada región. La OMI, junto con otras organizaciones, colabora en el Programa de mares regionales del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. En particular, la OMI ha desempeñado un papel fundamental en el establecimiento de acuerdos regionales para combatir la contaminación del mar. También es significativa la participación de la OMI en el Grupo mixto de expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP), además de contribuir a dicho Grupo, el cual aúna diversos organismos del sistema de las Naciones Unidas para el examen a nivel de expertos y el desarrollo de estudios sobre aspectos científicos de la contaminación del mar. La OMI facilita al GESAMP servicios de secretaría administrativa.

5 En el artículo 202 se establecen los deberes de los Estados, actuando directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, a fin de promover la asistencia científica y técnica a los Estados en desarrollo para la protección y preservación del medio marino. Esta asistencia incluirá actividades tales como la formación del personal científico, el suministro del equipo y los servicios necesarios y el asesoramiento para los programas de investigación. El deber relacionado con la asistencia técnica también incluirá la correspondiente asistencia para reducir en la mayor medida posible los efectos de sucesos importantes que pueden causar una grave contaminación del medio marino, así como la preparación de evaluaciones ecológicas. Conforme al artículo 203, los Estados en desarrollo recibirán de las organizaciones internacionales un trato preferencial con respecto a la asignación de fondos y asistencia técnica apropiados y la utilización de sus servicios especializados.

6 En cumplimiento de estas disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el artículo 17 del MARPOL relativo al fomento de la cooperación técnica establece que las Partes en el Convenio, en consulta con la Organización y otros órganos internacionales y con la asistencia y coordinación del Director Ejecutivo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, fomentarán la prestación de ayuda a aquellas Partes que soliciten asistencia técnica para la formación, vigilancia y suministro de equipo e instalaciones de recepción de desechos, y también para fomentar la investigación y la facilitación de otras medidas y disposiciones encaminadas a prevenir o mitigar la contaminación del medio marino por los buques. En el artículo IX del Convenio de Londres se incluye una disposición análoga en relación con la evacuación y tratamiento de desechos, y otras medidas para prevenir o mitigar la contaminación causada por vertimientos.

7 La IMO continúa brindando asistencia a nivel nacional, regional y mundial a varios países en vía de desarrollo para la implantación eficaz de sus Convenios sobre la prevención de la contaminación marina. Estas actividades incluyen servicios de asistencia técnicos y jurídicos, formación del personal administrativo y expertos marítimos e inspectores y la elaboración de planes para la recepción y gestión de los desechos generados por los buques. Entre las principales actividades emprendidas por la OMI en el ámbito regional o mundial al respecto, se podrían citar las siguientes: a) un proyecto de la OMI/Banco Mundial titulado "Iniciativa del Gran Caribe para los desechos generados por los buques" desarrollado durante el periodo 1994-1998; b) un programa regional mixto de cinco años FMAM/PNUD/OMI sobre la Creación de asociaciones para la gestión ambiental en los mares de Asia Oriental (PEMSEA), iniciado en octubre de 1999; c) un proyecto de tres años FMAM/PNUD/OMI para eliminar los impedimentos para la implantación eficaz de las medidas de control y de gestión del agua de lastre en los países en desarrollo, el cual fue iniciado en mayo de 2000; y d) un subsidio de un año Bloque B FMAM/Banco Mundial/PDF iniciado en marzo de 2001, para la preparación de un proyecto para la elaboración de una autopista electrónica marina regional en los mares de Asia Oriental, con una primera etapa en los estrechos de Malasia y Singapur.

8 El artículo 8 del Convenio de Cooperación incluye el acuerdo de las Partes en cooperar directamente o, según proceda, a través de la Organización o de las organizaciones regionales pertinentes, con el fin de difundir e intercambiar los resultados de los programas de investigación y desarrollo destinados a perfeccionar los últimos adelantos en la esfera de la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, incluidas las tecnologías y técnicas para minimizar o mitigar los efectos de la contaminación producida por hidrocarburos, así como las técnicas de restauración del medio marino. Conforme al artículo 9, las Partes se comprometen a facilitar apoyo a las Partes que soliciten asistencia técnica con respecto a la formación, la disponibilidad y transferencia de las tecnologías, equipos e instalaciones pertinentes, y otras medidas para la preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos. En el artículo 10 se dispone que las Partes procurarán suscribir acuerdos bilaterales o multilaterales para implantar medidas relativas a la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos. Finalmente, con arreglo al artículo 12, se le asignan a la OMI las tareas de facilitar la prestación de asistencia y asesoramiento a los Estados que vayan a establecer medios nacionales o regionales de lucha contra la contaminación y en relación con sucesos importantes de contaminación por hidrocarburos.

9 Como parte de la elaboración de sistemas regionales para la preparación, lucha y cooperación en el caso que se produzca una contaminación marina accidental, se prepararon planes de emergencia para las regiones del Mar Negro, Asia meridional y el Pacífico del noroeste. Se aprobó el plan regional para contingencias para la región del Mar de Asia meridional. Se sigue examinando el plan regional para contingencias para el Mar Negro, el cual debía ser aprobado en 2002. Se espera que el plan para la región del Pacífico del noroeste sea aprobado pronto. El mismo proceso está siendo aplicado en la región del Mediterráneo, el Mar y el Golfo de Adén y en la región de África Central y Occidental. La OMI ha suscrito un acuerdo con la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios de Proyectos, UNOPS, como organismo ejecutivo del Programa del Medio Ambiente del Mar Caspio, en el marco del cual, la OMI y la UNOPS/CEP desean implantar actividades relativas a la preparación y elaboración de planes nacionales y regionales para contingencias para los países del Mar Caspio.

10 La cooperación regional en el marco del Protocolo de emergencia del Convenio de Abidján ha sido revitalizado en el año 2000 a través de la Organización, en el marco de una reunión mixta OMI/PNUMA de expertos nacionales y de un seminario regional OMI/IPIECA que tenían como objetivo adoptar un Plan de acción para el desarrollo de la cooperación regional de preparación y lucha contra la contaminación marina accidental.

11 En 1994, la OMI y la Asociación de Administración Portuaria de África Oriental y Meridional (PMAESA) elaboraron una estrategia y un plan de acción para la protección del medio marino en África oriental y meridional. La estrategia está siendo en la actualidad examinada y en el futuro será implantada por la OMI, la PMAESA, la Comisión para el Transporte y la Comunicación en África Meridional (SATCC) y el Mercado Común para África Oriental y Austral (COMESA).

12 En la región del Gran Caribe, el Centro regional de información y formación sobre la contaminación del mar en casos de emergencia (REMPEITC-Caribe) ha sido constituido formalmente en Curaçao como centro de actividad regional en el marco del Programa Ambiental para el Caribe. En septiembre de 2002 se firmó un memorando de entendimiento entre las Antillas Neerlandesas, el PNUMA y la OMI. El centro brinda asesoramiento y apoyo a los países y territorios de la región sobre cuestiones relativas a la prevención de la contaminación marina, las actividades de lucha y control cuando ya se ha producido la contaminación, lo mismo que sobre cuestiones de responsabilidad civil e indemnización

13 En el marco del Plan de acción para el Pacífico del noroeste, se ha establecido en la República de Corea el Centro de actividades regionales de preparación y respuesta para casos de emergencia en el medio marino (MER/RAC). En julio de 2000, el *Korean Research Institute of Ship* y el *Ocean Engineering/Korean Research and Development Institute*, el PNUMA y la OMI suscribieron un memorando de entendimiento para establecer una cooperación a largo plazo con el MER/RAC.

14 El artículo 13 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres obliga a las Partes a fomentar la cooperación y asistencia técnicas en relación con el acceso y transferencia de tecnologías adecuadas desde el punto de vista ambiental y los conocimientos prácticos correspondientes, particularmente a los países en desarrollo y a los países en transición hacia economías de mercado. Al respecto, se le asignan a la OMI funciones específicas de coordinación.

15 Los artículos 200 y 201 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se ocupan del deber de cooperar para fomentar estudios, programas de investigación e intercambio de la información y los datos obtenidos acerca de la contaminación del medio marino, así como del establecimiento de criterios científicos para la reglamentación internacional. Los artículos 204 a 206 incluyen disposiciones sobre la vigilancia y evaluación del impacto ambiental de la contaminación. A este respecto, conviene hacer nuevamente mención de la contribución de la OMI a la labor del GESAMP.

## **B. FORMACION**

16 Los requisitos de cooperación para la formación de la gente de mar tanto en seguridad de la navegación como en prevención y contención de la contaminación del mar se incluyen en el artículo XI 1) del Convenio de Formación 1978, que prescribe la obligación de las Partes de fomentar, tras consultar con la Organización y asistidas por ésta, la prestación de ayuda a aquellas Partes que soliciten asistencia técnica respecto de la formación de personal, el establecimiento de instituciones para la formación de la gente de mar, el suministro de equipo y servicios para las instalaciones de formación, el desarrollo de programas de formación adecuados y la facilitación de otras medidas y disposiciones encaminadas a mejorar la competencia de la gente de mar. El artículo incluye la disposición de que esta asistencia deberá prestarse preferiblemente en el plano nacional, subregional o regional para "favorecer el logro de los fines y propósitos del Convenio, teniendo en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo a este respecto". En cumplimiento de esta prescripción, la OMI presta su asistencia a instituciones mundiales de formación marítima que se encargan de impartir formación básica a la gente de mar conforme a lo prescrito en el Convenio de Formación.

17 La Organización patrocinó una serie de seminarios y cursillos en distintas partes del mundo para fomentar la implantación de las enmiendas al Código de Formación 1995. Los lugares de reunión de estos seminarios incluyen Ghana, Kenya, Malta, Namibia, Sudáfrica, Tanzania y Túnez. Al mismo tiempo, se han revisado los cursos modelo de la OMI para actualizarlos de conformidad con las nuevas prescripciones de certificación.

### **Instituciones de formación marítima bajo los auspicios de la OMI**

18 Dentro del marco de su programa de cooperación técnica, la OMI es especialmente activa en el desarrollo de recursos humanos para facilitarles a las Administraciones marítimas, especialmente a las de los países en desarrollo, los conocimientos prácticos requeridos para cumplir la reglamentación y normativa internacionales.

19 Bajo los auspicios de la OMI, se han constituido tres instituciones docentes de alcance mundial. La Universidad Marítima Mundial (UMM) en Malmö (Suecia) ofrece cursos de postgrado de Master of Science, además de cursos de desarrollo profesional en administración de la seguridad marítima, administración general marítima y protección del medio ambiente, gestión naviera, gestión de puertos y formación marítima. El Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI, en Malta, ofrece un curso avanzado de un año de duración a nivel de postgrado, para la adquisición del título Master of Law. La Academia Marítima Internacional en Trieste, Italia, ofrece a los estudiantes la oportunidad de asistir a seminarios en la propia academia, basados en diversos cursos modelo de la OMI. Los referidos cursos incluyen información precisa y actualizada sobre una amplia gama de cuestiones específicas relacionadas con la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del mar.

### **Cooperación técnica - Subprograma de legislación marítima**

20 Desde su 81º a su 84º periodo de sesiones, el Comité Jurídico de la OMI ha venido tomando nota con satisfacción de los informes sobre los avances de la ejecución del subprograma entre junio de 1999 y diciembre de 2001. El Comité tomó nota en especial del aumento de solicitudes de asistencia en el campo de la legislación marítima y también de las dificultades para contar con expertos jurídicos con la experiencia e idoneidad apropiadas para emprender las misiones de asesoramiento, aceptando los honorarios de consultoría relativamente bajos que la OMI puede ofrecer. El Comité refrendó el uso continuo de la "prioridades temáticas" en el marco del Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT) propuesto para 2002-2003. El Comité también observó la disponibilidad de una nueva legislación modelo sobre transporte marítimo y sobre contaminación marítima preparada para los países de habla inglesa del Caribe, lo mismo que la preparación de códigos técnicos y reglas de implantación para ambos cuerpos normativos. El Comité tomó nota además de la preparación de un código marítimo modelo para los Estados Miembros de la CEMA (África central) y también elogió la labor del Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI, en Malta, en la preparación de codificadores y personal docente para implantar los convenios de la OMI en los países en desarrollo.

### **C. INVESTIGACION CIENTIFICA MARINA**

21 El artículo 242 de la CONVEMAR les impone a los Estados y a las organizaciones internacionales competentes la obligación general de fomentar la cooperación internacional para la investigación científica marina. En el artículo 243, se les exige a los Estados y a las organizaciones internacionales cooperar, mediante acuerdos bilaterales y multilaterales, en la creación de condiciones favorables para la investigación científica sobre el medio marino. Conforme a lo dispuesto en el artículo 244, la publicación y difusión de información sobre los principales programas propuestos, al igual que sobre los conocimientos resultantes de la investigación científica marina, son competencia de los Estados y de las organizaciones internacionales pertinentes. Por otra parte, el artículo 17 del MARPOL expresamente estipula la obligación de prestar asistencia técnica para fomentar la investigación. El Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres incluye, en su artículo 14, una nueva disposición sobre la investigación científica y técnica relacionadas con la contaminación por vertimientos. Esta disposición se ocupa de la obligación de las Partes de fomentar tales investigaciones y de facilitar información sobre las actividades y los programas científicos y técnicos, así como sobre la evaluación de su impacto.

#### **Instalaciones para investigación científica**

22 Conforme al artículo 261 de la CONVEMAR, el emplazamiento y la utilización de cualquier tipo de instalaciones o equipo para investigación científica no deberán constituir un obstáculo en las rutas de navegación internacional establecidas. Por otra parte, el artículo 262 estipula que tales instalaciones o equipo tendrán signos de identificación y señales de advertencia adecuadas, convenidas internacionalmente para garantizar la seguridad marítima, teniendo en cuenta las reglas y estándares establecidos por las organizaciones internacionales competentes.

23 Parecería que la OMI es el órgano más apropiado para elaborar reglas y estándares internacionales en relación con las señales de advertencia para tales instalaciones y equipo a fin de garantizar la seguridad marítima. Puede que sea necesario elaborar tales normas en consulta con otras organizaciones internacionales interesadas, tales como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), la Organización internacional de telecomunicaciones móviles por satélite (Inmarsat), la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI), la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y la Asociación Internacional de Señalización Marítima (IALA).



## **D. DESARROLLO Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA MARINA**

24 Entre los objetivos del desarrollo y transferencia de la tecnología marina que se enumeran en el artículo 268 de la CONVEMAR, se hace mención del "desarrollo de los recursos humanos mediante la capacitación y la enseñanza de nacionales de los Estados y países en desarrollo". El artículo 269 a) incluye, entre las medidas para lograr tales objetivos, el establecimiento de programas de cooperación técnica "para la efectiva transmisión de todo tipo de tecnología marina a los Estados que necesiten y soliciten asistencia técnica en esta materia", así como a otros Estados en desarrollo que no hayan podido crear o desarrollar su propia capacidad tecnológica. En los artículos 8 1) y 9 2) del Convenio de Cooperación y en el artículo 13 5) del Protocolo de 1996 del Convenio de Londres, se hace referencia específica a la transferencia de tecnología dentro del marco de actividades de cooperación técnica que han de fomentarse con objeto de cumplir los objetivos y disposiciones de ambos tratados.

## **PARTE III SOLUCION**

### **DE CONTROVERSIAS**

#### **Función de la OMI en el procedimiento de arbitraje especial**

Conforme al artículo 1 del Anexo VIII de la CONVEMAR, las controversias sobre la interpretación o aplicación de los artículos de la Convención relativos a "navegación, incluida la contaminación causada por buques y por vertimiento" podrá someterse al procedimiento de arbitraje especial previsto en dicho anexo. Según el artículo 2 del mismo Anexo, los integrantes del tribunal de arbitraje especial encargado de tales controversias deberían seleccionarse preferiblemente de entre una lista de expertos que establezca y mantenga la OMI o el órgano subsidiario en el que la OMI haya delegado esta función. En cumplimiento de lo prescrito en el artículo 2 del Anexo VIII de la Convención sobre el Derecho del Mar, la OMI ha invitado a todos los Estados Partes en el Convenio, en el momento de su entrada en vigor, y a cada Estado que se convierta en Parte posteriormente, a que nombren dos expertos que se incluirían en la lista de expertos en las esferas de navegación, incluida la contaminación causada por buques y por vertimiento. En respuesta a esta invitación, varios Estados ya han nombrado a los correspondientes expertos. Para consultar la lista de expertos nominados por los Gobiernos, consúltese el sitio en la red de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina Jurídica de las Naciones Unidas: [www.un.org/Depts/los](http://www.un.org/Depts/los).

De conformidad con el artículo 289 de la CONVEMAR, los expertos que figuren en la lista establecida de conformidad con el artículo 2 del Anexo VIII en relación con los procedimientos de arbitraje especial también podrán ser seleccionados para asistir en los procedimientos incoados en cortes o tribunales en conexión con las controversias relacionadas con la navegación y la contaminación por los buques y por vertimientos.

#### **Jurisdicción de cortes o tribunales**

La jurisdicción de las cortes o tribunales que se mencionan en el artículo 287 de la Convención sobre el Derecho del Mar para la solución de controversias relativas a la interpretación o aplicación de la Convención, también se extiende a la interpretación o aplicación de un acuerdo internacional concerniente a los fines de la Convención, que se le someta conforme a ese acuerdo (artículo 288 de la Convención sobre el Derecho del Mar). En el artículo 16 del Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres se hace referencia a la posibilidad de que las Partes interesadas apliquen los procedimientos estipulados en la CONVEMAR para el arreglo de controversias.

*D.G.T.M. Y.M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003*

Conforme al artículo 22 del Anexo VI de la CONVEMAR, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar podrá ejercer jurisdicción sobre las controversias relativas a la interpretación o aplicación de tratados conexos ya en vigor, si todas las Partes en el tratado así lo acuerdan. Las Partes en los tratados de la OMI podrían establecer acuerdos al respecto en relación con toda controversia sobre su interpretación o aplicación.

### **Procedimientos con respecto a infracciones cometidas contra reglamentos y estándares internacionales sobre prevención de la contaminación**

De conformidad con el artículo 223 de la CONVEMAR, el Estado que incoe un procedimiento contra un buque de pabellón extranjero por infracciones cometidas contra leyes y reglamentos nacionales e internacionales sobre prevención de la contaminación del mar estará obligado a tomar medidas que faciliten la audiencia de testigos y la admisión de pruebas presentadas por, entre otros, "la organización internacional competente" (OMI). Dicho Estado facilitará también la asistencia a esos procedimientos de "representantes oficiales" de esa organización, los cuales tendrán los derechos y deberes previstos en la legislación nacional o el derecho internacional.

Tal vez los órganos apropiados de la OMI consideren necesario examinar los procedimientos y disposiciones requeridos para que la OMI pueda intervenir en tales procedimientos, en particular los criterios para determinar cuándo sería apropiada tal intervención, así como el procedimiento para designar a los "representantes oficiales" de la Organización.

En el artículo 297 1) de la CONVEMAR, se especifican aquellas situaciones en las que los procedimientos obligatorios conducentes a decisiones viculantes para la solución de controversias, según lo previsto en la sección II de la Parte XV, se aplican también a las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención con respecto al ejercicio por parte de un Estado ribereño de sus derechos soberanos y su jurisdicción. Una situación de este tipo sería cuando se alegue que un Estado ribereño ha actuado en contravención de reglas y estándares internacionales específicos relativos a la protección y preservación del medio marino que sean aplicables al Estado ribereño y que hayan sido establecidos por esta Convención o por conducto de una "organización internacional competente" (OMI) (artículo 297 1) c)).

## **PARTE IV**

### **CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LA OMI A LA LUZ DE LA ENTRADA EN VIGOR DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR**

#### **Generalidades**

A lo largo del presente documento, se ha efectuado una evaluación de las funciones y responsabilidades actuales de la OMI en el marco general del derecho internacional recogido en la CONVEMAR. Se ha hecho referencia a las esferas con respecto a las cuales las tareas de la OMI podrían ampliarse a raíz de la entrada en vigor de dicha Convención.

En esta parte se tratan de definir tales esferas con miras a determinar si es necesario que la OMI modifique la labor que realiza o que amplíe el ámbito y los objetivos de su reglamentación internacional o procedimientos, o bien que facilite directrices más claras o adicionales a los Estados o a otras entidades para la implantación de las disposiciones de la Convención.

**Requisitos documentales y prescripciones especiales de seguridad con respecto a los buques de propulsión nuclear y a los buques que transportan sustancias nucleares u otras sustancias nocivas o intrínsecamente peligrosas**

Teniendo en cuenta lo prescrito en el artículo 23 de la Convención y la adopción de enmiendas al Capítulo VII del SOLAS con el objetivo de otorgar carácter obligatorio al Código CNI, la OMI podría considerar la posibilidad de adoptar acuerdos multilaterales con respecto a otras cuestiones tal como la planificación y preparativos de emergencia para hacer frente a accidentes relacionados con el transporte de cargas regidas por el Código CNI.

**Medidas de organización del tráfico marítimo**

La OMI podría ampliar la función que desempeña actualmente con respecto a las disposiciones de la CONVEMAR relacionadas con el establecimiento de reglas y estándares internacionales sobre medidas de organización del tráfico marítimo. Al respecto, se podría considerar la posibilidad de determinar o establecer, según se requiera, lo siguiente, adicionalmente a las Directrices actuales de la OMI sobre organización del tráfico marítimo.

- las recomendaciones que deberán tener en cuenta los Estados ribereños a la hora de establecer dispositivos de separación del tráfico o designar "vías de circulación" en sus aguas territoriales;
- la reglamentación internacional a la que deben ajustarse los dispositivos de separación del tráfico y las "vías de circulación" en los estrechos utilizados para la navegación internacional y en las aguas archipelágicas;
- los procedimientos que han de seguir los Estados ribereños que deseen remitir a la OMI para su examen y aprobación, propuestas relativas a dispositivos de separación del tráfico o vías marítimas en los estrechos internacionales o aguas archipelágicas, incluidos los procedimientos y medidas para facilitar la cooperación entre dos o más Estados con respecto a las vías marítimas o los dispositivos de separación del tráfico en las aguas de dichos Estados.

**Construcción, operación y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva, y remoción de dichas instalaciones y estructuras**

La OMI podría considerar la posibilidad de adoptar normas internacionales aplicables para determinar la anchura de las zonas de seguridad, según lo prescrito en el artículo 60 5) de la CONVEMAR.

**Procedimientos y requisitos para la constitución de fianza u otra garantía financiera adecuada respecto de buques detenidos por un Estado ribereño o por Estado rector del puerto**

El artículo 220 7) obliga al Estado ribereño que ha detenido a un buque por infracción de los reglamentos internacionales o de las leyes nacionales, según sea el caso, a autorizar al buque a proseguir su viaje si dicho buque ha cumplido los requisitos en materia de fianza u otras garantías financieras apropiadas y en caso de que el procedimiento que establecen los requisitos de que se trate sea vinculante para ese Estado. La obligación de los Estados de ordenar el levantamiento del embargo de un buque una vez que se haya prestado la correspondiente fianza para cubrir la responsabilidad del propietario del buque está regulada en tres tratados de la OMI sobre responsabilidad, a saber:

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (artículo 13);
- el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969, y su correspondiente Protocolo de 1992 (artículo VI);
- el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (artículo 10); y
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001.

En el artículo 220 se estipula también que el procedimiento apropiado puede ser establecido por conducto de la "organización internacional competente" (OMI). En consecuencia, podría estudiarse la posibilidad de establecer procedimientos para la constitución de una fianza o garantía financiera, así como el mecanismo adecuado para ello. A este respecto, cabe observar que el artículo 292 de la Convención establece un procedimiento en virtud del cual puede ser presentada una solicitud por parte del Estado de abanderamiento de un buque, o en su nombre, si se alega que el buque ha sido detenido en contravención de la disposición de la prescripción de la Convención que establece la pronta liberación, una vez constituida una fianza razonable u otra garantía financiera. Por lo tanto, la existencia de procedimientos internacionales al respecto revestirá cierta importancia con miras a aplicar las medidas sobre solución de controversias que figuran en la Parte XV de la Convención.

#### **Función de la OMI en los procedimientos contra buques de pabellón extranjero**

Teniendo en cuenta las disposiciones sobre la jurisdicción (artículo 288) y la posibilidad de que la OMI presente pruebas y envíe representantes oficiales para que se personen en los procedimientos incoados en conexión con sucesos de contaminación (artículo 223), pudiera ser apropiado que los órganos pertinentes de la OMI examinaran los procedimientos y medidas necesarias para que la Organización intervenga en tales procedimientos, y aquí cabe incluir los criterios para determinar si tal intervención sería adecuada y el procedimiento para designar a los "representantes oficiales" de la Organización, según lo previsto en la Convención.

#### **Prevención de las consecuencias adversas para los buques y el medio marino como resultado del ejercicio de las facultades de ejecución por los Estados**

El artículo 225 de la CONVEMAR establece que los Estados, en el ejercicio de sus facultades de ejecución contra buques extranjeros, no pondrán en peligro la seguridad de la navegación ni ocasionarán riesgo alguno a los buques, no los conducirán a puerto o fondeadero inseguros, ni expondrán el medio marino a un riesgo injustificado. El artículo 226 declara que los Estados no retendrán a un buque extranjero más tiempo del que sea imprescindible para las investigaciones previstas en la Convención. El mismo artículo enuncia las condiciones y límites de la inspección física del buque, y establece la liberación del buque, en forma irrestricta o condicional, según corresponda. El párrafo 2 del artículo 226 estipula que los Estados cooperarán para establecer procedimientos que "eviten inspecciones físicas innecesarias de buques en el mar".

Si se considera oportuno elaborar en el ámbito internacional alguno de los procedimientos previstos en el artículo 226 2), la OMI sería el foro adecuado para ello. En tal sentido, cabe mencionar las disposiciones que figuran en el artículo 6 del MARPOL 73/78 relacionadas con la "detección de transgresiones del Convenio y cumplimiento del mismo". Podría examinarse si dichas disposiciones constituyen una base adecuada o conveniente para la elaboración de los procedimientos internacionales necesarios a este respecto.

### **Disposiciones para impedir que las instalaciones o equipos marinos de investigación científica sean un obstáculo para la seguridad de la navegación**

El artículo 261 de la CONVEMAR dispone que el emplazamiento y la utilización de cualquier tipo de instalación o equipo de investigación científica no constituirán un obstáculo en las rutas de navegación internacional establecidas. El artículo 262 señala que tales instalaciones o equipo tendrán signos de identificación, así como "señales de advertencia adecuadas convenidas internacionalmente para garantizar la seguridad marítima y la seguridad de la navegación aérea, teniendo en cuenta las reglas y estándares establecidos por las organizaciones internacionales competentes". Parecería que la OMI es el órgano más apropiado para elaborar reglas y estándares para garantizar la seguridad en el mar. Toda labor en esta esfera debe abordarse en consulta con otras organizaciones internacionales interesadas, tales como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), la Organización internacional de telecomunicaciones marítimas por satélite (INMARSAT), la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI), la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y la Asociación Internacional de Señalización Marítima (IALA).

### **Posible cometido de la OMI en la facilitación de la publicidad adecuada con respecto a medidas relacionadas con la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación del mar**

Varios artículos de la CONVEMAR imponen a los Estados y a otras entidades la obligación de dar publicidad a las medidas legislativas y de otra índole por ellos adoptadas, y de dar a conocer la información de que dispongan en relación con la seguridad de la navegación o la prevención de la contaminación del medio marino causada por buques o por vertimientos. Dicha publicidad tiene por objeto que los Estados, la gente de mar y otras partes interesadas conozcan las medidas o la información de que se trate y puedan así tomar las soluciones apropiadas y necesarias para prevenir la infracción de leyes y reglamentos y para evitar todo peligro que pueda presentarse en situaciones específicas. Por consiguiente, es indispensable que la publicidad se haga de manera que la información facilitada llegue en efecto a conocimiento de quienes puedan verse afectados. En algunos casos los Estados u otras entidades que deben dar efecto a esa publicidad también están obligados a poner la información a disposición de la OMI. Incluso cuando se haya hecho referencia a otros organismos, puede resultar necesario o, al menos, útil que la OMI participe en alguna medida.

Los artículos de la Convención relacionados con la "publicidad" respecto de cuestiones de posible interés para la OMI, son en particular los siguientes:

- **Artículo 21 3):** el Estado ribereño deberá dar la debida publicidad a sus leyes y reglamentos destinados a regular el paso inocente por su mar territorial. La misma disposición se aplica a las leyes y reglamentos relacionados con el paso en tránsito por estrechos utilizados para la navegación internacional (artículo 42, párrafo 3)).
- **Artículo 22 4):** el Estado ribereño deberá indicar claramente las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico de su mar territorial en cartas a las que dará la "debida publicidad". La misma disposición es aplicable, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41 6), en relación con el paso en tránsito por estrechos utilizados para la navegación internacional, y en el artículo 53 10), respecto del paso por las vías marítimas archipelágicas.

- **Artículo 24 2):** el Estado ribereño deberá dar a conocer todos los peligros que, según su conocimiento, amenacen a la navegación en su mar territorial (la misma obligación se impone a los Estados ribereños de estrechos utilizados para la navegación internacional, en virtud del artículo 44).
- **Artículo 41 2):** los Estados ribereños de estrechos utilizados para la navegación internacional deberán dar publicidad a lo relacionado con vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico adoptados para tales estrechos. La misma obligación se impone en el artículo 53 7) respecto de las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en aguas archipelágicas.
- **Artículo 52 2):** los Estados archipelágicos deberán dar publicidad a la suspensión del paso inocente en sus aguas archipelágicas y a la suspensión del paso inocente en el mar territorial (artículo 25 2)).
- **Artículo 60 3):** el Estado ribereño deberá dar aviso de la profundidad, posición y dimensiones de las instalaciones y estructuras en su zona económica exclusiva que no se hayan retirado completamente. (Las mismas prescripciones son aplicables con respecto a instalaciones análogas en la plataforma continental, en virtud del artículo 80).
- **Artículo 60 3):** el Estado ribereño deberá dar publicidad a las dimensiones de las zonas de seguridad establecidas alrededor de islas artificiales, instalaciones o estructuras en sus zonas económicas exclusivas. (La misma prescripción es aplicable a las zonas de seguridad sobre la plataforma continental, en virtud del artículo 80).
- **Artículo 211 3):** el Estado ribereño que establezca requisitos especiales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, como condición para que buques extranjeros entren en sus puertos o aguas interiores o hagan escala en sus terminales mar adentro dará la debida publicidad a esos requisitos.
- **Artículo 211 6):** el Estado que establezca medidas obligatorias especiales para prevenir la contaminación del mar en un área claramente definida de su zona económica exclusiva (párrafo 6, subpárrafos a) y b)), o adopta leyes y reglamentos adicionales (párrafo 6, subpárrafo c)), debe dar la debida publicidad a tales medidas.
- **Artículo 217 7):** el Estado de pabellón deberá informar a la OMI sobre las medidas que tome contra un buque que enarbole su pabellón por infracciones a las reglas y estándares adoptados por conducto de la OMI. La OMI deberá poner "a disposición de todos los Estados" dicha información.

En relación con todas estas disposiciones, parece evidente que el objetivo que se persigue con el requisito sobre la publicidad sólo se logrará de manera efectiva si la información de que se trate llega a conocimiento de los Estados, autoridades, entidades y personas a los que dicha información puede servir de orientación. La OMI mantiene el contacto más directo y permanente con las autoridades de los Estados interesados en la seguridad de la navegación y en la prevención de la contaminación causada por buques. Por consiguiente, cabe suponer que una cierta participación de la OMI contribuirá a lograr los fines que persigue la publicidad. En la medida en que dicha participación se considere necesaria y apropiada, tal vez sea útil examinar la adopción de disposiciones adecuadas que permitan a la Organización prestar ayuda o cooperación a los Estados o a las organizaciones internacionales interesadas para conseguir que la publicidad que hagan llega efectivamente a los debidos destinatarios.

La participación o la cooperación de la OMI en el fomento de la distribución efectiva de la información sobre seguridad marítima y medidas de prevención de la contaminación puede ampliarse incluso a los casos en que la Convención asigna la responsabilidad de la publicidad de que se trate a Estados u organizaciones determinados. Por ejemplo, diversos artículos de la Convención, al prescribir que los Estados deberán dar la publicidad debida a la legislación o a otras medidas adoptadas por ellos, estipulan también que la información deberá ser depositada ante el Secretario General de las Naciones Unidas, que es el depositario de la propia Convención. De conformidad con su práctica normal a este respecto, se debe partir de la base de que la Secretaría de las Naciones Unidas pondrá a disposición de los Estados interesados la información depositada ante ella. No obstante aun en tales casos pudiera ser necesario que la OMI participase en darle aún más publicidad a la información, especialmente cuando esa información puede ser de importancia para el personal de buques u otras personas que trabajan en el medio marino y que debe ser tenida en cuenta a fin de salvaguardar la seguridad o prevenir la contaminación. Por consiguiente, tal vez la OMI considere útil examinar de qué modo podría colaborar con las Naciones Unidas en la tarea de conseguir que la información llegue a los buques y a otras personas que puedan estar en estrecho contacto con la OMI.

Por ejemplo, el artículo 147 de la Convención establece ciertas condiciones para la construcción, emplazamiento y retirada de instalaciones utilizadas para llevar a cabo actividades en la zona, por ejemplo, "los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional". Entre esas condiciones está la de que esas instalaciones no deberán interferir en la utilización de vías marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional. Se estipula también que deberán mantenerse medios permanentes para advertir su presencia y que las zonas de seguridad deberán establecerse alrededor de las instalaciones, pero de modo que no impidan "el acceso legítimo de los buques a determinadas zonas marítimas o la navegación por vías marítimas internacionales" (artículo 147 2)).

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2) del artículo 16, los Estados darán la debida publicidad a las cartas en que figuren las líneas de base destinadas a medir la anchura de su mar territorial, o las listas de coordenadas geográficas de puntos. Deberán depositarse ante el Secretario General de las Naciones Unidas copias de tales cartas o listas. Análogas prescripciones son aplicables respecto de las líneas de base archipelágicas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 9), y en relación con la zona económica exclusiva, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 75. Hay una disposición similar en relación con la plataforma continental (artículo 84 2)). La obligación fundamental de preparar y dar publicidad a esas cartas corresponde a los Estados interesados, pero puede que la OMI esté en condiciones de contribuir cuando se estime que la información puede ser importante para la seguridad marítima o la prevención de la contaminación. No cabe duda de que parte de la información que habrá de publicarse, de conformidad con los artículos citados de la Convención, puede ser de gran importancia para los Estados del pabellón, los propietarios de buques y otras personas involucradas en el transporte marítimo que necesitan de la información a fin de cumplir cabalmente sus responsabilidades y obligaciones internacionales para garantizar la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación. Por consiguiente, la OMI tiene un legítimo interés en que se distribuya la información del modo más efectivo posible. A fin de facilitar la efectiva distribución de la información, puede que la OMI encuentre necesario o útil establecer mecanismos adecuados para canalizar la información, en determinados casos, a las autoridades, instituciones o personas directamente afectadas. Ni que decir tiene que toda participación de la OMI vendrá precedida de consultas con la Secretaría de las Naciones Unidas, otras organizaciones intergubernamentales interesadas, o con cada Estado, según corresponda. Para ello, es fundamental que cualquier papel que la OMI pueda desempeñar sea de tal naturaleza que no genere duplicaciones innecesarias o proliferación de información y comunicaciones sobre la misma materia. Por consiguiente, habrá de prestarse atención con el objetivo de que todos los interesados reconozcan claramente que el papel de la OMI es complementario al de las funciones de los Estados, instituciones nacionales u organizaciones internacionales interesadas y de ninguna manera puede considerarse sustitutivo de dichas funciones.

### **Desarrollo y transferencia de tecnología marina y la cooperación internacional**

Los objetivos básicos de la cooperación internacional, tal como se recogen en los artículos 202 y 68, y especialmente el desarrollo de los recursos humanos mediante la capacitación y la enseñanza de nacionales de los países en desarrollo forman ya parte de los objetivos fundamentales de la OMI y de su Programa de Cooperación Técnica, tal como se estipula en el Convenio constitutivo de la OMI y en las decisiones pertinentes de sus órganos intergubernamentales. En la consecución de dichos objetivos, la OMI puede encontrar útil ampliar el ámbito de las disposiciones y medidas específicas sugeridas o previstas en los artículos pertinentes de la CONVEMAR, especialmente las que se refieren a la transferencia de tecnología y a la prestación de asistencia en la esfera marítima a los países en desarrollo.

### **Otras posibilidades de colaboración entre las organizaciones internacionales**

El artículo 278 impone la obligación a las organizaciones internacionales competentes de tomar todas las medidas apropiadas para garantizar, directamente o en estrecha colaboración entre sí, el cumplimiento eficaz de sus funciones y responsabilidades. De conformidad con su Convenio constitutivo y con arreglo a las decisiones de sus órganos rectores, la OMI ha suscrito acuerdos fructíferos y de verdadera cooperación, destinados a fomentar la colaboración con las Naciones Unidas y con otros organismos y organizaciones del sistema de las Naciones Unidas. Sin embargo, puede que la OMI necesite investigar las posibilidades adecuadas para promover y facilitar una mayor colaboración con todas las organizaciones internacionales cuyas actividades pueden afectar a las medidas adoptadas por la Organización con respecto a cuestiones que se abordan en la Convención. Se necesitará de una efectiva y coordinada relación con la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y con el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Toda relación y toda cooperación de esta índole estarán sujetas a las disposiciones pertinentes de la Convención sobre el Derecho del Mar, y se ajustarán a la opinión expresada por la Asamblea de la OMI en el sentido de que la Organización podría proporcionar "asesoramiento y ayuda" a la Comisión Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos "sobre materias sobre las que la OMI tiene competencia". El Tribunal y la OMI recientemente han intercambiado notas (julio de 2002) en las cuales reiteraron su deseo de mantener contactos frecuentes y una estrecha cooperación.

### **Otras posibles funciones de la OMI respecto de la implantación de la CONVEMAR**

Además de las funciones y responsabilidades nuevas o modificadas, directa o indirectamente impuestas a la OMI en virtud de la CONVEMAR, tal vez sea necesario examinar qué otras posibles funciones, de haberlas, puede legítimamente desempeñar la Organización en relación con la implantación de las disposiciones de la Convención que se ocupan de cuestiones dentro de su esfera de competencia, particularmente las disposiciones a cuya interpretación o aplicación puede contribuir la labor que se realiza en el seno de la Organización. Al respecto, podría hacerse referencia a los artículos de la Convención relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del mar, dado que muchos de estos artículos tratan de, o presuponen, la existencia de reglas y estándares internacionales aprobados por la OMI, indicando para ello cuáles son los Estados que podrían implantar los principios de la CONVEMAR.

Tal como se ha indicado anteriormente, en muchos artículos de la Convención se estipula que las facultades y obligaciones de los Estados se han de ejercer o desempeñar teniendo presentes las normas y estándares internacionales "generalmente aceptados" o "aplicables". En determinados casos, la Convención expresamente señala que las reglas internacionales pertinentes son las establecidas por la "organización internacional competente" (OMI) o por una "conferencia diplomática de carácter general". Es más, en muchos otros casos la Convención no especifica las reglas que han de considerarse "generalmente aceptadas" o "aplicables". Por lo tanto, sería preciso que los órganos pertinentes de la OMI examinasen qué directrices podría facilitar la Organización al respecto que fueran de utilidad para los Estados.



## ANEXO I

### CONVENIOS Y OTROS INSTRUMENTOS MULTILATERALES RESPECTO DE LOS CUALES LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (OMI) EJERCE FUNCIONES

En el cuadro que aparece en el apéndice del presente anexo se indica, respecto de cada instrumento, el número de Estados que lo han firmado o aceptado, incluido el número de Estados Miembros que, en cada caso, todavía no han depositado los instrumentos necesarios.

- 1) a) Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (SOLAS 1974 (enmendado))

Fecha de entrada en vigor:	25 mayo 1980
Enmiendas de 1981 (MSC.1(XLV)) (compartimentado, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas, prevención de incendios, radiotelegrafía y radiotelefonía, navegación, transporte de grano)	1 septiembre 1984
Enmiendas de 1983 (MSC.6(48)) (compartimentado, instalaciones eléctricas, prevención de incendios, dispositivos de salvamento, radiotelegrafía y radiotelefonía, transporte de mercancías peligrosas, códigos CIQ y CIG)	1 julio 1986
Enmiendas de 1988 (MSC.11(55)) (indicadores de puertas y supervisión por medio de televisión en los buques de pasaje de transbordo rodado)	22 octubre 1989
Enmiendas de 1988 (MSC.12(56)) (estabilidad con avería en los buques de pasaje)	29 abril 1990
Enmiendas de 1988 (SMSSM) (resolución 1 de la Conferencia)	1 febrero 1992
Enmiendas de 1989 (MSC.13(57)) (compartimentado, prevención de incendios, radiotelegrafía y radiotelefonía, navegación)	1 febrero 1992
Enmiendas de 1990 (MSC.19(58)) (compartimentado y estabilidad con avería en los buques de carga)	1 febrero 1992

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

Enmiendas de 1991 (MSC.22(59)) (prevención de incendios, dispositivos de salvamento, navegación, transporte de carga (Código internacional para el transporte de grano), transporte de mercancías peligrosas)	1 enero 1994
Enmiendas de 1992 (MSC.24(60)) (prevención de incendios en los buques de pasaje existentes)	1 octubre 1994
Enmiendas de 1992 (MSC.26(60)) (estabilidad con avería en los buques de pasaje de transbordo rodado existentes)	1 octubre 1994
Enmiendas de 1992 (MSC.27(61)) (prevención de incendios, dispositivos de salvamento, radiotelegrafía y radiotelefonía)	1 octubre 1994
Enmiendas de 1994 (MSC.31(63))	
Anexo 1 (sistemas de notificación para buques, medios de remolque de emergencia en los buques tanque)	1 enero 1996
Anexo 2 (protección de las tuberías de combustible líquido, visibilidad desde el puente de navegación)	1 julio 1998
Enmiendas de 1994 (resolución 1 de la Conferencia)	
Anexo 1 (nuevo capítulo X - Medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad (Código NGV), nuevo capítulo XI – Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima)	1 enero 1996
Anexo 2 (nuevo capítulo IX - Gestión de la seguridad operacional de los buques (Código IGS))	1 julio 1998
Enmiendas de 1994 (MSC.42(64)) (información sobre la carga, embarque, estiba y sujeción)	1 julio 1996
Enmiendas de 1995 (MSC.46(65)) (organización del tráfico marítimo)	1 enero 1997
Enmiendas de 1995 (resolución 1 de la Conferencia) (seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado)	1 julio 1997

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

Enmiendas de 1996 (MSC.47(66)) (construcción, compartimentado y estabilidad, dispositivos de salvamento (Código IDS), transporte de cargas, autorización a organizaciones reconocidas)	1 julio 1998
Enmiendas de 1996 (MSC.57(67)) (construcción, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas, protección contra incendios, detección y extinción de incendios (Código PEF), transporte de mercancías peligrosas)	1 julio 1998
Enmiendas de 1997 (MSC.65(68)) (compartimentado y estabilidad en los buques de pasaje, servicios de tráfico marítimo)	1 julio 1999
Enmiendas de 1997 (resolución 1 de la Conferencia) (nuevo capítulo XII sobre seguridad de los graneleros)	1 julio 1999
Enmiendas de 1998 (MSC.69(69)) (construcción, radiocomunicaciones, transporte de cargas, transporte de mercancías peligrosas)	1 julio 2002
Enmiendas de 1999 (capítulo VII) (MSC.87(71))	1 enero 2001
Enmiendas de 2000 (capítulo III) (MSC.91(72)) (dispositivos y medios de salvamento, modelos de certificados)	1 enero 2002
Enmiendas de 2000 (capítulos II-1, II-2, V, IX y X) (MSC.99(73))	1 julio 2002
Enmiendas de 2001 (capítulo VII) (MSC.117(74))	[1 enero 2003]
Enmiendas de 2002 (capítulos IV, V, VI y VII y apéndice del Anexo) MSC.123(75))	[1 enero 2004]

1) b) Códigos y otros instrumentos de obligado cumplimiento en virtud del Convenio SOLAS:

Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ) (MSC.4(48))

En vigor desde:	1 julio 1986
Enmiendas de 1987 (MSC.10(54)) (listas de productos químicos)	30 octubre 1988

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

Enmiendas de 1989 (MSC.14(57)) (listas de productos químicos)	13 octubre 1990
Enmiendas de 1990 (MSC.16(58)) (sistema armonizado de reconocimientos y certificación)	3 febrero 2000
Enmiendas de 1992 (MSC.28(61)) (lista de productos químicos, medios de respiración y desgasificación de los tanques de carga y otras enmiendas)	1 julio 1994
Enmiendas de 1996 (MSC.50(66)) (listas de productos químicos)	1 julio 1998
Enmiendas de 1996 (MSC.58(67)) (expresiones vagas)	1 julio 1998
Enmiendas de 2000 (capítulos 5, 8, 14, 15 y 16) (MSC.102(73))	1 julio 2002

Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG) (MSC.5(48))

En vigor desde:	1 julio 1986
Enmiendas de 1990 (MSC.17(58)) (sistema armonizado de reconocimientos y certificación)	3 febrero 2000
Enmiendas de 1992 (MSC.30(61)) (contención de la carga, protección contra incendios, utilización de la carga como combustible, prescripciones especiales y resumen de las prescripciones mínimas)	1 julio 1994
Enmiendas de 1994 (MSC.32(63)) (límites de llenado de los tanques de carga)	1 julio 1998
Enmiendas de 1996 (MSC.59(67)) (referencia a las normas reconocidas, otros asuntos)	1 julio 1998
Enmiendas de 2000 (capítulos 3, 4, 5, 8, 9, 11, 13, 14 y 18) (MSC.103(73))	1 julio 2002

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel (Código para el transporte de grano) (MSC.23(59))

En vigor desde: 1 enero 1994

Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV) (MSC.36(63))

En vigor desde: 1 enero 1996

Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV) (MSC.97(73)) 1 julio 2002

Enmiendas de 2001 (MSC.119(74)) [1 enero 2003]

Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18))

En vigor desde: 1 enero 1996

Enmiendas de 1996 (MSC.49(66)) 1 julio 1998  
 (nuevo anexo sobre las directrices para la evaluación técnica junto con la planificación de las inspecciones)

Enmiendas de 1997 (resolución 2 de la Conferencia) 1 julio 1999  
 (nuevo anexo sobre las prescripciones relativas al alcance de las mediciones del espesor y enmiendas conexas a las directrices, nueva sección sobre las reparaciones de las averías y el deterioro de las bodegas)

Enmiendas de 2000 (MSC.105(73)) 1 julio 2002

Enmiendas de 2002 (MSC.125(75)) [1 enero 2004]

Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código internacional de gestión de la seguridad (IGS)) (A.741(18))

En vigor desde: 1 julio 1998

Enmiendas de 2000 (MSC.104(73)) 1 julio 2002

Código internacional de dispositivos de salvamento (IDS) (MSC.48(66))

En vigor desde: 1 julio 1998

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código PEF) (MSC.61(67))

En vigor desde: 1 julio 1998

Enmiendas de 2000 (Anexos I y II)  
 (MSC.101(73)) 1 julio 2002

Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI) (MSC.88(71))

En vigor desde: 1 enero 2001

Enmiendas de 2001 (MSC.118(74)) [1 enero 2003]

Código internacional sobre sistemas de seguridad  
 contra incendios (Código SSCI) (MSC.98(73)) 1 julio 2002

1) c) Reglas especiales establecidas en virtud de acuerdo alcanzado de conformidad con el Convenio SOLAS:

Acuerdo relativo a las prescripciones específicas de  
 estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo  
 rodado que realizan viajes internacionales regulares entre  
 puertos designados del noroeste de Europa y el mar Báltico 1 abril 1997

2) Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (PROT 1978 del SOLAS (enmendado))

Fecha de entrada en vigor: 1 mayo 1981

Enmiendas de 1981 (aparato de gobierno) (MSC.2(XLV)) 1 septiembre 1984

Enmiendas de 1988 (SMSSM)  
 (resolución de la Conferencia) 1 febrero 1992

3) Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (PROT 1988 del SOLAS (SARC))

Fecha de entrada en vigor: 3 febrero 2000

Enmiendas de 2000 (MSC.92(72))  
 (modelos de certificados) 1 enero 2002

Enmiendas de 2000 (anexo)  
 (MSC.100(73)) 1 julio 2002

Enmiendas de 2002  
 (MSC.124(75)) [1 enero 2004]

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- 4) Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada (ABORDAJES 1972 (enmendado))

Fecha de entrada en vigor:	15 julio 1977
Enmiendas de 1981 (generalidades) (A.464(XII))	1 junio 1983
Enmiendas de 1987 (generalidades) (A.626(15))	19 noviembre 1989
Enmiendas de 1989 (generalidades) (A.678(16))	19 abril 1991
Enmiendas de 1993 (generalidades) (A.736(18))	4 noviembre 1995
Enmiendas de 2001 (generalidades) (A.910(22))	[1 mayo 2003]

- 5) a) Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78 (enmendado))

Fecha de entrada en vigor:	2 octubre 1983
Anexo I	2 octubre 1983
Anexo II	6 abril 1987
Anexo III	1 julio 1992
Anexo IV	Todavía no vigente
Anexo V	31 diciembre 1988
Enmiendas de 1984 (Anexo I) (MEPC.14(20)) (enmiendas importantes al Anexo I acordadas a lo largo de varios años)	7 enero 1986
Enmiendas de 1985 (Anexo II) (MEPC.16(22)) (enmiendas importantes al Anexo II como preparación para su implantación: bombeo, tuberías, control, etc., (códigos CIQ y CGrQ))	6 abril 1987
Enmiendas de 1985 (Protocolo I) (MEPC.21(22)) (Protocolo de notificación)	6 abril 1987
Enmiendas de 1987 (Anexo I) (MEPC.29(25)) (asignación del carácter de zona especial al golfo de Adén)	1 abril 1989
Enmiendas de 1989 (Anexo II) (MEPC.34(27)) (listas de productos químicos)	13 octubre 1990

Enmiendas de 1989 (Anexo V) (MEPC.36(28)) asignación del carácter de zona especial al Mar del Norte)	18 febrero 1991
Enmiendas de 1990 (Anexos I y II) (MEPC.39(29)) (sistema armonizado de reconocimientos y certificación)	3 febrero 2000
Enmiendas de 1990 (Anexos I y V) (MEPC.42(30)) (designación de la zona del Antártico como zona especial)	17 marzo 1992
Enmiendas de 1991 (Anexo I) (MEPC.47(31)) (nueva regla 26 (Plan de emergencia de a bordo en casos de contaminación por hidrocarburos) y otras enmiendas)	4 abril 1993
Enmiendas de 1991 (Anexo V) (MEPC.48(31)) (designación del Gran Caribe como zona especial)	4 abril 1993
Enmiendas de 1992 (Anexo I) (MEPC.51(32)) (criterios sobre descargas)	6 julio 1993
Enmiendas de 1992 (Anexo I) (MEPC.52(32)) (proyecto de petroleros)	6 julio 1993
Enmiendas de 1992 (Anexo II) (MEPC.57(33)) (listas de productos químicos y designación de la zona del Antártico como zona especial)	1 julio 1994
Enmiendas de 1992 (Anexo III) (MEPC.58(33)) (revisión completa del Anexo III utilizando el Código IMDG como medio para su implantación)	28 febrero 1994
Enmiendas de 1994 (Anexos I, II, III y V) (resoluciones 1-3 de la Conferencia) (supervisión de las prescripciones operacionales por el Estado rector del puerto)	3 marzo 1996
Enmiendas de 1995 (Anexo V) (MEPC.65(37)) (directrices relativas a los planes de gestión de basuras)	1 julio 1997
Enmiendas de 1996 (Protocolo I) (MEPC.68(38)) (Protocolo sobre notificación)	1 enero 1998
Enmiendas de 1997 (Anexo I) (MEPC.75(40)) (designación de las aguas noroccidentales de Europa como zona especial, nueva regla 25A)	1 febrero 1999



Enmiendas de 1999 (Anexos I y II) (MEPC.78(43)) (enmiendas a las reglas 13G y 26 y al Certificado IOPP del Anexo I, y adición de la nueva regla 16 al Anexo II)	1 enero 2001
Enmiendas de 2000 (Anexo III) (MEPC.84(44)) (supresión de la cláusula relativa a la contaminación de los alimentos de origen marino)	1 enero 2002
Enmiendas de 2000 (Anexo V) (MEPC.89(45)) (enmiendas a las reglas 1, 3, 5 y 9 y al Registro de descargas de basuras)	1 marzo 2002
Enmiendas de 2001 (Anexo I) (MEPC.95(46)) (enmiendas a la regla 13G del Anexo I)	1 septiembre 2002

5) b) Códigos de obligado cumplimiento de conformidad con el MARPOL 73/78:

Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ) (MEPC.19(22))

En vigor desde:	6 abril 1987
Enmiendas de 1989 (MEPC.32(27)) (listas de productos químicos)	13 octubre 1990
Enmiendas de 1990 (MEPC.40(29)) (sistema armonizado de reconocimientos y certificación)	3 febrero 2000
Enmiendas de 1992 (MEPC.55(33)) (listas de productos químicos, medios de respiración y desgasificación de los tanques de carga y otras enmiendas)	1 julio 1994
Enmiendas de 1996 (MEPC.69(38)) (listas de productos químicos)	1 julio 1998
Enmiendas de 1997 (MEPC.73(39)) (expresiones vagas)	10 julio 1998
Enmiendas de 1999 (MEPC.79(43)) (medios de respiración y desgasificación de los tanques de carga)	1 julio 2002
Enmiendas de 2000 (MEPC.90(45)) (trasvase de la carga, protección del personal, prescripciones especiales y prescripciones de orden operacional)	1 julio 2002

Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CGrQ) (MEPC.20(22))

En vigor desde:	6 abril 1987
Enmiendas de 1989 (MEPC.33(27)) (listas de productos químicos)	13 octubre 1990
Enmiendas de 1990 (MEPC.41(29)) (sistema armonizado de reconocimientos y certificación)	3 febrero 2000
Enmiendas de 1992 (MEPC.56(33)) (listas de productos químicos y otras enmiendas)	1 julio 1994
Enmiendas de 1996 (MEPC.70(38)) (listas de productos químicos)	1 julio 1998
Enmiendas de 1999 (MEPC.80(43)) (contención de la carga)	1 julio 2002
Enmiendas de 2000 (MEPC.91(45)) (contención de la carga, equipo de seguridad, prescripciones especiales y prescripciones de orden operacional)	1 julio 2002

- 6) Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (PROT 1997 MARPOL) (Anexo VI sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques)

Todavía no vigente

- 7) Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada (FAL 1965 (enmendado))

Fecha de entrada en vigor: 5 marzo 1967

- a) Enmiendas al Convenio:

Enmienda de 1973 (procedimiento de enmienda) 2 junio 1984

- b) Enmiendas al Anexo:

Enmiendas de 1969  
(buques dedicados a cruceros) 12 agosto 1971

Enmiendas de 1977 (enfermos/lesionados/personas en tránsito, servicios científicos/tareas de socorro)	31 julio 1978
Enmiendas de 1986 (tratamiento automático de datos/intercambio electrónico de datos)	1 octubre 1986
Enmiendas de 1987 (FAL.1(17)) (mejora de las recomendaciones)	1 enero 1989
Enmiendas de 1990 (FAL.2(19)) (tráfico de drogas)	1 septiembre 1991
Enmiendas de 1992 (FAL.3(21)) (reestructuración del Anexo, tratamiento electrónico de datos/intercambio electrónico de datos, equipo especializado)	1 septiembre 1993
Enmiendas de 1993 (FAL.4(22)) (generalidades)	1 septiembre 1994
Enmiendas de 1996 (FAL.5(24)) (generalidades/información previa a la importación/despacho de aduana anterior a la llegada)	1 mayo 1997
Enmiendas de 1999 (FAL.6(27)) (definiciones y disposiciones de carácter general/llegada, permanencia y salida de buques/personas/despacho de la carga, pasajeros, tripulación y equipaje/llegada, permanencia y salida de la carga/despacho de la carga)	1 enero 2001
Enmiendas de 2002 (FAL.7(29)) (definiciones y disposiciones de carácter general/llegada, estadía, salida del buque/polizones)	[1 mayo 2003]
8) Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (LÍNEAS DE CARGA 1966)	
Fecha de entrada en vigor:	21 julio 1968
Enmiendas de 1971 (generalidades) (A.231(VII))	todavía no vigentes
Enmienda de 1975 (artículo 29) (A.319(IX))	todavía no vigente
Enmienda de 1979 (región periódica) (A.411(XI))	todavía no vigente
Enmiendas de 1983 (región periódica) (A.513(13))	todavía no vigentes
Enmienda de 1995 (región periódica) (A.784(19))	todavía no vigente

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- 9) Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (PROT 1988 (SARC) LÍNEAS DE CARGA)
- Fecha de entrada en vigor: 3 febrero 2000
- 10) Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (ARQUEO 1969)
- Fecha de entrada en vigor: 18 julio 1982
- 11) Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (INTERVENCION 1969)
- Fecha de entrada en vigor: 6 mayo 1975
- 12) Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, en su forma enmendada (PROT 1973 INTERVENCION (enmendado))
- Fecha de entrada en vigor: 30 marzo 1983
- Enmiendas de 1991 (lista de sustancias) (MEPC.49(31)) 24 julio 1992
- Enmiendas de 1996 (lista de sustancias) (MEPC.72(38)) 19 diciembre 1997
- 13) Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (RESPONSABILIDAD CIVIL 1969)
- Fecha de entrada en vigor: 19 junio 1975
- 14) Protocolo correspondiente al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (PROT 1976 RESPONSABILIDAD CIVIL)
- Fecha de entrada en vigor: 8 abril 1981
- 15) Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (PROT 1992 RESPONSABILIDAD CIVIL)
- Fecha de entrada en vigor: 30 mayo 1996
- Enmiendas de 2000 (LEG.1(82)) [1 noviembre 2003]  
(enmiendas a las cuantías de limitación)

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- 16) Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971 (SERVICIOS ESPECIALES 1971)
- Fecha de entrada en vigor: 2 enero 1974
- 17) Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973 (ESPACIOS HABITABLES 1973)
- Fecha de entrada en vigor: 2 junio 1977
- 18) Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971 (NUCLEARES 1971)
- Fecha de entrada en vigor: 15 julio 1975
- 19) Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (FONDO 1971)
- Fecha de entrada en vigor: 16 octubre 1978
- 20) Protocolo correspondiente al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (PROT 1976 FONDO)
- Fecha de entrada en vigor: 22 noviembre 1994
- 21) Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (PROT 1992 FONDO)
- Fecha de entrada en vigor: 30 mayo 1996
- Enmiendas de 2000 (LEG.2(82)) [1 noviembre 2003]  
(enmiendas a los límites de indemnización)
- 22) Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, en su forma enmendada (CSC 1972 (enmendado))
- Fecha de entrada en vigor: 6 septiembre 1977
- a) Enmiendas al Convenio y a los Anexos:
- Enmiendas de 1993 (A.737(18)) Todavía no vigentes  
(unidades del Sistema Internacional)

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

- |      |  |                     |
|------|--|---------------------|
| b)   | Enmiendas a los anexos:  |                     |
|      | Enmiendas de 1981<br>(disposiciones transitorias relativas a las<br>placas de aprobación)  | 1 diciembre 1981    |
|      | Enmiendas de 1983 (MSC.3(48))<br>(intervalos entre exámenes periódicos)  | 1 enero 1984        |
|      | Enmiendas de 1991 (MSC.20(59))<br>(contenedores modificados/contenedores cisterna)   | 1 enero 1993        |
| 23)  | Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974 (ATENAS 1974)   |                     |
|      | Fecha de entrada en vigor:   | 28 abril 1987       |
| 24)  | Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974 (PROT 1976 ATENAS)                           |                     |
|      | Fecha de entrada en vigor:   | 30 abril 1989       |
| 25)} | Protocolo de 1990 que enmienda el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974 (PROT 1990 ATENAS)                      |                     |
|      |  | Todavía no vigente  |
| 26)  | Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), en su forma enmendada (C INMARSAT (enmendado)) |                     |
|      | Fecha de entrada en vigor:   | 16 julio 1979       |
|      | Enmiendas de 1985<br>(telecomunicaciones aeronáuticas por satélite)  | 13 octubre 1989     |
|      | Enmiendas de 1989<br>(telecomunicaciones móviles terrestres por satélite)  | 26 junio 1997       |
|      | Enmiendas de 1994<br>(modificación del nombre, composición del Consejo)  | Todavía no vigentes |
|      | Enmiendas de 1998<br>(nueva estructura de la Organización)   | 31 julio 2001       |

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- 27) Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), en su forma enmendada (AE INMARSAT (enmendado))
- |   |                     |
|---|---------------------|
| Fecha de entrada en vigor:  | 16 julio 1979       |
| Enmiendas de 1985<br>(telecomunicaciones aeronáuticas por satélite)       | 13 octubre 1989     |
| Enmiendas de 1989<br>(telecomunicaciones móviles terrestres por satélite) | 26 junio 1997       |
| Enmiendas de 1994<br>(modificación del nombre, composición del Consejo)   | Todavía no vigentes |
| Enmiendas de 1998<br>(nueva estructura de la Organización)                | 31 julio 2001       |
- 28) Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (LIMITACIÓN 1976)
- |                            |                  |
|----------------------------|------------------|
| Fecha de entrada en vigor: | 1 diciembre 1986 |
|----------------------------|------------------|
- 29) Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (PROT 1976 LIMITACIÓN)
- Todavía no vigente
- 30) Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (PROT 1993 PESQUEROS)
- Todavía no vigente
- 31) a) Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada (FORMACIÓN 1978 (enmendado))
- |  |                  |
|--|------------------|
| Fecha de entrada en vigor:   | 28 abril 1984    |
| Enmiendas de 1991 (SMSSM y pruebas) (MSC.21(59))   | 1 diciembre 1992 |
| Enmiendas de 1994 (MSC.33(63))<br>(prescripciones sobre formación especial del personal de los buques tanque)      | 1 enero 1996     |
| Enmiendas de 1995 (resolución 1 de la Conferencia)<br>(Anexo revisado del Convenio (Código de Formación))          | 1 febrero 1997   |
| Enmiendas de 1997 (MSC.66(68))<br>(requisitos de formación y competencia para el personal de los buques de pasaje) | 1 enero 1999     |

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

31) b) Código adoptado en la Conferencia sobre el Convenio de Formación:

Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación) (resolución 2 de la Conferencia)

Parte A - (Normas de obligado cumplimiento) en vigor desde:	1 febrero 1997
Enmiendas de 1997 (MSC.67(68) (requisitos de formación y competencia para el personal de los buques de pasaje)	1 enero 1999
Enmiendas de 1998 (MSC.78(70)) (manipulación y estiba de la carga a nivel operacional y de gestión)	[1 enero 2003]

32) Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (Convenio de Formación para Pescadores)

Todavía no vigente

33) Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (SAR 1979) Fecha

de entrada en vigor:	22 junio 1985
Enmiendas de 1998 (MSC.70(69)) (Anexo revisado)	1 enero 2000

34) Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (ACTOS ILÍCITOS 1988)

Fecha de entrada en vigor:	1 marzo 1992
----------------------------	--------------

35) Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (PROT 1988 ACTOS ILÍCITOS)

Fecha de entrada en vigor:	1 marzo 1992
----------------------------	--------------

36) Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989 (SALVAMENTO 1989) Fecha

de entrada en vigor:	14 julio 1996
----------------------	---------------

37) Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (COOPERACIÓN 1990)

Fecha de entrada en vigor:	13 mayo 1995
----------------------------	--------------

38) Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (SNP 1996)

Todavía no vigente



*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- 39) Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, en su forma enmendada (LC 1972 (enmendado))
- |   |                     |
|---|---------------------|
| Fecha de entrada en vigor:  | 30 agosto 1975      |
| a) Enmiendas al Convenio:   |                     |
| Enmiendas de 1978 (LDC.6(III))<br>(relativas a los procedimientos para el arreglo de controversias)                             | Todavía no vigentes |
| b) Enmiendas a los anexos:  |                     |
| Enmiendas de 1978 (LDC.5(III))<br>(relativas al control de la incineración de desechos y otras materias en el mar)              | 11 marzo 1979       |
| Enmiendas de 1980 (LDC.12(V))<br>(relativas a la prohibición de verter crudos y sustancias y mezclas oleosas en el mar)         | 11 marzo 1981       |
| Enmiendas de 1989 (LDC.37(12))<br>(relativas a las características y composición de las materias que se van a verter en el mar) | 19 mayo 1990        |
| Enmiendas de 1993 (LC.49(16))<br>(relativas a la supresión gradual de la evacuación de desechos industriales en el mar)         | 20 febrero 1994     |
| Enmiendas de 1993 (LC.50(16))<br>(relativas a la incineración en el mar)  | 20 febrero 1994     |
| Enmiendas de 1993 (LC.51(16))<br>(relativas a la eliminación en el mar de desechos radiactivos y otras materias radiactivas)    | 20 febrero 1994     |
- 40) Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (PROT 1996 LC)
- Todavía no vigente
- 41) Protocolo de 2000 sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (PROT 2000 COOPERACIÓN/SNPP)
- Todavía no vigente

*D.G.T.M. Y M.M.*  
*BOL. INF. MARIT. 8/2003*

- 42) Protocolo de 2000 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971

Fecha de entrada en vigor: 27 junio 2001

- (43) Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001

Todavía no vigente

- (44) Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001

Todavía no vigente

## ANEXO II

## DISPOSICIONES DE LA CONVEMAR QUE GUARDAN RELACION CON LOS INSTRUMENTOS Y LA LABOR DE LA OMI

Artículos de la Convención	Asunto	Disposiciones específicas al respecto	Relación entre la Convención y los instrumentos de la OMI	Instrumentos pertinentes de la OMI	Observaciones/recomendaciones
----------------------------	--------	---------------------------------------	---	------------------------------------	-------------------------------

## PASO INOCENTE POR EL MAR TERRITORIAL

(normas aplicables a todos los buques)

21	Leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente	<p>Párrafo 1: Materias respecto de las cuales el Estado ribereño puede dictar leyes y reglamentos, incluidas la seguridad de la navegación, la reglamentación del tráfico marítimo, la protección de las ayudas a la navegación y la prevención de la contaminación del mar</p> <p>(véase también el artículo 211 4)</p>	Se hace referencia a las “normas de derecho internacional”	SOLAS Convenio de Líneas de Carga COLREG Convenio de Formación MARPOL	
----	--	--	--	---	--

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

21(cont.)	Leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente	<p>Párrafo 2: Leyes y reglamentos sobre el diseño, construcción, dotación o equipo</p> <p>Párrafo 4: Leyes y reglamentos sobre la prevención de riesgo</p>	<p>Se hace referencia a “reglas o normas internacionales generalmente aceptadas”</p> <p>Se hace referencia a “normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar”</p>	<p>SOLAS Convenio de Líneas de Carga MARPOL Convenio de Formación</p> <p>COLREG</p>	
22	Vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en el mar territorial	<p>Párrafo 2: Buques de propulsión nuclear y buques que transporten cargas peligrosas</p> <p>Párrafo 3: Deber del Estado ribereño de designar vías marítimas y prescribir dispositivos de separación del tráfico</p> <p>Párrafo 4: Deber de indicar las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en cartas y deber de darles la debida publicidad</p>	Se hace referencia a las recomendaciones de la “organización internacional competente”	<p>SOLAS (regla V/8) COLREG (reglas 1 d) y 10) Resolución A.572(14)</p> <p>Resolución A.572(14)</p>	<p>La OMI es la organización internacional competente</p> <p>Se podrá realizar una labor adicional con las zonas marinas especialmente sensibles/prescripciones para zonas especiales (Véase artículo 211)</p>

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

23	Buques extranjeros de propulsión nuclear y buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas	Prescripciones relativas a la documentación y medidas especiales de precaución	Referencia a los “acuerdos internacionales”	SOLAS (capítulo VII y VII) Código de seguridad para buques mercantes nucleares Recomendaciones de la OMI/OIEA sobre medidas de seguridad relativas a la utilización de los puertos por buques mercantes nucleares Código IMDG Código CIQ Código CIG Código CNI	
24	Deberes del Estado ribereño	Párrafo 2: Dar a conocer todos los peligros que amenacen a la navegación	Esfera de competencia de la OMI (seguridad de la navegación) SOLAS (regla V/4) Resolución A.706(17)		
27	Jurisdicción criminal a bordo de un buque extranjero	Actividad criminal	Prevención de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación	Convenio de Represión de Actos Ilícitos Protocolo para la represión actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental	Examinar las posibles funciones que puede asumir la OMI en la prevención de los actos terroristas perpetrados contra los buques

**ESTRECHOS UTILIZADOS PARA LA NAVEGACION INTERNACIONAL**  
(paso en tránsito)

39	<p>Obligaciones de los buques y aeronaves durante el paso en tránsito por estrechos utilizados para la navegación internacional</p> <p>(también aplicable a las vías marítimas archipelágicas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 54)</p>	<p>Párrafo 2: Cumplimiento de los reglamentos internacionales sobre seguridad en el mar y prevención de la contaminación causadas por buques</p>	<p>Se hace referencia a “reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados”, “incluido el Reglamento internacional para prevenir los abordajes”</p>	<p>SOLAS COLREG Convenio de Líneas de Carga Convenio de Formación MARPOL</p>	
41	<p>Vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en estrechos utilizados para la navegación internacional</p>	<p>Párrafo 3: Deber de los Estados ribereños de estrechos de designar vías marítimas y establecer dispositivos de separación del tráfico</p> <p>Párrafo 4: Deber de someter propuestas relativas a vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico a la organización internacional competente</p>	<p>Se hace referencia a “reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas”</p> <p>Se hace referencia a la “organización internacional competente”</p>	<p>SOLAS Regla V/8 (numerada V/10 en las enmiendas de 2000) COLREG (reglas 1 d) y 10) Resolución A.572(14)</p> <p>SOLAS Regla V/8 (numerada V/10 en las enmiendas de 2000) COLREG (reglas 1 d) y 10) Resolución A.572(14)</p>	<p>La OMI es la organización internacional competente</p>

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

41 (cont.)	Vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en estrechos utilizados para la navegación internacional	<p>Párrafo 5: Deber de los Estados ribereños de los estrechos de colaborar en la formulación de propuestas para vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico</p> <p>Párrafo 6: Deber de indicar las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico en las cartas y dar a éstas la debida publicidad</p>	Se hace referencia a la “organización internacional competente”	<p>SOLAS Regla V/8 (numerada V/10 en las enmiendas de 2000)</p> <p>Resolución A.572(14) SOLAS Regla V/8 (numerada V/10 en las enmiendas de 2000)</p>	La OMI es la organización internacional competente
42	<p>Leyes y reglamentos de los Estados ribereños de estrechos relativos al paso en tránsito</p> <p>(aplicable también al paso por las vías marítimas archipelágicas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 54)</p>	Párrafo 1: Cuestiones respecto de las cuales el Estado ribereño tiene derecho a dictar leyes y reglamentos	Se hace referencia a “reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas” por lo que respecta a asuntos relativos a la seguridad en el mar, como se indica en el artículo 41, y a “reglamentaciones internacionales aplicables” por lo que respecta a la contaminación del mar	<p>SOLAS COLREG Convenio de Líneas de Carga Convenio de Formación MARPOL</p>	

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

43	Ayudas para la navegación y la seguridad y otras mejoras, y prevención, reducción y control de la contaminación	Deber de los Estados usuarios y los Estados ribereños de un estrecho de cooperar mediante acuerdo	Las esferas de competencia de la OMI (ayudas a la navegación y contaminación causada por los buques)	SOLAS Regla V/14 (numerada V/13 en las enmiendas de 2000) Resolución 857(20)	
44	Deberes de los Estados ribereños de estrechos  (aplicable también al paso por las vías marítimas archipelágicas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 54)	Dar a conocer los peligros que amenazan a la navegación	Esfera de competencia de la OMI (seguridad de la navegación)	SOLAS Regla V/2 (numerada V/4 en las enmiendas de 2000) Resolución 706(17)	

**ESTADOS ARCHIPELAGICOS**  
(paso por las vías marítimas archipelágicas)

53	Derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas	Párrafo 8: Deber de los Estados archipelágicos de establecer vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico	Se hace referencia a "reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas"	SOLAS Regla V/8 (numerada regla V/10 en las enmiendas de 2000) COLREG (reglas 1 d) y 10) Resolución A.572(14) Resolución A.858(20) MSC.72(69)	
----	---	---	--	---	--



D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

53 (cont.)	Derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas	<p>Párrafo 9: Deber de remitir propuestas relativas a las vías marítimas o los dispositivos de separación del tráfico a la organización internacional competente</p> <p>Párrafo 10: Deber de indicar las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico en las cartas y de dar la debida publicidad a éstas</p>	Se hace referencia a la “organización internacional competente”	<p>SOLAS regla V/8 (numerada regla V/10 en las enmiendas de 2000) COLREG (reglas 1 d) y 10) Resolución A.572(14) Resolución A.858(20) MSC.72(69)</p> <p>SOLAS regla V/8 (numerada regla V/10 en las enmiendas de 2000) COLREG (reglas 1 d) y 10) Resolución A.572(14) Resolución A.858(20) MSC.72(69)</p>	<p>La OMI es la organización internacional competente</p> <p>La OMI es la organización internacional</p>
------------	---	--	---	---	--

### ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

60	Islas artificiales, instalaciones y estructuras en la Zona Económica Exclusiva (ZEE)	Párrafo 3: Deber de retirar las islas artificiales, instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso, y deber de dar aviso cuando éstas no se hayan retirado completamente	Se hace referencia a las “normas internacionales generalmente aceptadas” establecidas por “la organización internacional competente”	Resolución A.672(16) Convenio de Londres (artículo III y anexo 17)	La notificación de la remoción parcial y también de la no remoción debe enviarse a la OMI
----	--	--	--	---	---

60 (cont.)	Islas artificiales, instalaciones y estructuras en la Zona Económica Exclusiva (ZEE)	<p>Párrafo 4: Zonas de seguridad alrededor de las islas artificiales, instalaciones o estructuras</p> <p>Párrafo 5: Anchura de las zonas de seguridad y deber de notificar la extensión de las zonas de seguridad</p> <p>Párrafo 6: Navegación en la vecindad de las islas artificiales, instalaciones, estructuras y zonas de seguridad</p> <p>Párrafo 7: La no interferencia con las vías marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional</p>	<p>Esfera de competencia de la OMI (seguridad de la navegación)</p> <p>Se hace referencia a “las normas internacionales aplicables” y a las “normas internacionales generalmente aceptadas” o lo recomendado por la “organización internacional competente”</p> <p>Se hace referencia a las “normas internacionales generalmente aceptadas”</p> <p>Esfera de competencia de la OMI (seguridad de la navegación)</p>	<p>Resolución A.671(16)</p> <p>Resolución A.671(16)</p> <p>Resolución A.671(16)</p> <p>Resolución A.671(16) Resolución A.572(14)</p>	<p>Determinar si las disposiciones de la resolución A.671(16) son compatibles con el artículo 60 4) de la CONVEMAR</p> <p>El Estado ribereño es responsable de dar a conocer la información</p>
------------	--	--	---	--	---

**PLATAFORMA CONTINENTAL**

80	Islas artificiales, instalaciones y estructuras				Mismas observaciones que las hechas en relación con el artículo 60 de la Convención
----	---	--	--	--	---

**ALTA MAR**

91 Y 92	Nacionalidad de los buques y condición jurídica de los buques	Registro de los buques	Prevención de actos ilícitos perpetrados contra la seguridad de la navegación	Convenio de represión de actos ilícitos Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1969, 1973	
94	Deberes del Estado del pabellón  (aplicable también a la ZEE en la medida en que sea compatible con el régimen de la ZEE de conformidad con lo dispuesto en el artículo 58 2))	Párrafo 1: Jurisdicción del Estado de pabellón por lo que respecta a las cuestiones administrativas, técnicas y sociales			

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

94 (cont.)	<p>Deberes del Estado del pabellón</p> <p>(aplicable también a la ZEE en la medida en que sea compatible con el régimen de la ZEE de conformidad con lo dispuesto en el artículo 58 2))</p>	<p>Párrafo 3: Medidas para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta a las siguientes cuestiones:</p> <p>a) la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques</p> <p>b) la dotación de los buques</p> <p>c) Las señales, las comunicaciones y la prevención de abordajes</p>	<p>Se hace referencia a “los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados” de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 94 5)</p> <p>Véase lo anterior</p> <p>Se hace referencia a los “instrumentos internacionales aplicables”</p> <p>Se hace referencia a “los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados” de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 94 5)</p>	<p>SOLAS Convenio de Líneas de Carga COLREG MARPOL Convenio de Formación para Pescadores</p> <p>SOLAS Convenio de Línea de Carga Convenio para la seguridad de los buques pesqueros MARPOL</p> <p>Convenio de Formación para Pescadores SOLAS</p> <p>SOLAS COLREG Código de Señales</p>	<p>1 El Estado de pabellón deberá, según proceda, cumplir lo dispuesto en los instrumentos no obligatorios de la OMI (resoluciones A.739(18), A.740(18), A.741(18))</p> <p>2 Las reglas y normas de la OMI representan las prescripciones mínimas por lo que respecta a la jurisdicción del Estado de pabellón</p> <p>3</p>
------------	---	---	--	---	---

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

94 (cont.)	<p>Deberes del Estado del pabellón</p> <p>(aplicable también a la ZEE en la medida en que sea compatible con el régimen de la ZEE de conformidad con lo dispuesto en el artículo 58 2))</p>	<p>Párrafo 4: Las citadas medidas incluirán las siguientes:</p> <p>a) Inspección de los buques y deber de llevar a bordo cartas, publicaciones náuticas, instrumentos y equipo</p> <p>b) Calificaciones técnicas del capitán, los oficiales y los tripulantes</p> <p>c) Calificaciones del capitán, oficiales y tripulantes por lo que respecta al derecho marítimo</p>	<p>Véase lo anterior</p> <p>Véase lo anterior</p> <p>Se hace referencia a los “reglamentos internacionales aplicables”</p> <p>Se hace referencia a “los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados” de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 94 5)</p>	<p>SOLAS MARPOL</p> <p>SOLAS Convenio de Formación Convenio de Formación para Pescadores</p> <p>SOLAS Convenio de Formación</p>	
------------	---	---	--	---	--

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

94 (cont.)	Deberes del Estado de pabellón  (aplicable también a la ZEE en la medida en que sea compatible con el régimen de la ZEE de conformidad con lo dispuesto en el artículo 58 2))	Párrafo 7: Deber del Estado de pabellón de efectuar una investigación en relación con cualquier accidente marítimo en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón	Esfera de competencia de la OMI	SOLAS (Regla I/21) Convenio de Líneas de Carga (artículo 23) Resolución A.637(16)	1 El deber de investigar en virtud de todas las reglas pertinentes de la OMI se limita al objetivo de determinar la necesidad de efectuar una modificación en el convenio pertinente
98	Deber de prestar auxilio	Párrafo 1: Deber del capitán de prestar auxilio a personas y a buques  Párrafo 2: Deber del Estado ribereño de fomentar los servicios de búsqueda y salvamento	Esfera de competencia de la OMI  Esfera de competencia de la OMI	Convenio sobre salvamento SOLAS V/33  Convenio SAR SOLAS V/7 SMSSM	
100	Piratería	Deber de los Estados de cooperar en la represión de la piratería	Esfera de competencia de la OMI (riesgos para la navegación y para el medio ambiente)	Resolución A.738(18)	
108	Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas	Deber de cooperar para reprimir el tráfico ilícito de estupefaciente	Esfera de competencia de la OMI (facilitación del tráfico marítimo)	Convenio de Facilitación Resolución A.872(20)	1 El Convenio de Facilitación es aplicable únicamente dentro de la jurisdicción del Estado rector del puerto

### LA ZONA

142	Derechos e intereses legítimos de los Estados ribereños	Derecho de los Estados ribereños a adoptar, más allá del mar territorial, las medidas acordes necesarias para prevenir la contaminación resultante de cualesquiera actividades en la zona o causada por ellas		Convenio de Intervención de 1973 relativo al Convenio de Intervención	
163	Organos del Consejo (Autoridad Internacional de los Fondos Marinos)	Párrafo 13. Cada comisión podrá consultar a cualquier órgano competente de las Naciones Unidas y sus organismos especializados	Se hace referencia a los organismos especializados de las Naciones Unidas		La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas

### PROTECCION Y PRESERVACION DEL MEDIO MARINO

197	Cooperación en el plano mundial o regional	Deber de los Estados de cooperar en el plano mundial o regional, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, en la elaboración de reglas para la prevención de la contaminación	Se hace referencia a las "organizaciones internacionales competentes"		La OMI es una organización internacional competente
-----	--	--	---	--	---

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

198	Notificación de daños inminentes o reales	Deber de los Estados de notificar a otros Estados así como a las organizaciones internacionales competentes de casos de daños inminentes o reales	Se hace referencia a las "organizaciones internacionales competentes"	Convenio de Cooperación Protocolo de Cooperación SNPP 2000	La OMI es una organización internacional competente
199	Planes de emergencia contra la contaminación	Deber de los Estados afectados y de las organizaciones internacionales competentes de cooperar para eliminar los efectos de la contaminación y prevenir o reducir al mínimo los daños	Se hace referencia a las "organizaciones internacionales competentes"	Convenio de Cooperación Protocolo de Cooperación SNPP 2000 MARPOL Anexo I Regla 26 y Anexo II Regla 16	La OMI es una organización internacional competente
200	Estudios, programas de investigación e intercambio de información y datos	Deber de los Estados de cooperar, por conducto de las organizaciones internacionales competentes, para promover estudios, realizar programas de investigación científica y fomentar el intercambio de la información y los datos obtenidos	Se hace referencia a las "organizaciones internacionales competentes"	AFS, 2001	La OMI es una organización internacional competente
201	Criterios científicos para la reglamentación	Deber de los Estados de cooperar, por conducto de las organizaciones internacionales competentes en el establecimiento de criterios científicos para formular reglas internacionales para controlar la contaminación	Se hace referencia a las "organizaciones internacionales competentes"		La OMI es una organización internacional competente



D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

202	Asistencia científica y técnica a los Estados en desarrollo	Deber de los Estados de prestar asistencia científica y técnica a los Estados en desarrollo para proteger y preservar el medio marino	Se hace referencia a las "organizaciones internacionales competentes"	El Convenio constitutivo de la OMI y obligaciones específicas en virtud del MARPOL, el Convenio de Londres, el Convenio de Cooperación, y el Protocolo de Cooperación SNPP 2000 Convenio de Formación	1 La OMI es una organización internacional competente 2 El programa de la OMI de cooperación técnica y de asistencia a los Estados en desarrollo
203	Trato preferencial a los Estados en desarrollo	Trato preferencial para los Estados en desarrollo por parte de las organizaciones internacionales	Se hace referencia a las "organizaciones internacionales"		La OMI podrá tener en cuenta estas directrices cuando realice su deber de asistencia técnica
204 a 206	Vigilancia y evaluación ambiental	Vigilar los riesgos de contaminación del medio marino o sus efectos, publicar los informes y evaluar los efectos potenciales de estas actividades	Se hace referencia a las "organizaciones internacionales competentes"		Participación y contribución de la OMI al GESAMP

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

208 (véase también el artículo 214 por lo que respecta a la ejecución)	Contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos y de las islas artificiales, las instalaciones y las estructuras sujetas a la jurisdicción nacional	Establecimiento por los Estados, por conducto de las organizaciones internacionales competentes, de reglas internacionales	Se hace referencia a las "organizaciones internacionales competentes"	Resolución A.671(16) Resolución A.672(16) Convenio de Cooperación Protocolo de Cooperación SNPP 2000	Cubierto parcialmente en el MARPOL 73/78, Anexo I, reg. 21. Se están debatiendo más reglas sobre las actividades mar adentro (que no han sido adoptadas en esta ocasión). La contaminación directamente proveniente de la exploración/operación no es una preocupación directa de la OMI, la Organización podrá contribuir al establecimiento de reglas internacionales.
210	Contaminación por vertimiento	Párrafo 4: Aprobación por los Estados, por conducto de las organizaciones internacionales competentes, de reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, de carácter mundial	Se hace referencia a las "organizaciones internacionales competentes"	Convenio de Londres Resolución de la Reunión consultiva de las Partes Contratantes Protocolo de 1996 al Convenio de Londres	1 La OMI es una organización internacional competente  2 La Reunión consultiva concluyó que no existían contradicciones fundamentales entre la Convención y el Convenio de Londres

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

211	Contaminación causada por buques	<p>Párrafo 1: Adopción por los Estados, por conducto de la organización internacional competente, de reglas y estándares de carácter internacional relativas a la contaminación causada por buques y promoción de sistemas de ordenación del tráfico destinados a reducir al mínimo el riesgo de contaminación del medio marino</p> <p>Párrafo 2: Deber de los Estados del pabellón de aprobar leyes y reglamentos relativos a la contaminación causada por los buques</p>	<p>Se hace referencia a las "organización internacional competente"</p> <p>Se hace referencia a "reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente"</p>	<p>MARPOL SOLAS Regla V/8 (numerada V/10 en las enmiendas de 2000) Resolución A.572(14) Resolución A.858(20) AFS, 2001</p> <p>MARPOL</p>	<p>La OMI es la organización internacional competente para establecer reglas y normas internacionales relativas a la contaminación causada por los buques</p> <p>1 La OMI es la organización internacional competente</p> <p>2 La legislación nacional tendrá como mínimo el mismo efecto que el Convenio MARPOL, que representa las normas mínimas para los Estados de abanderamiento</p>
-----	----------------------------------	--	--	--	--

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

211 (cont.)	Contaminación causada por buques	<p>Párrafo 3: Deber de los Estados de dar la debida publicidad a los requisitos especiales de entrada en sus puertos y de comunicarlos a la organización internacional competente</p> <p>Párrafo 5: Adopción por los Estados ribereños de leyes y reglamentos para la prevención de la contaminación causada por buques en su ZEE, conformes a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados y establecidos por conducto de la organización internacional competente</p> <p>Párrafo 6: Área especial para la prevención de la contaminación causada por los buques en la ZEE del Estado ribereño</p>	<p>Referencia a la "organización internacional competente"</p> <p>Referencia a las "reglas y estándares internacionales generalmente aceptados y establecidos por conducto de la organización internacional competente"</p>	<p>MARPOL</p> <p>MARPOL Resolución A.720(17) (Revisada por A.927(22)) SOLAS REGLAMENTO DE ABORDAJES</p>	<p>1 La OMI es la organización internacional competente.</p> <p>La OMI es la organización internacional competente para establecer reglas y normas internacionales relativas a la contaminación causada por los buques</p> <p>MEPC 46 (2001) revisó las Directrices para la designación de zonas especiales en el marco del MARPOL 73/78 y las directrices para la determinación y designación de zonas marinas particularmente sensibles</p>
-------------	----------------------------------	---	---	---	---

211 (cont.)	Contaminación causada por buques	<p>Párrafo 6 a): Prescripciones y procedimientos para obtener el reconocimiento de un área especial</p> <p>Párrafo 6 c): Leyes y reglamentos adicionales para el área especial relativos a las descargas o las prácticas de navegación</p> <p>Párrafo 7: Reglas y estándares internacionales mencionados en el artículo 211 que incluyen los relativos a la notificación a los Estados ribereños en caso de incidentes o accidentes marítimos</p>	<p>Se hace referencia a "consultas apropiadas por conducto de la organización internacional competente con cualquier otro Estado interesado"</p> <p>Se hace referencia a "reglas y estándares internacionales generalmente aceptados" relativos al diseño, construcción, dotación o equipo de los buques</p> <p>Este párrafo completa lo dispuesto en el artículo 211 1)</p>	<p>SOLAS Convenio de Líneas de Carga MARPOL Convenio de Formación</p> <p>MARPOL (artículo 8) y Protocolo I Convenio de Cooperación (artículo 4)</p>	<p>La OMI es la organización internacional competente</p> <p>Las reglas internacionales generalmente aceptadas representan los niveles más altos</p> <p>La OMI es la organización internacional competente para establecer reglas y normas internacionales relativas a la pronta notificación a los Estados ribereños afectados por incidentes de contaminación</p>
212	Contaminación desde la atmósfera o a través de ella	Párrafo 1: La legislación nacional debe tener en cuenta las reglas convenidas internacionalmente	Se hace referencia a "las reglas y estándares así como las prácticas y procedimientos recomendados convenidos internacionalmente"	MARPOL Anexo VI (1997) (con la elaboración de una estrategia de la OMI para la emisión de gases atmosféricos de los buques)	La OMI es la organización competente para establecer las reglas y normas mundiales

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

212 (cont.)	Contaminación desde la atmósfera o a través de ella	Párrafo 3: Establecimiento en los planos mundial y regional de reglas y estándares por conducto de las organizaciones internacionales competentes	Se hace referencia a "las organizaciones internacionales competentes"		
216	Ejecución respecto de la contaminación por vertimiento	Ejecución de la legislación nacional y las reglas aplicables establecidas por conducto de las organizaciones internacionales competentes	Se hace referencia a "las reglas y estándares internacionales" establecidos por conducto de las "organizaciones internacionales competentes"	Convenio de Londres	La OMI es la organización internacional competente
217	Ejecución por el Estado de pabellón	Párrafo 1: Los Estados del pabellón velarán por que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las reglas internacionales	Se hace referencia a "las reglas y estándares internacionales aplicables, establecidos por conducto de la organización internacional competente"	MARPOL	1 La OMI es la organización internacional competente para establecer las reglas y normas relativas a la contaminación causada por los buques  2 El Estado de abanderamiento se encargará de la ejecución del MARPOL en la medida de lo "aplicable"

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

217 (cont.)	Ejecución por el Estado de pabellón	Párrafo 2: Prohibición de navegar	Se hace referencia a las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1, incluidos los relativos al diseño, construcción, equipo y dotación de buques	SOLAS Convenio de Líneas de Carga MARPOL Convenio de Formación	Igual que lo anterior
		Párrafo 3: Transporte e inspección de los certificados	Se hace referencia a las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1	MARPOL	Igual que lo anterior
		Párrafo 4: Investigación e iniciación de los procedimientos respecto de una presunta infracción	Se hace referencia a "las reglas y estándares establecidos por conducto de la organización internacional competente"	MARPOL (artículo 4)	La OMI es la organización internacional competente para establecer las reglas y normas relativas a la contaminación causada por los buques
		Párrafo 7: Deber de los Estados del pabellón de informar a la organización internacional competente sobre las medidas tomadas	Se hace referencia a la "organización internacional competente"	MARPOL (artículo 4)	La OMI es la organización internacional competente

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

218	Ejecución por el Estado del puerto	<p> párrafo 1: El Estado del puerto podrá realizar investigaciones e iniciar procedimientos respecto de cualquier descarga procedente de un buque que se encuentre en un puerto o en una instalación terminal costa afuera de dicho Estado, que constituya una violación y que se realice fuera de las aguas de jurisdicción de dicho Estado</p>	Se hace referencia a las descargas hechas en violación de las "reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de la organización internacional competente"	MARPOL	<p>1 La OMI es la organización internacional competente para establecer las reglas internacionales relativas a las descargas de los buques</p> <p>2 El Estado rector del puerto se encargará de la ejecución del MARPOL en la medida en que éste sea "aplicable" al Estado en cuestión</p>
219	Medidas relativas a la navegabilidad de los buques para evitar la contaminación	Deber de los Estados de tomar medidas administrativas contra los buques que se encuentren en uno de sus puertos o instalaciones terminales costa afuera y que violen las reglas y estándares internacionales en materia de navegabilidad y, a consecuencia de ello, amenacen causar daños al medio marino	Se hace referencia a "las reglas y estándares internacionales aplicables en materia de navegabilidad de los buques"	<p>MARPOL SOLAS Convenio de Líneas de Carga</p> <p>COLREG Convenio de Formación</p>	



D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

220	Ejecución por los Estados ribereños	<p>Párrafo 1: Iniciación de los procedimientos por parte del Estado ribereño contra un buque que se encuentre en un puerto o en una instalación terminal costa afuera de dicho Estado respecto de cualquier infracción cometida en el mar territorial o en la ZEE</p> <p>Párrafo 7: Deber del Estado ribereño de autorizar al buque a proseguir su viaje en caso de que el buque garantice el cumplimiento de los requisitos en materia de fianza u otras garantías financieras apropiadas</p>	<p>Se hace referencia a "las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques"</p> <p>Se hace referencia a la "organización internacional competente"</p>	MARPOL	<p>El Estado ribereño podrá implantar el MARPOL en la medida en que sea "aplicable" al Estado en cuestión.</p> <p>La OMI es la organización internacional competente</p>
221	Medidas para evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos	Derecho de los Estados de tomar, más allá del mar territorial, medidas proporcionadas a fin de evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos		Convenio de Intervención Protocolo de 1973 relativo al Convenio de Intervención	

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

222	Ejecución respecto de la contaminación atmosférica	Deber de los Estados de dictar leyes y reglamentos para dar efecto a las reglas y estándares internacionales aplicables, establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes relativos a la contaminación atmosférica	Se hace referencia a "las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes"	Anexo VI del MARPOL	La OMI es la organización internacional competente
223	Iniciación de los procedimientos	Presentación de pruebas y asistencia de representantes oficiales a los procedimientos iniciados contra un buque	Se hace referencia a la "organización internacional competente"		La OMI es la organización internacional competente.
226	Investigación de buques extranjeros	Evitar la inspección física innecesaria de buques y límites de tal inspección	Se hace referencia a "las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados" y a "las leyes y reglamentos aplicables o las reglas y estándares internacionales"	MARPOL	
228	Suspensión de procedimientos y limitaciones a su iniciación	Suspensión especial y condiciones para la limitación de los procedimientos en virtud de los cuales se puedan imponer sanciones	Se hace referencia a las reglas y estándares internacionales aplicables relativos a la contaminación causada por los buques	MARPOL	
230	Sanciones pecuniarias y respeto de los derechos reconocidos de los acusados		Se hace referencia a las reglas y estándares internacionales aplicables relativos a la contaminación causada por los buques	MARPOL	

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

231	Notificación al Estado de pabellón y a otros Estados interesados			MARPOL artículo 5 3)	
233	Garantías respecto de los estrechos utilizados para la navegación internacional	Derecho de los Estados ribereños de los estrechos de tomar medidas contra buques extranjeros que hayan cometido una infracción de las normas de seguridad de prevención de la contaminación que causen o amenacen con causar daños graves al medio marino de un estrecho	Se hace referencia a "las leyes y reglamentos mencionados en los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 42"		
235	Responsabilidad	Deber de colaborar en la elaboración del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias		Convenio de Responsabilidad Civil y Protocolos Convenio del Fondo y Protocolos Convenio SNP Convenio debido a contaminación por los hidrocarburos, 2001	
237	Obligaciones contraídas en virtud de otras convenciones sobre protección y preservación del medio marino	Cláusula que indica que las disposiciones de este artículo no afectarán a otras obligaciones y deber de cumplir las obligaciones de manera compatible con la Convención	Se hace referencia a las convenciones sobre protección y preservación del medio marino	MARPOL Convenio de Londres Convenio de Intervención Convenio de Cooperación Convenio de Responsabilidad Civil Convenio del Fondo Convenio SNP	Los convenios de la OMI sobre la protección del medio marino reflejan principios compatibles con la Convención

D.G.T.M. Y M.M.  
BOL. INF. MARIT. 8/2003

### INVESTIGACION CIENTIFICA MARINA

242 – 244	Cooperación internacional	Fomento de la cooperación internacional, la publicación y la difusión de información y conocimientos	Se hace referencia a las "organizaciones internacionales competentes"	MARPOL Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres	La OMI es la organización internacional competente
261	No obstaculación de las rutas de navegación internacional	El emplazamiento y la utilización de cualquier tipo de instalaciones o equipo de investigación científica no constituirán un obstáculo en las rutas de navegación internacional establecidas			
262	Signos de identificación y señales de advertencia	Deber de instalar signos de identificación en las instalaciones o equipo y de utilizar señales de advertencia adecuadas para garantizar la seguridad de la navegación	Se hace referencia a "las reglas y estándares establecidos por las organizaciones internacionales competentes"		La OMI es el órgano más adecuado para elaborar reglas y normas internacionales sobre señales de advertencia. (Tienen cierta pertenencia las resoluciones A.671(16) y A.672(16) sobre instalaciones mar adentro)

**DESARROLLO Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGIA MARINA**

268	Objetivos básicos		Se hace referencia a "las organizaciones internacionales competentes"		Los objetivos pertinentes de la transmisión de tecnología forman parte del Programa integrado de cooperación técnica
269 A 272	Medidas para lograr los objetivos básicos		Se hace referencia a "las organizaciones internacionales competentes"		La OMI podrá hacer referencia a algunos de los acuerdos y medidas específicas previstas en la Convención
275 A 277	Centros nacionales y regionales de investigación científica y tecnología marina		Se hace referencia a "las organizaciones internacionales competentes"		

**SOLUCION DE CONTROVERSIAS**

288	Procedimientos obligatorios conducentes a decisiones obligatorias	Competencia de las cortes o tribunales	Se hace referencia a "la interpretación o la aplicación de un acuerdo internacional concerniente a los fines de esta Convención"	Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres	El Protocolo de 1996 relativo al Convenio de Londres es el único instrumento de la OMI en el que se permite a las Partes utilizar las disposiciones de solución de controversias de la Convención
-----	---	--	--	---	---

### SOLUCION DE CONTROVERSIAS

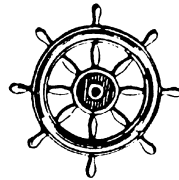
292	Pronta liberación de buques y de sus tripulaciones	Presentación por el Estado de pabellón ante una corte o tribunal de la cuestión de la liberación del buque o de su tripulación si el Estado que lo ha retenido no ha cumplido las disposiciones con respecto a la pronta liberación del buque o de su tripulación o una vez constituida fianza razonable u otra garantía financiera			
297	Límitaciones a la aplicabilidad de la sección 2 (que trata de los procedimientos obligatorios conducentes a decisiones obligatorias)	Párrafo 1 c): Las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de esta Convención que resulten de la contravención, alegada por un Estado ribereño, de las normas relativas a la prevención de la contaminación, se someterán a los procedimientos obligatorios conducentes a decisiones obligatorias establecidos en la sección 2	Se hace referencia a "reglas y estándares internacionales específicos relativos a la protección y preservación del medio marino" que hayan sido establecidos "por conducto de una organización internacional competente"	MARPOL Convenio de Londres	En ciertos casos, las normas de prevención de la contaminación de la OMI se verán sujetas a los procedimientos obligatorios conducentes a decisiones obligatorias

### DISPOSICIONES FINALES

311	Relación con otras convenciones y acuerdos internacionales	La Convención no modificará los acuerdos internacionales compatibles con ella o expresamente autorizados por las disposiciones de la Convención		Los tratados y otras Reglas internacionales de la OMI	
-----	--	---	--	---	--

### ANEXOS

Anexo VI Artículo 22	Competencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar	Se hace referencia a las controversias sujetas a otros acuerdos	Se hace referencia a "un tratado o convenio ya en vigor que verse sobre las materias objeto de esta Convención"	Los tratados en vigor de la OMI relacionados con los objetivos de la Convención	Las Partes en el tratado podrán estar de acuerdo en recurrir al Tribunal
Anexo VIII Artículo 2	Lista de expertos	Lista de expertos en las materias de navegación, incluida la contaminación causada por buques y por vertimiento	Se hace referencia a "la Organización Marítima Internacional"		



## **INFORMACIONES**

### **A G E N D A**

Septiembre	8 – 12	OMI – Londres Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF). 46º período de sesiones
	22 – 26	OMI – Londres Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC) 8º período de sesiones.
Octubre	6 – 10	OMI - Londres Vigésima quinta reunión consultiva de las Partes Contratantes del Convenio de Londres (LC).
	13 – 17	OMI – Londres Comité Jurídico (LEG). 87º periodo de sesiones.

