

---

BOLETÍN INFORMATIVO MARÍTIMO N° 3 / 2014

Valparaíso, Marzo 2014

---

ÍNDICE

*ACTIVIDAD NACIONAL*

*RESOLUCIONES*

	Página
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12200/ 4, de 31 de Enero de 2014. Fija línea de la playa en La Rinconada, Sector Las Losas, Comuna y Provincia de Antofagasta, IIa. Región.....	7
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12200/ 5, de 06 de Febrero de 2014. Fija línea de la playa en Sector Club de Yates de Pichidangui, Comuna de Los Vilos, Provincia de Choapa, IVa. Región.....	8
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12200/ 7, de 24 de Febrero de 2014. Fija línea de la playa en Sector San Antonio, Comuna de Quellón, Provincia de Chiloé, Xa. Región.....	9
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12200/ 8, de 24 de Febrero de 2014. Fija línea de la playa en Sector Punta Panitao, Bahía Chincui, Comuna de Puerto Montt, Provincia de Llanquihue, Xa, Región.....	10
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12805/ 6, de 06 de Marzo de 2014. Da de Baja del Registro de Matrícula de Naves Mayores, a la Nave “ALEJANDRINA”, por Cambio de Nombre y por sufrir alteraciones en su casco, que aumentaron su tonELAJE .....	11
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 234, de 6 de Marzo de 2014. Autoriza uso del Detergente “BIOPEROX 35” en jurisdicción de la Autoridad Marítima.....	12
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 251, de 11 de Marzo de 2014. Autoriza uso del Dispersante Químico “ULTRADISPER” .....	14

	Página
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 255, de 11 de Marzo de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “HUELMO” de la Empresa AQUACHILE S.A.....	15
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12805/ 7, de 18 de Marzo de 2014. Da de Baja del Registro de Matrícula de Naves Mayores, a la Nave “ORCA YAGÁN”, por Pérdida Total comprobada.....	19
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12805/ 8, de 19 de Marzo de 2014. Da de Baja del Registro de Matrícula de Naves Mayores, a la Nave “GUANAYE 5”, por Enajenación al Extranjero.....	20
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12805/ 9, de 24 de Marzo de 2014. Da de Baja del Registro de Matrícula de Naves Mayores, a la Nave “CALAFQUÉN”, por Enajenación al Extranjero.....	21
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 311, de 24 de Marzo de 2014. Aprueba Plan de Gestión y Manejo de Agua de Lastre, de la M/N “CORCOVADO”.....	22
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 312 de 24 de Marzo de 2014. Otorga Permiso Ambiental Sectorial referido al Artículo 68 del D.S. (MINSEGPRES) N° 95 del 21 de Agosto de 2001, a la Pesquera Cabo Spencer S.A., para su Proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de++ Cultivo, Código de Centro 120083, Sector Estero Poca Esperanza, al Oeste de Bahía Tranquila, Pert 213122186.”.....	25
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 313 de 24 de Marzo de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, u otras sustancias susceptibles de contaminar de la Empresa CAP para su Puerto Punta Totoralillo, ubicado en Caldera.....	28
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 331 de 28 de Marzo de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Concentrado de Cobre, en Antofagasta Terminal Internacional (A.T.I.), perteneciente a la Empresa Portuaria Antofagasta.....	32
- Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 332, de 28 de Marzo de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, para el Centro de Cultivo “MARCHANT”, perteneciente a la Empresa AQUACHILE S.A.....	36

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 333, de 28 de Marzo de 2014. Aprueba Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, perteneciente a la Sociedad Pesquera LANDES S.A., para su Planta San Vicente.....	40
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 334, de 28 de Marzo de 2014. Otorga Permiso Ambiental Sectorial referido al Artículo 73 del D.S. N° 95 (MINSEGPRES) del 21 de Agosto de 2001, a la Empresa ACUIMAG S.A., para su Proyecto “Piscicultura de Recirculación Río Holleberg”.....	44
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 335, de 28 de Marzo de 2014. Otorga Permiso Ambiental Sectorial referido al Artículo 68 del D.S. (MINSEGPRES) N° 95 del 21 de Agosto de 2001, a la Pesquera Cabo Spencer S.A., para su Proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120083, Sector Estero Poca Esperanza, al Oeste de Bahía Tanquila, Pert 213122186.” .....	47
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 336, de 28 de Marzo de 2014. Otorga Permiso Ambiental Sectorial referido al Artículo 68 del D.S. (MINSEGPRES) N° 95 del 21 de Agosto de 2001, a la Pesquera Cabo Spencer S.A., para su Proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120084, Sector Estero Poca Esperanza, al Suroeste de Bahía Tanquila, Pert 213122185.” .....	50
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 337, de 28 de Marzo de 2014. Otorga Permiso Ambiental Sectorial referido al Artículo 68 del D.S. (MINSEGPRES) N° 95 del 21 de Agosto de 2001, a la Pesquera Cabo Spencer S.A., para su Proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120081, Sector Estero Poca Esperanza, Península Barros Arana, Pert 213122187.” .....	53
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 338, de 28 de Marzo de 2014. Otorga Permiso Ambiental Sectorial referido al Artículo 68 del D.S. (MINSEGPRES) N° 95 del 21 de Agosto de 2001, a la Empresa ACUIMAG S.A., para su Proyecto “Centro de Cultivo de Salmónidos Península Vicuña Mackena, Estero Poca Esperanza, XIIa. Región, N°. Pert. 204122009.....	56
-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 339, de 28 de Marzo de 2014. Otorga Permiso Ambiental Sectorial referido al Artículo 68 del D.S. (MINSEGPRES) N° 95 del 21 de Agosto de 2001, a la Empresa ACUIMAG S.A., para su Proyecto “Centro de Cultivo de Salmónidos, Estero Poca Esperanza, Sector Brazo Guardramiro, Comuna de Natales, XIIa. Región, N°.Pert. 207122034.....	59

-	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Ordinario N° 12600/ 05/ 340, de 28 de Marzo de 2014. Otorga Permiso Ambiental Sectorial referido al Artículo 68 del D.S. (MINSEGPRES) N° 95 del 21 de Agosto de 2001, a la Empresa ACUIMAG S.A., para su Proyecto “Centro de Cultivo de Salmónideos, Canal Valdés, Punta Jonshon, Comuna de Natales, XIIa. Región, N°.Pert. 207122057.....	62
---	--	----

### *ACTIVIDAD INTERNACIONAL*

-	O.M.I. - Resolución A.1061(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	66
-	O.M.I. - Resolución A.1070(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	104
-	O.M.I. - Resolución A.1073(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	122
-	O.M.I. - Resolución A.1074(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	127
-	O.M.I. - Resolución A.1075(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	129
-	O.M.I. - Resolución A.1078(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	148
-	O.M.I. - Resolución A.1080(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	152
-	O.M.I. - Resolución A.1083(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	156
-	O.M.I. - Resolución A.1084(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	160
-	O.M.I. - Resolución A.1085(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	164
-	O.M.I. - Resolución A.1086(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	168
-	O.M.I. - Resolución A.1087(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	170
-	O.M.I. - Resolución A.1088(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	176
-	O.M.I. - Resolución A.1089(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	178
-	O.M.I. - Resolución A.1090(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	180
-	O.M.I. - Resolución A.1092(28), adoptada el 4 de Diciembre de 2013.....	182
-	O.M.I. - Resolución MSC.357(92), adoptada el 21 de Junio de 2013.....	187
-	O.M.I. - Resolución MSC.358(92), adoptada el 21 de Junio de 2013.....	190
-	O.M.I. - Resolución MSC.359(92), adoptada el 21 de Junio de 2013.....	193

	Página
- O.M.I. – FAL.2/Circ.127, de 1 de Julio de 2013.....	196
- O.M.I. – MEPC.1/Circ.810, de 27 de Junio de 2013.....	216
- O.M.I. – MSC.1/Circ.1342, de 27 de Mayo de 2010.....	218
- MM.RR..EE. D.S. N° 53 – D.O. N° 40.763, DE 22.ENE.2014.....	221
- MM.RR..EE. D.S. N° 79 – D.O. N° 40.733, DE 16.DIC.2013.....	223

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

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

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

## ACTIVIDAD NACIONAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.200/4 VRS.

FIJA LÍNEA DE LA PLAYA EN LA RINCONADA,  
SECTOR LAS LOSAS, COMUNA Y PROVINCIA  
DE ANTOFAGASTA, II° REGIÓN.

L. PYA. N° 4/2014

VALPARAÍSO, 31 de Enero de 2014.

VISTO: el trabajo ejecutado por MARTA DÍAZ ULLOA, solicitado por ROSA IVÓN ROJAS GUZMÁN, relacionado con el estudio y levantamiento de la línea de la playa en La Rinconada, sector Las Losas, Comuna y Provincia de Antofagasta, II° Región; la Carta D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.200/07/107/INT., del 26 de Diciembre de 2013; el Informe Técnico del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, N° 48/24/2013, de fecha 14 de Noviembre de 2013; el plano de determinación de la línea de la playa, a escala 1 : 1.000; las atribuciones que me confiere el Artículo 1° N° 23, del Reglamento sobre Concesiones Marítimas y lo establecido en la publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3104 "Instrucciones para la determinación de la playa y terreno de playa en la costa del litoral y en la ribera de lagos y ríos",

RESUELVO:

- 1.- FÍJASE la línea de la playa en La Rinconada, sector Las Losas, Comuna y Provincia de Antofagasta, II° Región, conforme se señala en el plano DIRINMAR-4/2014 (PLANO LA-LOSAS 01), a escala 1 : 1.000, visado por el Jefe del Departamento de Borde Costero, dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, documento que es parte integrante de la presente resolución.
- 2.- ANÓTESE, COMUNÍQUESE y PUBLÍQUESE en el Boletín Informativo Marítimo.

(Fdo.)

HUMBERTO RAMÍREZ NAVARRO  
VICEALMIRANTE  
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°.12.200/ 5 VRS.

FIJA LÍNEA DE LA PLAYA EN SECTOR CLUB DE YATES DE PICHIDANGUI, COMUNA DE LOS VILOS, PROVINCIA DE CHOAPA, IV° REGIÓN.

L. PYA. N° 5/2014

VALPARAÍSO, 06 de Febrero de 2014.

VISTO: el trabajo ejecutado por GEOCÉANO MARINE LTDA., solicitado por CLUB DE YATES DE PICHIDANGUI, relacionado con la línea de la playa en el sector de Club de Yates de Pichidangui, Comuna de Los Vilos, Provincia de Choapa, IV° Región; la Carta D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.200/07/99/INT., del 6 de Diciembre de 2013; el Informe Técnico del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, N° 39/24/2013, de fecha 22 de Octubre de 2013; el plano de determinación de la línea de la playa, a escala 1 : 500; las atribuciones que me confiere el Artículo 1° N° 23, del Reglamento sobre Concesiones Marítimas y lo establecido en la publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3104 "Instrucciones para la determinación de la playa y terreno de playa en la costa del litoral y en la ribera de lagos y ríos",

RESUELVO:

- 1.- FÍJASE la línea de la playa en el sector del Club de Yates de Pichidangui, Comuna de Los Vilos, Provincia de Choapa, IV° Región, conforme se señala en el plano DIRINMAR-7/2014 (PLANO LP-PICH-101-YAT-01), a escala 1 : 500, visado por el Jefe del Departamento de Borde Costero, dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, documento que es parte integrante de la presente resolución.
- 2.- ANÓTESE, COMUNÍQUESE y PUBLÍQUESE en el Boletín Informativo Marítimo.

(Fdo.)

HUMBERTO RAMÍREZ NAVARRO  
VICEALMIRANTE  
DIRECTOR GENERAL



D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.200/ 7 VRS.

FIJA LÍNEA DE LA PLAYA EN SECTOR SAN ANTONIO, COMUNA DE QUELLÓN, PROVINCIA DE CHILOÉ, X° REGIÓN.

L. PYA. N° 6/2014

VALPARAÍSO, 24 de Febrero de 2014.

VISTO: el trabajo ejecutado por la Ingeniero Geomensor Sra. Elena Riveros R., ASESORIAS Y CONSTRUCCIONES TRINOGO LTDA., solicitado por PUERTO QUELLÓN S.A., relacionado con el línea de la playa en el sector San Antonio, Comuna de Quellón, Provincia de Chiloé, X° Región; la Carta D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.200/07/92/INT., del 22 de Octubre de 2013; el Informe Técnico del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, N° 37/24/2013, de fecha 14 de Octubre de 2013; el plano de determinación de la línea de la playa, a escala 1 : 1.000; las atribuciones que me confiere el Artículo 1° N° 23, del Reglamento sobre Concesiones Marítimas y lo establecido en la publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3104 "Instrucciones para la determinación de la playa y terreno de playa en la costa del litoral y en la ribera de lagos y ríos",

RESUELVO:

- 1.- FÍJASE la línea de la playa en sector San Antonio, Comuna de Quellón, Provincia de Chiloé, X° Región, conforme se señala en el plano DIRINMAR-5/2014 (PLANO L-01), a escala 1 : 1.000, visado por el Jefe del Departamento de Borde Costero, dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, documento que es parte integrante de la presente resolución.
- 2.- ANÓTESE, COMUNÍQUESE y PUBLÍQUESE en el Boletín Informativo Marítimo.

(Fdo.)

HUMBERTO RAMÍREZ NAVARRO  
VICEALMIRANTE  
DIRECTOR GENERAL

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

FIJA LÍNEA DE LA PLAYA EN SECTOR PUNTA PANITAO, BAHÍA CHINCUI, COMUNA DE PUERTO MONTT, PROVINCIA DE LLANQUIHUE, X° REGIÓN.

L. PYA. N° 7/2014

VALPARAÍSO, 24 de Febrero de 2014.

VISTO: el trabajo ejecutado por el Topógrafo Sr. LUIS MEZA OLIVA, HITOS LTDA., solicitado por ASESORÍAS Y CONSTRUCCIONES NAVALES LTDA., relacionado con el línea de la playa en el sector de Punta Panitao, Bahía Chincui, Comuna de Puerto Montt, Provincia de Llanquihue, X° Región; la Carta D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.200/07/101/INT., del 12 de Diciembre de 2013; el Informe Técnico del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, N° 38/24/2013, de fecha 22 de Octubre de 2013; el plano de determinación de la línea de la playa, a escala 1 : 1.000; las atribuciones que me confiere el Artículo 1° N° 23, del Reglamento sobre Concesiones Marítimas y lo establecido en la publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3104 “Instrucciones para la determinación de la playa y terreno de playa en la costa del litoral y en la ribera de lagos y ríos”,

RESUELVO:

- 1.- FÍJASE la línea de la playa en el sector de Punta Panitao, Bahía Chincui, Comuna de Puerto Montt, Provincia de Llanquihue, X° Región, conforme se señala en el plano DIRINMAR-6/2014 (PLANO 1 DE 1), a escala 1 : 1.000, visado por el Jefe del Departamento de Borde Costero, dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, documento que es parte integrante de la presente resolución.
- 2.- ANÓTESE, COMUNÍQUESE y PUBLÍQUESE en el Boletín Informativo Marítimo.

(Fdo.)

HUMBERTO RAMÍREZ NAVARRO  
VICEALMIRANTE  
DIRECTOR GENERAL

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.805/ 6 VRS.

DA DE BAJA DEL REGISTRO DE MATRÍCULA  
DE NAVES MAYORES A LA NAVE  
“ALEJANDRINA”.

VALPARAÍSO, 06 de Marzo de 2014.

VISTO: la solicitud de Naviera Austral S.A.; el Certificado Nacional de Arqueo A-N° 0991110, de fecha 16 de enero de 2014; lo dispuesto en el Art. 21 N° 8 del D.L. N° 2.222 de 1978, y teniendo presente las facultades que me confiere el Art. 3° del D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953,

R E S U E L V O:

DÉSE DE BAJA del Registro de Matrícula de Naves Mayores de esta Dirección General, por CAMBIO DE NOMBRE Y POR SUFRIR ALTERACIONES EN SU CASCO QUE AUMENTARON SU TONELAJE, a la nave mayor “ALEJANDRINA” inscrita bajo el N° 2884, con fecha veintisiete de mayo de mil novecientos noventa y seis, a nombre de NAVIERA AUSTRAL S.A.

EXTIÉNDASE, en la fecha indicada precedentemente, nueva matrícula sobre la nave, con el nombre de “COMAU” y transcribese hipoteca y prohibición vigentes.-

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.-

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

RODRIGO RAMÍREZ DANERI  
CAPITÁN DE NAVÍO JT  
JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 234 VRS.

AUTORIZA USO DEL DETERGENTE “BIOPEROX 35”  
EN JURISDICCIÓN DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA.

VALPARAÍSO, 06 de Marzo de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren los artículos 5° y 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; los artículos 2°, 3°, 5° y 14° del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, promulgado por el D.S.(M) N° 1 de 1992,

CONSIDERANDO:

- 1.- Lo expuesto por la empresa BIOTEC CHILE S.A., a través de su carta s/n° y sin fecha, recepcionada con fecha 03 de febrero de 2014, en la que solicita autorización para el uso del detergente limpiador oxidante “BIOPEROX 35” sobre la superficie de naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas presentes en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- 2.- Los resultados de los bioensayos de toxicidad aguda y crónica efectuados al producto “BIOPEROX 35”, en el Laboratorio de Bioensayos de la Facultad de Ciencias del Mar y de Recursos Naturales de la Universidad de Valparaíso, a través del informe N° 17/2013, de fecha 25 de Noviembre de 2013.
- 3.- La ficha técnica y de seguridad del producto “BIOPEROX 35”, en la que se indica una Dosis Letal (CL<sub>50-48h</sub>) de 0,062 ppm en *Daphnia pulex* y 0,066 ppm en *Harpacticus littoralis* y una Dosis Crónica (EC<sub>50-96h</sub>) de 0,053 ppm en *Selenastrum capricornutum* y 0,060 ppm en *Harpacticus littoralis*, especies dulceacuícolas y marinas locales y susceptibles de cultivo; así como también, las diluciones aplicadas a distintos usos.

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso del producto detergente “BIOPEROX 35” sobre naves, artefactos navales y otras instalaciones acuáticas, bajo la condición que su utilización sea restrictivamente efectuada de acuerdo a lo especificado en las fichas técnica y de seguridad y en una concentración igual o inferior a 0,060 ppm en ambientes marinos y 0,053 ppm en ambientes dulceacuícolas, prohibiéndose arrojar y disponerlo en el cuerpo de agua.

- 2.- ESTABLÉCESE:

Atendiendo que, se reconocen las particulares características ambientales que pueda revestir un determinado cuerpo de agua de la jurisdicción nacional, el usuario que desee aplicar el producto “BIOPEROX 35” deberá solicitar siempre, la autorización previa a la Autoridad Marítima local, procediendo a informarle lo siguiente:

- a.- Copia de la presente resolución que autoriza uso del detergente en jurisdicción de la Autoridad Marítima.
- b.- Lugar, ubicación y características del medio en donde se empleará el detergente.
- c.- Fecha o período de aplicación del detergente.

- d.- Conocimiento de las condiciones de dilución y concentración del producto.
  - e.- Lugar y período de almacenamiento del producto.
  - f.- Cumplimiento de las disposiciones sobre prevención de riesgos de los operarios.
- 3.- La presente Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979, y tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación.
- 4 Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar el titular a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras, y/o actividades asociadas a la solicitud, en conformidad a lo establecido en la normativa vigente.
- 5.- ANÓTESE, REGÍSTRESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 251 VRS.

AUTORIZA EL USO DEL DISPERSANTE QUÍMICO  
“ULTRADISPER”.

VALPARAÍSO, 11 de Marzo de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la empresa SPARTAN DE CHILE LTDA., a través de sus cartas de fecha 30 de septiembre del 2013 y 24 de febrero del 2014 sin n°; el informe de Bioensayo de Toxicidad y Efectividad del Dispersante para Derrames de Petróleo “ULTRADISPER”, emitido por la Facultad de Ciencias del Mar y de Recursos Naturales de la Universidad de Valparaíso de fecha diciembre de 2013, y las facultades que me confiere la Ley N° 2.222, Título IX, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

- 1.- AUTORIZÁSE, el uso del dispersante denominado “ULTRADISPER” en aguas marinas del litoral de la República, sólo bajo condiciones que permitan una dilución al 0,27% o mayor del producto en agua de mar, y en una concentración igual o menor a 2.174 ppm.
- 2.- Su aplicación siempre deberá ser autorizada y supervisada por la Autoridad Marítima Local, en atención a que su uso debe ser “sólo eventual, controlado y exclusivamente en agua de mar” al producirse un derrame o vertimiento de hidrocarburo.

ESTABLÉCESE:

- 1.- La presente Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D.S. (M.) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979 y tendrá una vigencia de cinco (5) años a contar de la fecha de aprobación.
- 2.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 255 VRS.

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

VALPARAÍSO, 11 de Marzo de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa "AQUACHILE S.A.", remitida por intermedio de la Gobernación Marítima de Puerto Montt, mediante Guía de Remisión N° 10.400/04/2014, de fecha 31 de enero de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia de su centro de cultivo "HUELMO"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUEBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "HUELMO", perteneciente a la empresa "AQUACHILE S.A.", ubicado en las coordenadas L: 41° 40' 01,00" S; G: 073° 02' 56,21" W, Bahía Huelmo, Comuna de Puerto Montt, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

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

- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en el Centro de Cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- DÉJESE SIN EFECTO, la Resolución D.G.T.M. y M.M. ORD. N° 12600/05/186, del 18 de febrero de 2014, que aprueba el Plan de Contingencia para el control de derrames de hidrocarburos para el centro de cultivo "HUELMO" de la empresa "AQUACHILE" S.A.
- 6.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Puerto Montt.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO







D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.805/ 7 VRS.

DA DE BAJA DEL REGISTRO DE MATRÍCULA  
DE NAVES MAYORES A LA NAVE "ORCA  
YAGAN"

VALPARAÍSO, 18 de Marzo de 2014.

VISTO: La Resolución de la Gobernación Marítima de Puerto Montt, G.M. PMO. ORD. N° 12.050/20, de fecha veintinueve de abril de dos mil trece, que resuelve Investigación Sumaria Administrativa Marítima; lo dispuesto por el art. 21 N° 2 del D.L. N° 2.222 de 1978 - Ley de Navegación, y teniendo presente las facultades que me confiere el art. 3° del D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953,

R E S U E L V O

DÉSE DE BAJA del Registro de Matrícula de Naves Mayores de esta Dirección General, por PÉRDIDA TOTAL COMPROBADA, a la nave "ORCA YAGAN", inscrita bajo el N° 3130, con fecha once de agosto de dos mil cinco, a nombre de NAVIERA ORCA CHILE S.A.-

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.-

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL.

(Fdo.)

RODRIGO RAMÍREZ DANERI  
CAPITÁN DE NAVÍO JT  
JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO

+

D.G.T.M Y M.M. ORDINARIO N° 12.805/ 8 VRS.

DA DE BAJA DEL REGISTRO DE MATRÍCULA  
DE NAVES MAYORES A LA NAVE “GUANAYE  
5”

VALPARAÍSO, 19 de Marzo de 2014.

VISTO: La solicitud de Orizon S.A., de fecha trece de marzo de dos mil catorce; la Escritura Pública de Compraventa de la nave a Borsea S.A., sociedad ecuatoriana, otorgada en Santiago de Chile, en la notaría de don Félix Jara Cadot, el seis de marzo de dos mil catorce; lo dispuesto por el art. 21 N° 5 del D.L. N° 2.222 de 1978 sobre Ley de Navegación; la circunstancia que la nave no reconoce hipoteca ni gravamen, vigentes, que puedan afectarla o gravarla y teniendo presente las facultades que me confiere el art. 3° del D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953,

R E S U E L V O:

DÉSE DE BAJA del Registro de Matrícula de Naves Mayores de esta Dirección General, por ENAJENACIÓN AL EXTRANJERO, a la nave “GUANAYE 5”, inscrita bajo el N° 2723, con fecha diecinueve de abril de mil novecientos noventa y uno, a nombre de ORIZON S.A.-

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

RODRIGO RAMÍREZ DANERI  
CAPITÁN DE NAVÍO JT  
JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.805/ 9 VRS.

DA DE BAJA DEL REGISTRO DE MATRÍCULA  
DE NAVES MAYORES A LA NAVE  
“CALAFQUÉN”.

VALPARAÍSO, 24 de Marzo de 2014.

VISTO: La solicitud de Remolcadores Ultratug Limitada, la venta de la nave a JSC Masco, empresa rusa; lo dispuesto por el Art. 21 N° 5 del D.L N° 2.222 de 1978 sobre Ley de Navegación; la circunstancia que la nave no reconoce hipoteca ni gravamen, vigentes, que puedan afectarla o gravarla y teniendo presente las facultades que me confiere el Art. 3° del D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953,

R E S U E L V O:

DÉSE DE BAJA del Registro de Matrícula de Naves Mayores de esta Dirección General, por ENAJENACIÓN AL EXTRANJERO, a la nave “CALAFQUÉN”, inscrita bajo el N° 2904, con fecha diez de enero de mil novecientos noventa y siete, a nombre de REMOLCADORES ULTRATUG LIMITADA.-

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

RODRIGO RAMÍREZ DANERI  
CAPITÁN DE NAVÍO JT  
JEFE DEPARTAMENTO JURÍDICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 311 VRS.

APRUEBA PLAN DE GESTIÓN Y MANEJO DE AGUA  
DE LASTRE DE LA M/N "CORCOVADO".

VALPARAÍSO, 24 de Marzo de 2014.

VISTO: la solicitud presentada por la Empresa Humboldt Shipmanagement, para su M/N "CORCOVADO", mediante carta N° SQES/0421/PSV, de fecha 12 de Marzo de 2014, lo recomendado en la Directiva A-51/002, aprobada por Resolución D.G.T.M. Y M.M. Ordinario N° 12600/98, del 24 de Enero del 2012 y teniendo presente las facultades que me confiere el D.L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de Mayo de 1978.

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE, el Plan de Gestión y Manejo de Agua de Lastre para la M/N "CORCOVADO" N° OMI 9260378, presentado por la Empresa Humboldt Shipmanagement, quien será responsable de su cumplimiento ante la Autoridad Marítima Nacional.

El citado Plan contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una orientación sobre los aspectos relacionados con la adecuada gestión del agua de lastre, resguardando una efectiva seguridad de la nave.

- 2.- DISPÓNESE, que la Empresa Armatorial revisará el Plan cada año para evaluar los cambios que pudieran presentarse en la legislación o reglamentación, nacionales e internacionales, los datos y números asociados con la organización o las políticas de la empresa, entre otros; proceso que se registrará en la Ficha de Revisión que se acompaña.

El Plan sólo podrá ser modificado con aprobación de la Autoridad Marítima Nacional, debiendo la empresa hacer llegar los antecedentes para su posterior resolución. En consecuencia, tendrá una vigencia de dos (2) años a contar de la fecha de aprobación del Plan, siendo extensible a cinco (5) años, dependiendo de la entrada en vigor del Convenio de Aguas de Lastre.

- 3.- ESTABLÉCESE, que el Plan de Gestión y Manejo de Agua de Lastre con su resolución aprobatoria, deberán encontrarse tanto en la Empresa Armatorial u operador como a bordo de la nave, quienes lo mantendrán ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que serán entregadas para su distribución y un ejemplar para consulta de la Autoridad Marítima Local o Estado Rector del Puerto.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

FICHA REVISIÓN  
PLAN DE GESTIÓN Y MANEJO DE AGUA DE LASTRE

ARMADOR	HUMBOLDT SHIPMANAGEMENT	
NAVE	M/N CORCOVADO (N° OMI: 9260378)	
PLAN	DE GESTIÓN Y MANEJO DE AGUA DE LASTRE	
RES. APROBATORIA	DGTM Y MM ORD. N° 12.600/05/	FECHA:

Fecha Revisión	Persona Responsable	Observaciones	Firma V°B° Responsable



D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 312 VRS.

OTORGA PERMISO AMBIENTAL SECTORIAL REFERIDO AL ARTÍCULO 68 DEL D.S. (MINSEGPRES) N° 95 DEL 21 DE AGOSTO DE 2001, A LA PESQUERA CABO SPENCER S.A., PARA SU PROYECTO “AMPLIACIÓN DE BIOMASA EN CENTRO DE CULTIVO CÓDIGO DE CENTRO 120083, SECTOR ESTERO POCA ESPERANZA, AL OESTE DE BAHÍA TRANQUILA, PERT 213122186.”

VALPARAÍSO, 28 de Marzo de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren el artículo 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; lo dispuesto en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973, promulgado por D.S. N° 1689, del 10 de Octubre de 1994, en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, promulgado por D.S. N° 476, del 26 de Mayo de 1977, en el 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, y lo establecido en el artículo 68° del D.S. (MINSEGPRES) N° 95, del 21 de Agosto de 2001, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental;

#### CONSIDERANDO:

- 1.- Los antecedentes presentados por la Pesquera CABO SPENCER S.A., al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (S.E.I.A.), para el proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120083, Sector Estero Poca Esperanza, al Oeste de Bahía Tranquila, Pert 213122186.”, jurisdicción de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- 2.- La Resolución Exenta del Servicio de Evaluación Ambiental, Región de Magallanes y Antártica Chilena, N° 171 de fecha 23 de Septiembre de 2013, que calificó ambientalmente el proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120083, Sector Estero Poca Esperanza, al Oeste de Bahía Tranquila, Pert 213122186.” y que certifica que se cumplen todos los requisitos de la normativa ambiental vigente.

#### RESUELVO:

- 1.- OTÓRGASE el Permiso Ambiental Sectorial del artículo 68° establecido en el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, a la empresa ACUIMAG S.A., cuyo proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120083, Sector Estero Poca Esperanza, al Oeste de Bahía Tranquila, Pert 213122186.” cumple con los contenidos técnicos y formales requeridos para su autorización.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, la empresa deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución mencionada, que calificó favorablemente el citado proyecto, que se resume en las siguientes condiciones:
  - a.- Producto de la utilización de lubricantes para motores, se generarán residuos como aceites usados, los que serán almacenados en recipientes cerrados, herméticos y etiquetados, que se ubicarán en un área específica y señalizada del pontón. De esta forma, se tomarán todas las medidas necesarias para prevenir la inflamación o reacción de estos, entre ellas, su separación y protección frente a cualquier riesgo capaz de provocar tales efectos, de modo de dar cumplimiento a la normativa vigente.
  - b.- No existirán residuos líquidos producto de las actividades de limpieza y desinfección del centro de cultivo, debido que el método más utilizado será la aspersión. En el caso que se utilicen pediluvios estos serán recuperados y almacenados temporalmente en contenedores herméticos para su posterior utilización para la aspersión de equipos y embarcaciones.
  - c.- El centro de cultivo presentará previo al inicio de las operaciones un Plan de Contingencias ante derrames de Hidrocarburos ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas, el que deberá estar confeccionado conforme las instrucciones señaladas en la Directiva D.G.T.M. y M.M. A-53/002, debiendo estar aprobado por Directemar, previo a su operación.
  - d.- La estructura flotante, cuenta con una planta de tratamiento para las aguas sucias de tipo física-química, modelo HAMANN SUPER MINI PLUS que cuenta con certificado de aprobación vigente extendido por esta Dirección General, entendiéndose por ellas a las aguas provenientes de desagües de cualquier tipo de inodoro, urinario, conforme se establece en la regla 1, Anexo IV, del Convenio MARPOL 73/78. Debido a las características del sistema de tratamiento para las aguas sucias, el efluente no contendrá sólidos flotantes visibles, además será inodoro e incoloro. Las aguas, posterior a ser tratadas, serán descargadas o dispuestas al costado de la estructura flotante.
  - e.- Se acreditará el correcto funcionamiento de este sistema de tratamiento, con monitoreos puntuales mensuales del efluente generado. Los análisis incluirán, a lo menos, los siguientes parámetros: Grasas y Aceites, Sólidos Sedimentables, Sólidos Suspendidos Totales, pH, Coliformes Fecales, DBO5 y DQO, los que deberán ser remitidos a la Gobernación Marítima de Punta Arenas y, de acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Medio Ambiente, se deberá dar cumplimiento a las exigencias contenidas en la Resolución Exenta N° 844, de fecha 14 de Diciembre de 2012, que dicta e instruye normas de carácter general sobre la remisión de los antecedentes respecto de las condiciones, compromisos y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental.
  - f.- Producto de la operación de la planta de tratamiento de aguas servidas con que contará el pontón, se generarán lodos; el volumen de sedimento residual será retirado por una empresa que cuente con los certificados vigentes para el retiro y disposición de lodos.
  - g.- Los escombros corresponden a restos de polietileno y otros residuos generados en la etapa de construcción e instalación, en una cantidad de 0,5 m3 aproximadamente en la etapa de construcción e instalación, los que serán retirados por el proveedor del servicio de instalación o por barcaza, que los llevará al vertedero autorizado más próximo.
  - h.- Se estima que el volumen de residuos domésticos será de 15,4 kg/día aproximadamente. Respecto de su manejo, serán almacenados en contenedores herméticos, para su retiro por parte de la barcaza y disposición final al vertedero municipal más cercano.

- i.- Se contempla la instalación de un sistema de incineración y/o ensilaje para la disposición de las mortalidades generadas en el centro de cultivo. De esta forma, la mortalidad generada en cada una de las unidades de cultivo será retirada diariamente y transportada a la plataforma en la que se ubica el incinerador o ensilaje. La plataforma será cargada según su capacidad, hasta reducir toda la mortalidad extraída del día, desde las unidades de cultivo del centro. Los residuos generados en el proceso de desnaturalización de la mortalidad, serán trasladados a vertedero autorizado o a planta reductora según corresponda.
  - j.- Los desechos, producto de la incineración de las mortalidades de peces (cenizas), serán trasladados a vertedero autorizado por la autoridad competente, no siendo dispuestos en los cuerpos de agua de jurisdicción de Directemar. Las cenizas provenientes del equipo de incineración serán almacenadas en envases herméticos y dispuestas en vertedero autorizado.
  - k.- El proyecto no contempla ninguna fuente terrestre de contaminación, por lo que no se consideran las disposiciones contenidas en el “Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación Proveniente de Fuentes Terrestres y sus Anexos I, II, y III de 1983”, promulgado por D.S. 295/86 del Ministerio de Relaciones Exteriores, incluyendo los estudios previos sobre las características del lugar de descarga, según se estipula en las secciones A, B y C del Anexo III, de este cuerpo normativo.
- 2.- Que, la Gobernación Marítima de Punta Arenas, será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones ambientales establecidas en la presente resolución.
- 3.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones sectoriales que deba solicitar oportunamente el titular a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) u otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras o acciones, de acuerdo a las leyes o reglamentos vigentes.
- 4.- ANÓTESE, PUBLÍQUESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO / N° 12600/ 05/ 313 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS, U OTRAS SUSTANCIAS SUSCEPTIBLES DE CONTAMINAR DE LA EMPRESA CAP PARA SU PUERTO PUNTA TOTORALILLO, UBICADO EN CALDERA.

VALPARAÍSO, 24 de Marzo de 2014.

VISTO: la solicitud remitida por la Gobernación Marítima de Caldera, mediante Memorándum Ord. N° 12.600/08, de fecha 03 de febrero de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia presentado por la empresa "CAP"; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, +teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos u Otras Sustancias Susceptibles de Contaminar, en el Puerto Punta Totoralillo, ubicado en Caldera, perteneciente a la empresa CAP, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación de las instalaciones.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

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

- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en la empresa junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Caldera.
- 6.- Que, la presente resolución tendrá una vigencia de dos (2) años, a contar de la fecha de aprobación del presente Plan; objeto sea revisado e reincorporadas las nuevas reglamentaciones nacionales e internacionales y las que Chile adquiera en el futuro.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/ 05/ 331 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE CONCENTRADO DE COBRE, EN ANTOFAGASTA TERMINAL INTERNACIONAL (A.T.I.), PERTENECIENTE A LA EMPRESA PORTUARIA ANTOFAGASTA

VALPARAÍSO, 28 de Marzo de 2014.

VISTO: la solicitud remitida por la Gobernación Marítima de Antofagasta, mediante Memorándum Ord. N° 12.600/26, de fecha 05 de marzo de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia presentado por la “EMPRESA PORTUARIA ANTOFAGASTA”; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUÉBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Concentrado de Cobre, en Antofagasta Terminal Internacional, perteneciente a la EMPRESA PORTUARIA ANTOFAGASTA, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación en el terminal.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCESE:

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



- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse siempre en la empresa junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Antofagasta.
- 6.- Que, la presente resolución tendrá una vigencia de dos (2) años, a contar de la fecha de aprobación del presente Plan, objeto sea revisadas e incorporadas las nuevas reglamentaciones nacionales e internacionales y las que Chile adquiera en el futuro.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 600/ 05/ 332 VRS.

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

VALPARAÍSO, 28 de Marzo de 2014.

VISTO: la solicitud remitida por la Gobernación Marítima de Aysén, mediante Guía de Remisión Ord. N° 10.400/60, de fecha 10 de febrero de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia presentado por Empresa "AQUACHILE S.A."; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992); y teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

RESUELVO:

APRUEBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, del Centro de Cultivo "MERCHANT", perteneciente a la Empresa AQUACHILE S.A., ubicado en las coordenadas L: 44° 04' 47.18" S; G: 073° 06' 47.07" W, costa Noreste Península Melimoyu, Seno Melimoyu, Comuna de Puerto Cisnes, la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación del centro de cultivo.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la amenaza de un derrame de productos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

ESTABLÉCES:

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

- 4.- Que, el Plan de Contingencia, tendrá que encontrarse en el centro de cultivo junto con la presente resolución aprobatoria y su respectiva Ficha de Actualización y Revisión, manteniéndolo ordenado, actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.
- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de U\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Aysén.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO . N° 12600/ 05/ 333 VRS.

APRUEBA PLAN DE CONTINGENCIA PARA EL CONTROL DE DERRAMES DE HIDROCARBUROS, PERTENECIENTE A LA SOCIEDAD PESQUERA LANDES S.A., PARA SU PLANTA SAN VICENTE.

VALPARAÍSO, 28 de Marzo de 2014.

VISTO: la solicitud remitida por la Gobernación Marítima de Talcahuano, mediante Memorándum Ord. N° 12.600/91, de fecha 04 de marzo de 2014, para la revisión y aprobación del Plan de Contingencia presentado por la "SOCIEDAD PESQUERA LANDES S.A."; lo informado por el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, respecto al cumplimiento del Artículo 15 del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática D. S. (M) N° 1 de fecha 06 de enero de 1992; y, teniendo presente las facultades que me confiere el D. L. N° 2.222, Ley de Navegación, de fecha 21 de mayo de 1978,

#### RESUELVO:

APRUEBASE el Plan de Contingencia para el Control de Derrames de Hidrocarburos, en la Planta de San Vicente, perteneciente a la SOCIEDAD PESQUERA LANDES S.A., la que será responsable ante la Autoridad Marítima en los aspectos de contaminación en la instalación.

El Plan citado anteriormente contiene los lineamientos básicos recomendados por la Organización Marítima Internacional y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para asegurar una respuesta oportuna y efectiva ante la ocurrencia de un derrame de productos de hidrocarburos líquidos contaminantes o susceptibles de contaminar.

#### ESTABLÉCESE:

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



actualizado y en un número suficiente de copias, las que deberán ser entregadas para su distribución al encargado de la empresa y a la Autoridad Marítima Local.

- 5.- Que, esta Resolución está sujeta a un cobro de US\$ 45,45; conforme a lo dispuesto por el D. S. (M) N° 427, de fecha 25 de junio de 1979, el que deberá acreditarse ante la Gobernación Marítima de Talcahuano y tendrá una vigencia de cinco (5) años, a contar de la fecha de aprobación del Plan.

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

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO





D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 334 VRS.

OTORGA PERMISO AMBIENTAL SECTORIAL REFERIDO AL ARTÍCULO 73 DEL D.S. N° 95 (MINSEGPRES) DEL 21 DE AGOSTO DE 2001, A LA EMPRESA ACUIMAG S.A., PARA SU PROYECTO “PISCICULTURA DE RECIRCULACIÓN RÍO HOLLEMBERG”.

VALPARAÍSO, 28 de Marzo de 2014.

VISTO: 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; 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 lo establecido en el artículo 73° del D.S (MINSEGPRES) N° 95, del 21 de Agosto del 2001, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, y

#### C O N S I D E R A N D O:

- 1.- Los antecedentes presentados por la Empresa ACUIMAG S.A., al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (S.E.I.A.), del proyecto “Piscicultura de Recirculación Río Hollelberg”, ubicado en la ruta Y-340, en la Desembocadura del Río Hollelberg, en la Comuna de Puerto Natales, Provincia de Última Esperanza, jurisdicción de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- 2.- La Resolución Exenta de la Comisión Regional del Medio Ambiente, Región de Magallanes y Antártica Chilena, N° 02 de fecha 03 de Enero del 2012, que calificó favorablemente el proyecto “Piscicultura de Recirculación Río Hollelberg”, presentado por la Empresa ACUIMAG S.A., y que certifica que se cumplen todos los requisitos de la normativa ambiental nacional.

#### R E S U E L V O:

- 1.- OTÓRGASE el Permiso ambiental Sectorial del artículo 73° establecido en el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental a la Empresa ACUIMAG S.A., cuyo proyecto “Piscicultura de Recirculación Río Hollelberg” cumple con los contenidos técnicos y formales referidos para su autorización.

#### E S T A B L É C E S E:

- 1.- Que, la empresa deberá dar cumplimiento al Plan de Vigilancia Ambiental (P.V.A.), establecido en el punto N° 3.10 de los “Considerando” de la Resolución mencionada, que calificó favorablemente el citado proyecto, lo que se resume en las siguientes condiciones:

Del Efluente:

- a.- La descarga en el mar se efectuará a través de un emisario submarino fuera de la Zona de Protección Litoral, aprobada por resolución D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° 12.600/05/1166, de fecha 19 de Octubre de 2012, en 146 metros, en un punto determinado por las siguientes coordenadas geográficas, las que deberán ser verificadas por la Autoridad Marítima Local:

L= 51° 54' 17,95" S y G= 72° 27' 29,23" W

Datum = WGS 84

Huso = 18

- b.- El emisario por el cual se descargarán las aguas, tendrá una longitud aproximada de 300 metros, medidos desde la línea de más baja marea, efectuando la descarga a una profundidad aproximada de 6,8 metros.
- c.- La Piscicultura considera la generación de dos tipos de efluentes de proceso, las “aguas clarificadas o limpias”, correspondientes al agua de cultivo o de recambio de los estanques dentro de los procesos de recirculación que poseen características de ser continuas en el tiempo y las “aguas sucias” las que corresponden principalmente al agua de retrolavado de los rotofiltros y biofiltros principalmente de tipo discontinuo.
- d.- El sistema de tratamiento considera sólo las aguas sucias, las que serán conducidas a un estanque de acumulación, para ser posteriormente bombeadas a un decantador de sólidos, luego las aguas serán desinfectadas mediante Ozono para posteriormente ser descargadas.
- e La empresa deberá remitir a la Superintendencia de Medio Ambiente (S.M.A.) los análisis de caracterización de su efluente, conforme a lo establecido en la Resolución Exenta N°93, de fecha 14 de Febrero de 2014, que modifica la Resolución Exenta N° 117, de fecha 11 de Febrero de 2013, que dicta e instruye Normas de Carácter General sobre Procedimiento de Caracterización, Medición y Control de Residuos Industriales Líquidos, quién resolverá respecto del Programa de Monitoreo de Autocontrol.
- f.- El RIL final de la empresa, deberá dar cumplimiento a lo establecido en la tabla N° 5 del D.S. (MINSEGPRES) N°90/2000 “Norma de Emisión para la Regulación de Contaminantes asociados a las Descargas de Residuos Líquidos a Aguas Marinas y Continentales Superficiales” y efectuar el monitoreo de autocontrol que se establezca conforme al mencionado cuerpo legal.
- g.- Para efectos de lo anterior+, ACUIMAG S.A., deberá dar cabal y estricto cumplimiento a los procedimientos de medición y control que fija la Norma de Emisión en su artículo N° 6 y siguientes.

Del Programa de Vigilancia Ambiental.

- h.- Se propone un análisis de columna de agua y sedimento, que implicará un tratamiento y análisis de información de variables que permitan monitorear el estado ambiental tanto de la columna de agua-sedimento como de las comunidades bentónicas presentes, de manera de efectuar una adecuada evaluación de la futura zona de impacto. Esto será efectuado en forma semestral, considerando un período estival e invernal.
- i.- Los parámetros a monitorear serán:  
Columna de Agua: ubicación espacial de las estaciones de muestreo de agua y dos perfiles de Oxígeno disuelto, concentración, porcentaje de saturación, temperatura y salinidad cada un metro. De esta forma se propone:

- a) Cantidad de estaciones: 2 estaciones impacto (una dentro de ZPL y otra en el punto de descarga), además 1 estación control.
- b) Parámetros a medir: Sólidos suspendidos a nivel superficial, DBO5 a nivel superficial, Coliformes totales a nivel superficial.

Sedimento: disposición espacial de las estaciones de muestreo de acuerdo a lo informado en caracterización del RIL a ser vertido por emisario.

- a) Réplicas: 2 en total por punto de muestreo (8 estaciones en total), tomadas con draga o corer de dimensiones conocidas las que serán informadas a la autoridad cuando corresponda, los análisis de macrofauna serán realizados con tamiz de 500 micras.
- b) Análisis: todos los contenidos en la línea base, parámetros granulométricos estadísticos de los sedimentos, parámetros comunitarios de la comunidad bentónica presente.

Correntometría: se propone realizar correntometrías lagrangeanas en el punto de descarga el día de monitoreo en triplicado a dos estratos de profundidad, uno superficial y otro a media agua. Con el fin de determinar la dirección predominante de la pluma de dispersión el día de monitoreo.

Filmación submarina: filmación bianual con objeto de revisar el estado del emisario submarino.

- j.- El titular deberá realizar una segunda campaña de línea de base marina y entregar los términos de referencia de los Programa de Vigilancia Ambiental a la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- k.- Sin perjuicio de lo anterior y de acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Medio Ambiente, se deberá dar cumplimiento a las exigencias contenidas en la Resolución Exenta N° 844, de fecha 14 de Diciembre de 2012, que dicta e instruye normas de carácter general sobre la remisión de los antecedentes respecto de las condiciones, compromisos y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental.

- 2.- Que, la Gobernación Marítima de Punta Arenas, será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones establecidos en la presente Resolución.
- 3.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones que deba solicitar el titular a otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras o acciones, de acuerdo a las leyes o reglamentos vigentes.
- 4.- Que, la presente Resolución está sujeta a un cobro de US \$193,23, conforme a lo dispuesto por el D.S. (M.) N° 427, de fecha 25 de Junio de 1979, el que debe acreditarse ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- 5.- ANÓTESE, PUBLÍQUESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

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

OTORGA PERMISO AMBIENTAL SECTORIAL REFERIDO AL ARTÍCULO 68 DEL D.S. (MINSEGPRES) N° 95 DEL 21 DE AGOSTO DE 2001, A LA PESQUERA CABO SPENCER S.A., PARA SU PROYECTO “AMPLIACIÓN DE BIOMASA EN CENTRO DE CULTIVO CÓDIGO DE CENTRO 120083, SECTOR ESTERO POCA ESPERANZA, AL OESTE DE BAHÍA TRANQUILA, PERT 213122186.”

VALPARAÍSO, 28 de Marzo de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren el artículo 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; lo dispuesto en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973, promulgado por D.S. N° 1689, del 10 de Octubre de 1994, en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, promulgado por D.S. N° 476, del 26 de Mayo de 1977, en el 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, y lo establecido en el artículo 68° del D.S. (MINSEGPRES) N° 95, del 21 de Agosto de 2001, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental;

#### CONSIDERANDO:

- 1.- Los antecedentes presentados por la Pesquera CABO SPENCER S.A., al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (S.E.I.A.), para el proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120083, Sector Estero Poca Esperanza, al Oeste de Bahía Tranquila, Pert 213122186.”, jurisdicción de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- 2.- La Resolución Exenta del Servicio de Evaluación Ambiental, Región de Magallanes y Antártica Chilena, N° 171 de fecha 23 de Septiembre de 2013, que calificó ambientalmente el proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120083, Sector Estero Poca Esperanza, al Oeste de Bahía Tranquila, Pert 213122186.” y que certifica que se cumplen todos los requisitos de la normativa ambiental vigente.

#### RESUELVO:

- 1.- OTÓRGASE el Permiso Ambiental Sectorial del artículo 68° establecido en el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, a la empresa ACUIMAG S.A., cuyo proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120083, Sector Estero Poca Esperanza, al Oeste de Bahía Tranquila, Pert 213122186.” cumple con los contenidos técnicos y formales requeridos para su autorización.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, la empresa deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución mencionada, que calificó favorablemente el citado proyecto, que se resume en las siguientes condiciones:
- a.- Producto de la utilización de lubricantes para motores, se generarán residuos como aceites usados, los que serán almacenados en recipientes cerrados, herméticos y etiquetados, que se ubicarán en un área específica y +señalizada del pontón. De esta forma, se tomarán todas las medidas necesarias para prevenir la inflamación o reacción de estos, entre ellas, su separación y protección frente a cualquier riesgo capaz de provocar tales efectos, de modo de dar cumplimiento a la normativa vigente.
  - b.- No existirán residuos líquidos producto de las actividades de limpieza y desinfección del centro de cultivo, debido que el método más utilizado será la aspersión. En el caso que se utilicen pediluvios estos serán recuperados y almacenados temporalmente en contenedores herméticos para su posterior utilización para la aspersión de equipos y embarcaciones.
  - c.- El centro de cultivo presentará previo al inicio de las operaciones un Plan de Contingencias ante derrames de Hidrocarburos ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas, el que deberá estar confeccionado conforme las instrucciones señaladas en la Directiva D.G.T.M. y M.M. A-53/002, debiendo estar aprobado por Directemar, previo a su operación.
  - d.- La estructura flotante, cuenta con una planta de tratamiento para las aguas sucias de tipo física-química, modelo HAMANN SUPER MINI PLUS que cuenta con certificado de aprobación vigente extendido por esta Dirección General, entendiéndose por ellas a las aguas provenientes de desagües de cualquier tipo de inodoro, urinario, conforme se establece en la regla 1, Anexo IV, del Convenio MARPOL 73/78. Debido a las características del sistema de tratamiento para las aguas sucias, el efluente no contendrá sólidos flotantes visibles, además será inodoro e incoloro. Las aguas, posterior a ser tratadas, serán descargadas o dispuestas al costado de la estructura flotante.
  - e.- Se acreditará el correcto funcionamiento de este sistema de tratamiento, con monitoreos puntuales mensuales del efluente generado. Los análisis incluirán, a lo menos, los siguientes parámetros: Grasas y Aceites, Sólidos Sedimentables, Sólidos Suspendidos Totales, pH, Coliformes Fecales, DBO5 y DQO, los que deberán ser remitidos a la Gobernación Marítima de Punta Arenas y, de acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Medio Ambiente, se deberá dar cumplimiento a las exigencias contenidas en la Resolución Exenta N° 844, de fecha 14 de Diciembre de 2012, que dicta e instruye normas de carácter general sobre la remisión de los antecedentes respecto de las condiciones, compromisos y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental.
  - f.- Producto de la operación de la planta de tratamiento de aguas servidas con que contará el pontón, se generarán lodos; el volumen de sedimento residual será retirado por una empresa que cuente con los certificados vigentes para el retiro y disposición de lodos.
  - g.- Los escombros corresponden a restos de polietileno y otros residuos generados en la etapa de construcción e instalación, en una cantidad de 0,5 m3 aproximadamente en la etapa de construcción e instalación, los que serán retirados por el proveedor del servicio de instalación o por barcaza, que los llevará al vertedero autorizado más próximo.
  - h.- Se estima que el volumen de residuos domésticos será de 15,4 kg/día aproximadamente. Respecto de su manejo, serán almacenados en contenedores herméticos, para su retiro por parte de la barcaza y disposición final al vertedero municipal más cercano.



- i.- Se contempla la instalación de un sistema de incineración y/o ensilaje para la disposición de las mortalidades generadas en el centro de cultivo. De esta forma, la mortalidad generada en cada una de las unidades de cultivo será retirada diariamente y transportada a la plataforma en la que se ubica el incinerador o ensilaje. La plataforma será cargada según su capacidad, hasta reducir toda la mortalidad extraída del día, desde las unidades de cultivo del centro. Los residuos generados en el proceso de desnaturalización de la mortalidad, serán trasladados a vertedero autorizado o a planta reductora según corresponda.
  - j.- Los desechos, producto de la incineración de las mortalidades de peces (cenizas), serán trasladados a vertedero autorizado por la autoridad competente, no siendo dispuestos en los cuerpos de agua de jurisdicción de Directemar. Las cenizas provenientes del equipo de incineración serán almacenadas en envases herméticos y dispuestas en vertedero autorizado.
  - k.- El proyecto no contempla ninguna fuente terrestre de contaminación, por lo que no se consideran las disposiciones contenidas en el “Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación Proveniente de Fuentes Terrestres y sus Anexos I, II, y III de 1983”, promulgado por D.S. 295/86 del Ministerio de Relaciones Exteriores, incluyendo los estudios previos sobre las características del lugar de descarga, según se estipula en las secciones A, B y C del Anexo III, de este cuerpo normativo.
- 2.- Que, la Gobernación Marítima de Punta Arenas, será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones ambientales establecidas en la presente resolución.
- 3.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones sectoriales que deba solicitar oportunamente el titular a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) u otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras o acciones, de acuerdo a las leyes o reglamentos vigentes.
- 4.- ANÓTESE, PUBLÍQUESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 336 VRS.

OTORGA PERMISO AMBIENTAL SECTORIAL REFERIDO AL ARTÍCULO 68 DEL D.S. (MINSEGPRES) N° 95 DEL 21 DE AGOSTO DE 2001, A LA PESQUERA CABO SPENCER S.A., PARA SU PROYECTO “AMPLIACIÓN DE BIOMASA EN CENTRO DE CULTIVO CÓDIGO DE CENTRO 120084, SECTOR ESTERO POCA ESPERANZA, AL SUROESTE DE BAHÍA TRANQUILA, PERT 213122185.”

VALPARAÍSO, 28 sde Marzo de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren el artículo 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; lo dispuesto en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973, promulgado por D.S. N° 1689, del 10 de Octubre de 1994, en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, promulgado por D.S. N° 476, del 26 de Mayo de 1977, en el 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, y lo establecido en el artículo 68° del D.S. (MINSEGPRES) N° 95, del 21 de Agosto de 2001, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental;

#### CONSIDERANDO:

- 1.- Los antecedentes presentados por la Pesquera CABO SPENCER S.A., al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (S.E.I.A.), para el proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120084, Sector Estero Poca Esperanza, al Suroeste de Bahía Tranquila, Pert 213122185.”, jurisdicción de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- 2.- La Resolución Exenta del Servicio de Evaluación Ambiental, Región de Magallanes y Antártica Chilena, N° 161 de fecha 03 de Septiembre de 2013, que calificó ambientalmente el proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120084, Sector Estero Poca Esperanza, al Suroeste de Bahía Tranquila, Pert 213122185.” y que certifica que se cumplen todos los requisitos de la normativa ambiental vigente.

#### RESUELVO:

- 1.- OTÓRGASE el Permiso Ambiental Sectorial del artículo 68° establecido en el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, a la empresa ACUIMAG S.A., cuyo proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120084, Sector Estero Poca Esperanza, al Suroeste de Bahía Tranquila, Pert 213122185.” cumple con los contenidos técnicos y formales requeridos para su autorización.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, la empresa deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución mencionada, que calificó favorablemente el citado proyecto, que se resume en las siguientes condiciones:
  - a.- Producto de la utilización de lubricantes para motores, se generarán residuos como aceites usados, los que serán almacenados en recipientes cerrados, herméticos y etiquetados, que se ubicarán en un área específica y señalizada del pontón. De esta forma, se tomarán todas las medidas necesarias para prevenir la inflamación o reacción de estos, entre ellas, su separación y protección frente a cualquier riesgo capaz de provocar tales efectos, de modo de dar cumplimiento a la normativa vigente.
  - b.- No existirán residuos líquidos producto de las actividades de limpieza y desinfección del centro de cultivo, debido que el método más utilizado será la aspersión. En el caso que se utilicen pediluvios estos serán recuperados y almacenados temporalmente en contenedores herméticos para su posterior utilización para la aspersión de equipos y embarcaciones.
  - c.- El centro de cultivo presentará previo al inicio de las operaciones un Plan de Contingencias ante derrames de Hidrocarburos ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas, el que deberá estar confeccionado conforme las instrucciones señaladas en la Directiva D.G.T.M. y M.M. A-53/002, debiendo estar aprobado por Directemar, previo a su operación.
  - d.- La estructura flotante, cuenta con una planta de tratamiento para las aguas sucias de tipo física-química, modelo HAMANN SUPER MINI PLUS que cuenta con certificado de aprobación vigente extendido por esta Dirección General, entendiéndose por ellas a las aguas provenientes de desagües de cualquier tipo de inodoro, urinario, conforme se establece en la regla 1, Anexo IV, del Convenio MARPOL 73/78. Debido a las características del sistema de tratamiento para las aguas sucias, el efluente no contendrá sólidos flotantes visibles, además será inodoro e incoloro. Las aguas, posterior a ser tratadas, serán descargadas o dispuestas al costado de la estructura flotante.
  - e.- Se acreditará el correcto funcionamiento de este sistema de tratamiento, con monitoreos puntuales mensuales del efluente generado. Los análisis incluirán, a lo menos, los siguientes parámetros: Grasas y Aceites, Sólidos Sedimentables, Sólidos Suspendidos Totales, pH, Coliformes Fecales, DBO5 y DQO, los que deberán ser remitidos a la Gobernación Marítima de Punta Arenas y, de acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Medio Ambiente, se deberá dar cumplimiento a las exigencias contenidas en la Resolución Exenta N° 844, de fecha 14 de Diciembre de 2012, que dicta e instruye normas de carácter general sobre la remisión de los antecedentes respecto de las condiciones, compromisos y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental.
  - f.- Producto de la operación de la planta de tratamiento de aguas servidas con que contará el pontón, serán generados lodos, el volumen de sedimento residual serán retirados por una empresa que cuente con los certificados para el retiro y disposición de lodos.
  - g.- Los escombros corresponden a restos de polietileno y otros escombros generado en la etapa de construcción e instalación, en una cantidad de 0,5 m3 aproximadamente, los que serán retirados por el proveedor del servicio de instalación o por barcaza, que los llevará al vertedero autorizado más próximo.
  - h.- Se estima que el volumen de residuos domésticos será de 15,4 kg/día aproximadamente. Respecto de su manejo, serán almacenados en contenedores herméticos, para su retiro por parte de la barcaza y disposición final al vertedero municipal más cercano.

- i.- Se contempla la instalación de un sistema de incineración y/o ensilaje para la disposición de las mortalidades generadas en el centro de cultivo. De esta forma, la mortalidad generada en cada una de las unidades de cultivo será retirada diariamente y transportada a la plataforma en la que se ubica el incinerador o ensilaje. La plataforma será cargada según su capacidad, hasta reducir toda la mortalidad extraída del día, desde las unidades de cultivo del centro. Los residuos generados en el proceso de desnaturalización de la mortalidad, serán trasladados a vertedero autorizado o a planta reductora según corresponda.
  - j.- Los desechos, producto de la incineración de las mortalidades de peces (cenizas), serán trasladados a vertedero autorizado por la autoridad competente, no siendo dispuestos en los cuerpos de agua de jurisdicción de Directemar. Las cenizas provenientes del equipo de incineración serán almacenadas en envases herméticos y dispuestas en vertedero autorizado.
  - k.- El proyecto no contempla ninguna fuente terrestre de contaminación, por lo que no se consideran las disposiciones contenidas en el “Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación Proveniente de Fuentes Terrestres y sus Anexos I, II, y III de 1983”, promulgado por D.S. 295/86 del Ministerio de Relaciones Exteriores, incluyendo los estudios previos sobre las características del lugar de descarga, según se estipula en las secciones A, B y C del Anexo III, de este cuerpo normativo.
- 2.- Que, la Gobernación Marítima de Punta Arenas, será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones ambientales establecidas en la presente resolución.
- 3.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones sectoriales que deba solicitar oportunamente el titular a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) u otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras o acciones, de acuerdo a las leyes o reglamentos vigentes.
- 4.- ANÓTESE, PUBLÍQUESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 337 VRS.

OTORGA PERMISO AMBIENTAL SECTORIAL REFERIDO AL ARTÍCULO 68 DEL D.S. (MINSEGPRES) N° 95 DEL 21 DE AGOSTO DE 2001, A LA PESQUERA CABO SPENCER S.A., PARA SU PROYECTO “AMPLIACIÓN DE BIOMASA EN CENTRO DE CULTIVO CÓDIGO DE CENTRO 120081, SECTOR ESTERO POCA ESPERANZA, PENÍNSULA BARROS ARANA N° PERT. 213122187.”

VALPARAÍSO, 28 de Marzo de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren el artículo 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; lo dispuesto en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973, promulgado por D.S. N° 1689, del 10 de Octubre de 1994, en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, promulgado por D.S. N° 476, del 26 de Mayo de 1977, en el 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, y lo establecido en el artículo 68° del D.S. (MINSEGPRES) N° 95, del 21 de Agosto de 2001, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental;

#### CONSIDERANDO:

- 1.- Los antecedentes presentados por la Pesquera CABO SPENCER S.A., al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (S.E.I.A.), para el proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120081, Sector Estero Poca Esperanza, Península Barros Arana, Pert. 213122187”, jurisdicción de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- 2.- La Resolución Exenta del Servicio de Evaluación Ambiental, Región de Magallanes y Antártica Chilena, N° 170 de fecha 23 de Septiembre de 2013, que calificó ambientalmente el proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120081, Sector Estero Poca Esperanza, Península Barros Arana, Pert. 213122187” y que certifica que se cumplen todos los requisitos de la normativa ambiental vigente.

#### RESUELVO:

- 1.- OTÓRGASE el Permiso Ambiental Sectorial del artículo 68° establecido en el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, a la empresa ACUIMAG S.A., cuyo proyecto “Ampliación de Biomasa en Centro de Cultivo, Código de Centro 120081, Sector Estero Poca Esperanza, Península Barros Arana, Pert. 213122187” cumple con los contenidos técnicos y formales requeridos para su autorización.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, la empresa deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución mencionada, que calificó favorablemente el citado proyecto, que se resume en las siguientes condiciones:
  - a.- Producto de la utilización de lubricantes para motores, se generarán residuos como aceites usados, los que serán almacenados en recipientes cerrados, herméticos y etiquetados, que se ubicarán en un área específica y señalizada del pontón. De esta forma, se tomarán todas las medidas necesarias para prevenir la inflamación o reacción de éstos, entre ellas, su separación y protección frente a cualquier riesgo capaz de provocar tales efectos, de modo de dar cumplimiento a la normativa vigente.
  - b.- No existirán residuos líquidos producto de las actividades de limpieza y desinfección del centro de cultivo, debido que el método más utilizado será la aspersion.
  - c.- El centro de cultivo presentará previo al inicio de las operaciones un Plan de Contingencias ante derrames de Hidrocarburos ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas, el que deberá estar confeccionado conforme las instrucciones señaladas en la Directiva D.G.T.M. y M.M. A-53/002, debiendo estar aprobado por Directemar, previo a su operación.
  - d.- La estructura flotante, cuenta con una planta de tratamiento para las aguas sucias de tipo física-química, modelo HAMANN SUPER MINI PLUS que cuenta con certificado de aprobación vigente extendido por esta Dirección General, entendiéndose por ellas a las aguas provenientes de desagües de cualquier tipo de inodoro, urinario, conforme se establece en la regla 1, Anexo IV, del Convenio MARPOL 73/78. Debido a las características del sistema de tratamiento para las aguas sucias, el efluente no contendrá sólidos flotantes visibles, además será inodoro e incoloro. Las aguas, posterior a ser tratadas, serán descargadas o dispuestas al costado de la estructura flotante.
  - e.- Se acreditará el correcto funcionamiento de este sistema de tratamiento, con monitoreos puntuales mensuales del efluente generado. Los análisis incluirán, a lo menos, los siguientes parámetros: Grasas y Aceites, Sólidos Sedimentables, Sólidos Suspendidos Totales, pH, Coliformes Fecales, DBO5 y DQO, los que deberán ser remitidos a la Gobernación Marítima de Punta Arenas y, de acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Medio Ambiente, se deberá dar cumplimiento a las exigencias contenidas en la Resolución Exenta N° 844, de fecha 14 de Diciembre de 2012, que dicta e instruye normas de carácter general sobre la remisión de los antecedentes respecto de las condiciones, compromisos y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental.
  - f.- Producto de la operación de la planta de tratamiento de aguas servidas con que contará el pontón, generarán lodos; el volumen de sedimento residual será retirado por una empresa que cuente con los certificados vigentes para el retiro y disposición de lodos.
  - g.- Los escombros corresponden a restos de polietileno y todo residuo generado en la etapa de construcción e instalación, en una cantidad de 0,5 m<sup>3</sup> aproximadamente, los que serán retirados por el proveedor del servicio de instalación o por barcaza, que los llevará al vertedero autorizado más próximo.
  - h.- Se estima que el volumen de residuos domésticos será de 15,4 kg/día aproximadamente. Respecto de su manejo, serán almacenados en contenedores herméticos, para su retiro por parte de la barcaza y disposición final al vertedero municipal más cercano.
  - i.- Se contempla la instalación de un sistema de incineración y/o ensilaje para la disposición de las mortalidades generadas en el centro de cultivo. De esta forma, la mortalidad generada en cada una de las unidades de cultivo será retirada diariamente y transportada a la plataforma en la que se ubica el incinerador o ensilaje. La plataforma será cargada según su capacidad, hasta reducir toda la mortalidad extraída del día, desde las unidades de cultivo del centro. Los residuos generados en el proceso de

- desnaturalización de la mortalidad, serán trasladados a vertedero autorizado o a planta reductora según corresponda.
- j.- Los desechos, producto de la incineración de las mortalidades de peces (cenizas), serán trasladados a vertedero autorizado por la autoridad competente, no siendo dispuestos en los cuerpos de agua de jurisdicción de Directemar. Las cenizas provenientes del equipo de incineración serán almacenadas en envases herméticos y dispuestas en vertedero autorizado.
  - k.- El proyecto no contempla ninguna fuente terrestre de contaminación, por lo que no se consideran las disposiciones contenidas en el “Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación Proveniente de Fuentes Terrestres y sus Anexos I, II, y III de 1983”, promulgado por D.S. 295/86 del Ministerio de Relaciones Exteriores, incluyendo los estudios previos sobre las características del lugar de descarga, según se estipula en las secciones A, B y C del Anexo III, de este cuerpo normativo.
- 2.- Que, la Gobernación Marítima de Punta Arenas, será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones ambientales establecidas en la presente resolución.
- 3.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones sectoriales que deba solicitar oportunamente el titular a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) u otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras o acciones, de acuerdo a las leyes o reglamentos vigentes.
- 4.- ANÓTESE, PUBLÍQUESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 338 VRS.

OTORGA PERMISO AMBIENTAL SECTORIAL REFERIDO AL ARTÍCULO 68 DEL D.S. (MINSEGPRES) N° 95 DEL 21 DE AGOSTO DE 2001, A LA EMPRESA ACUIMAG S.A., PARA SU PROYECTO “CENTRO DE CULTIVO DE SALMÓNIDEOS PENÍNSULA VICUÑA MACKENA, ESTERO POCA ESPERANZA, XII REGIÓN N° PERT. 204122009.”

VALPARAÍSO, 28 de Marzo de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren el artículo 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; lo dispuesto en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973, promulgado por D.S. N° 1689, del 10 de Octubre de 1994, en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, promulgado por D.S. N° 476, del 26 de Mayo de 1977, en el 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, y lo establecido en el artículo 68° del D.S. (MINSEGPRES) N° 95, del 21 de Agosto de 2001, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental;

#### CONSIDERANDO:

- 1.- Los antecedentes presentados por la Empresa ACUIMAG S.A., al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (S.E.I.A.), para el proyecto “Centro de Cultivo de Salmónideos, Península Vicuña Mackena, Estero Poca Esperanza, XII Región N° PERT. 204122009.”, jurisdicción de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- 2.- La Resolución Exenta del Servicio de Evaluación Ambiental, Región de Magallanes y Antártica Chilena, N° 154 de fecha 24 de Julio del 2012, que calificó ambientalmente el proyecto “Centro de Cultivo de Salmónideos, Península Vicuña Mackena, Estero Poca Esperanza, XII Región N° PERT. 204122009.” y que certifica que se cumplen todos los requisitos de la normativa ambiental vigente.

#### RESUELVO:

- 1.- OTÓRGASE el Permiso Ambiental Sectorial del artículo 68° establecido en el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, a la empresa ACUIMAG S.A., cuyo proyecto “Centro de Cultivo de Salmónideos, Península Vicuña Mackena, Estero Poca Esperanza, XII Región N° PERT. 204122009.” cumple con los contenidos técnicos y formales requeridos para su autorización.



ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, la empresa deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución mencionada, que calificó favorablemente el citado proyecto, que se resume en las siguientes condiciones:
  - a.- Se generarán residuos líquidos y sólidos en bajas cantidades, como aceites usados, estopas, paños de limpieza contaminados con aceites, los que serán almacenados en recipientes cerrados, herméticos y etiquetados, que se ubicarán en un área específica y señalizada del pontón. De esta forma, se tomarán todas las medidas necesarias para prevenir la inflamación o reacción de estos, entre ellas, su separación y protección frente a cualquier fuente de riesgo capaz de provocar tales efectos, de modo de dar cumplimiento a la normativa vigente.
  - b.- Como desinfectante será utilizado amonio cuaternario de cadena doble, el cual actúa de manera específica frente al virus ISA a una dosis de 2,5 ml/5 lts agua, eliminando el 99,999% del virus. Los residuos líquidos generados producto de las actividades de limpieza y desinfección serán recuperados y almacenados temporalmente en contenedores herméticos para su posterior retiro y disposición final en planta de tratamiento autorizada.
  - c.- El centro de cultivo presentará previo al inicio de las operaciones un Plan de Contingencias ante derrames de Hidrocarburos ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas, el que deberá estar confeccionado conforme las instrucciones señaladas en la Directiva D.G.T.M. y M.M. A-53/002, debiendo estar aprobado por Directemar, previo a su operación.
  - d.- La estructura flotante, cuenta con una planta de tratamiento para las aguas servidas de tipo físico-química, Hamann, que cuenta con certificado de aprobación vigente extendido por esta Dirección General, entendiéndose por ellas a las aguas provenientes de desagües de cualquier tipo de inodoro, urinario, conforme se establece en la regla 1, Anexo IV, del Convenio MARPOL 73/78. Debido a las características del sistema de tratamiento para las aguas sucias, el efluente no contendrá sólidos flotantes visibles, además será inodoro e incoloro. Las aguas, posterior a ser tratadas, serán descargadas o dispuestas al costado de la estructura flotante.
  - e.- Se acreditará el correcto funcionamiento de este sistema de tratamiento, con monitoreos puntuales mensuales del efluente generado. Los análisis incluirán, a lo menos, los siguientes parámetros: Grasas y Aceites, Sólidos Sedimentables, Sólidos Suspendidos Totales, pH, Coliformes Fecales, DBO5 y DQO, los que deberán ser remitidos a la Gobernación Marítima de Punta Arenas y, de acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Medio Ambiente, se deberá dar cumplimiento a las exigencias contenidas en la Resolución Exenta N° 844, de fecha 14 de Diciembre de 2012, que dicta e instruye normas de carácter general sobre la remisión de los antecedentes respecto de las condiciones, compromisos y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental.
  - f.- Producto de la operación de la planta de tratamiento de aguas servidas con que contará el pontón, se generarán lodos. Se estima que en la operación diaria del sistema, el volumen del sedimento residual será de 30 litros, los que serán retirados por una empresa que cuente con los certificados para el retiro y disposición de lodos, entregados por la Autoridad Sanitaria, dando pleno cumplimiento a la normativa aplicable.
  - g.- Los escombros corresponden a restos de polietileno y otros residuos generados en la etapa de construcción e instalación, en una cantidad de 0,5 m3 aproximadamente, los que serán retirados por el proveedor del servicio de instalación o por barcaza, que los llevará al vertedero autorizado más próximo.
  - h.- Se estima que el volumen de residuos domésticos será de 15,4 kg/día aproximadamente. Respecto de su manejo, serán almacenados en bolsas plásticas, las que a su vez serán trasladadas a tierra a un vertedero autorizado.

- i.- Se contempla la instalación de un sistema de incineración para la disposición de las mortalidades diarias, generadas en el centro de cultivo. Lo cual se estima en 758 kg/día en máxima biomasa. Se mantendrá un registro que considere entre otros aspectos, la cantidad final del producto incinerado, frecuencia de retiro del producto de incineración e identificación del transporte empleado en el retiro del producto de incineración.
  - j.- Los desechos, producto de la incineración de las mortalidades de peces (cenizas), serán trasladados a vertedero autorizado por la autoridad competente, no siendo dispuestos en los cuerpos de agua de jurisdicción de Directemar. Las cenizas provenientes del equipo de incineración serán almacenadas en envases herméticos y dispuestas en vertedero autorizado.
  - k.- El proyecto no contempla ninguna fuente terrestre de contaminación, por lo que no se consideran las disposiciones contenidas en el “Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación Proveniente de Fuentes Terrestres y sus Anexos I, II, y III de 1983”, promulgado por D.S. 295/86 del Ministerio de Relaciones Exteriores, incluyendo los estudios previos sobre las características del lugar de descarga, según se estipula en las secciones A, B y C del Anexo III, de este cuerpo normativo.
- 2.- Que, la Gobernación Marítima de Punta Arenas, será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones ambientales establecidas en la presente resolución.
  - 3.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones sectoriales que deba solicitar oportunamente el titular a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) u otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras o acciones, de acuerdo a las leyes o reglamentos vigentes.
  - 4.- ANÓTESE, PUBLÍQUESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 339 VRS.

OTORGA PERMISO AMBIENTAL SECTORIAL REFERIDO AL ARTÍCULO 68 DEL D.S. (MINSEGPRES) N° 95 DEL 21 DE AGOSTO DE 2001, A LA EMPRESA ACUIMAG S.A., PARA SU PROYECTO “CENTRO DE CULTIVO DE SALMÓNIDEOS, ESTERO POCA ESPERANZA, SECTOR BRAZO GUARDRAMIRO, COMUNA DE NATALES, XII REGIÓN N° PERT. 207122034.”

VALPARAÍSO, 28 de Marzo de 2014

VISTO: las facultades que me confieren el artículo 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; lo dispuesto en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973, promulgado por D.S. N° 1689, del 10 de Octubre de 1994, en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, promulgado por D.S. N° 476, del 26 de Mayo de 1977, en el 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, y lo establecido en el artículo 68° del D.S. (MINSEGPRES) N° 95, del 21 de Agosto de 2001, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental;

#### CONSIDERANDO:

- 1.- Los antecedentes presentados por la Empresa ACUIMAG S.A., al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (S.E.I.A.), para el proyecto “Centro de Cultivo de Salmónideos, Estero Poca Esperanza, Sector Brazo Guardramiro, Comuna de Natales XII Región N° Pert. 207122034.”, jurisdicción de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- 2.- La Resolución Exenta del Servicio de Evaluación Ambiental, Región de Magallanes y Antártica Chilena, N°111 de fecha 28 de Mayo del 2012, que calificó ambientalmente el proyecto “Centro de Cultivo de Salmónideos, Estero Poca Esperanza, Sector Brazo Guardramiro, Comuna de Natales XII Región N° Pert. 207122034.” y que certifica que se cumplen todos los requisitos de la normativa ambiental vigente.

#### RESUELVO:

- 1.- OTÓRGASE el Permiso Ambiental Sectorial del artículo 68° establecido en el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, a la empresa ACUIMAG S.A., cuyo proyecto “Centro de Cultivo de Salmónideos, Estero Poca Esperanza, Sector Brazo Guardramiro, Comuna de Natales XII Región N° Pert. 207122034.” cumple con los contenidos técnicos y formales requeridos para su autorización.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, la empresa deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución mencionada, que calificó favorablemente el citado proyecto, que se resume en las siguientes condiciones:
  - a.- En el centro de cultivo, producto de la utilización de lubricantes para motores, se generarán residuos líquidos y sólidos en bajas cantidades como aceites usados, estopas, paños de limpieza contaminados con aceites, los que serán almacenados en recipientes cerrados, herméticos y etiquetados, que se ubicarán en un área específica y señalizada del pontón. De esta forma, se tomarán todas las medidas necesarias para prevenir la inflamación o reacción de estos, entre ellas, su separación y protección frente a cualquier fuente de riesgo capaz de provocar tales efectos, de modo de dar cumplimiento a la normativa vigente.
  - b.- Como desinfectante será utilizado amonio cuaternario de cadena doble, el cual actúa de manera específica frente al virus ISA a una dosis de 2,5 ml/5 lts agua, eliminando el 99, 999% del virus. Los residuos líquidos generados producto de las actividades de limpieza y desinfección serán recuperados y almacenados temporalmente en contenedores herméticos para su posterior retiro y disposición final en planta de tratamiento autorizada.
  - c.- El centro de cultivo presentará previo al inicio de las operaciones un Plan de Contingencias ante derrames de Hidrocarburos ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas, el que deberá estar confeccionado conforme las instrucciones señaladas en la Directiva D.G.T.M. y M.M. A-53/002, debiendo estar aprobado por Directemar, previo a su operación.
  - d.- La estructura flotante, cuenta con una planta de tratamiento para las aguas servidas de tipo físico-química, modelo HAMANN SUPER MINI PLUS que cuenta con certificado de aprobación vigente extendido por esta Dirección General, entendiéndose por ellas a las aguas provenientes de desagües de cualquier tipo de inodoro, urinario, conforme se establece en la regla 1, Anexo IV, del Convenio MARPOL 73/78. Debido a las características del sistema de tratamiento para las aguas sucias, el efluente no contendrá sólidos flotantes visibles, además será inodoro e incoloro. Las aguas, posterior a ser tratadas, serán descargadas o dispuestas al costado de la estructura flotante.
  - e.- Se acreditará el correcto funcionamiento de este sistema de tratamiento, con monitoreos puntuales mensuales del efluente generado. Los análisis incluirán, a lo menos, los siguientes parámetros: Grasas y Aceites, Sólidos Sedimentables, Sólidos Suspendidos Totales, pH, Coliformes Fecales, DBO5 y DQO, los que deberán ser remitidos a la Gobernación Marítima de Punta Arenas y, de acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Medio Ambiente, se deberá dar cumplimiento a las exigencias contenidas en la Resolución Exenta N° 844, de fecha 14 de Diciembre de 2012, que dicta e instruye normas de carácter general sobre la remisión de los antecedentes respecto de las condiciones, compromisos y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental.
  - f.- Producto de la operación de la planta de tratamiento de aguas servidas con que contará el pontón, se generarán lodos. Se estima que en la operación diaria del sistema, el volumen del sedimento residual será de 30 litros, los que serán retirados por una empresa que cuente con los certificados vigentes para el retiro y disposición de lodos, entregados por la Autoridad Sanitaria, dando pleno cumplimiento a la normativa aplicable.
  - g.- Los escombros corresponden a restos de polietileno y otros escombros generado en la etapa de construcción e instalación, en una cantidad de 0,5 m3 aproximadamente, los que serán retirados por el proveedor del servicio de instalación o por barcaza, que los llevará al vertedero autorizado más próximo.
  - h.- Se estima que el volumen de residuos domésticos será de 15,4 kg/día aproximadamente. Respecto de su manejo, serán almacenados en bolsas plásticas, las que a su vez serán trasladadas a tierra a un vertedero autorizado.

- i.- Se contempla la instalación de un sistema de incineración para la disposición de las mortalidades generadas en el centro de cultivo. Se mantendrá un registro que considere entre otros aspectos, la cantidad final del producto incinerado, frecuencia de retiro del producto de incineración e identificación del transporte empleado en el retiro del producto de incineración.
  - j.- Los desechos, producto de la incineración de las mortalidades de peces (cenizas), serán trasladados a vertedero autorizado por la autoridad competente, no siendo ispuetos en los cuerpos de agua de jurisdicción de Directemar. Las cenizas provenientes del equipo de incineración serán almacenadas en envases herméticos y dispuestas en vertedero autorizado.
  - k.- El proyecto no contempla ninguna fuente terrestre de contaminación, por lo que no se consideran las disposiciones contenidas en el “Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación Proveniente de Fuentes Terrestres y sus Anexos I, II, y III de 1983”, promulgado por D.S. 295/86 del Ministerio de Relaciones Exteriores, incluyendo los estudios previos sobre las características del lugar de descarga, según se estipula en las secciones A, B y C del Anexo III, de este cuerpo normativo.
- 2.- Que, la Gobernación Marítima de Punta Arenas, será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones ambientales establecidas en la presente resolución.
- 3.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones sectoriales que deba solicitar oportunamente el titular a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) u otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras o acciones, de acuerdo a las leyes o reglamentos vigentes.
- 4.- ANÓTESE, PUBLÍQUESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 05/ 340VRS.

OTORGA PERMISO AMBIENTAL SECTORIAL REFERIDO AL ARTÍCULO 68 DEL D.S. (MINSEGPRES) N° 95 DEL 21 DE AGOSTO DE 2001, A LA EMPRESA ACUIMAG S.A., PARA SU PROYECTO “CENTRO DE CULTIVO DE SALMÓNIDEOS, CANAL VALDÉS, PUNTA JONSHON, COMUNA DE NATALES, XII REGIÓN N° PERT. 207122057.”

VALPARAÍSO, 28 de Marzo de 2014.

VISTO: las facultades que me confieren el artículo 142° del D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación; lo dispuesto en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973, promulgado por D.S. N° 1689, del 10 de Octubre de 1994, en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, promulgado por D.S. N° 476, del 26 de Mayo de 1977, en el 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, y lo establecido en el artículo 68° del D.S. (MINSEGPRES) N° 95, del 21 de Agosto de 2001, Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental;

#### CONSIDERANDO:

- 1.- Los antecedentes presentados por la Empresa ACUIMAG S.A., al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (S.E.I.A.), para el proyecto “Centro de Cultivo de Salmónideos, Canal Valdés, Punta Jonshon, Comuna de Natales, XII Región N° PERT. 207122057.”, jurisdicción de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- 2.- La Resolución Exenta del Servicio de Evaluación Ambiental, Región de Magallanes y Antártica Chilena, N° 87 de fecha 24 de Abril del 2012, que calificó ambientalmente el proyecto “Centro de Cultivo de Salmónideos, Canal Valdés, Punta Jonshon, Comuna de Natales, XII Región N° PERT. 207122057.” y que certifica que se cumplen todos los requisitos de la normativa ambiental vigente.

#### RESUELVO:

- 1.- OTÓRGASE el Permiso Ambiental Sectorial del artículo 68° establecido en el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, a la empresa ACUIMAG S.A., cuyo proyecto “Centro de Cultivo de Salmónideos, Canal Valdés, Punta Jonshon, Comuna de Natales, XII Región N° PERT. 207122057.” cumple con los contenidos técnicos y formales requeridos para su autorización.

ESTABLÉCESE:

- 1.- Que, la empresa deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución mencionada, que calificó favorablemente el citado proyecto, que se resume en las siguientes condiciones:
  - a.- Se generarán residuos líquidos y sólidos en bajas cantidades, como aceites usados, estopas, paños de limpieza contaminados con aceites, los que serán almacenados en recipientes cerrados, herméticos y etiquetados, que se ubicarán en un área específica y señalizada del pontón. De esta forma, se tomarán todas las medidas necesarias para prevenir la inflamación o reacción de estos, entre ellas, su separación y protección frente a cualquier fuente de riesgo capaz de provocar tales efectos, de modo de dar cumplimiento a la normativa vigente.
  - b.- Como desinfectante será utilizado amonio cuaternario de cadena doble, el cual actúa de manera específica frente al virus ISA a una dosis de 2,5 ml/5 lts agua, eliminando el 99,999% del virus. Los residuos líquidos generados producto de las actividades de limpieza y desinfección serán recuperados y almacenados temporalmente en contenedores herméticos para su posterior retiro y disposición final en planta de tratamiento autorizada.
  - c.- El centro de cultivo presentará previo al inicio de las operaciones un Plan de Contingencias ante derrames de Hidrocarburos ante la Gobernación Marítima de Punta Arenas, el que deberá estar confeccionado conforme las instrucciones señaladas en la Directiva D.G.T.M. y M.M. A-53/002, debiendo estar aprobado por Directemar, previo a su operación.
  - d.- La estructura flotante, cuenta con una planta de tratamiento para las aguas servidas de tipo físico-química, Hamann, que cuenta con certificado de aprobación vigente extendido por esta Dirección General, entendiéndose por ellas a las aguas provenientes de desagües de cualquier tipo de inodoro, urinario, conforme se establece en la regla 1, Anexo IV, del Convenio MARPOL 73/78. Debido a las características del sistema de tratamiento para las aguas sucias, el efluente no contendrá sólidos flotantes visibles, además será inodoro e incoloro. Las aguas, posterior a ser tratadas, serán descargadas o dispuestas al costado de la estructura flotante.
  - e.- Se acreditará el correcto funcionamiento de este sistema de tratamiento, con monitoreos puntuales mensuales del efluente generado. Los análisis incluirán, a lo menos, los siguientes parámetros: Grasas y Aceites, Sólidos Sedimentables, Sólidos Suspendidos Totales, pH, Coliformes Fecales, DBO5 y DQO, los que deberán ser remitidos a la Gobernación Marítima de Punta Arenas y, de acuerdo a lo instruido por la Superintendencia de Medio Ambiente, se deberá dar cumplimiento a las exigencias contenidas en la Resolución Exenta N° 844, de fecha 14 de Diciembre de 2012, que dicta e instruye normas de carácter general sobre la remisión de los antecedentes respecto de las condiciones, compromisos y medidas establecidas en las resoluciones de calificación ambiental.
  - f.- Producto de la operación de la planta de tratamiento de aguas servidas con que contará el pontón, se generarán lodos. Se estima que en la operación diaria del sistema, el volumen del sedimento residual será de 30 litros, los que serán retirados por una empresa que cuente con los certificados vigentes para el retiro y disposición de lodos, entregados por la Autoridad Sanitaria, dando pleno cumplimiento a la normativa aplicable.
  - g.- Los escombros corresponden a restos de polietileno y otros escombros generado en la etapa de construcción e instalación, en una cantidad de 0,5 m3 aproximadamente, los que serán retirados por el proveedor del servicio de instalación o por barcaza, que los llevará al vertedero autorizado más próximo.
  - h.- Se estima que el volumen de residuos domésticos será de 15,4 kg/día aproximadamente. Respecto de su manejo, serán almacenados en bolsas plásticas, las que a su vez serán trasladadas a tierra a un vertedero autorizado.

- i.- Se contempla la instalación de un sistema de incineración para la disposición de las mortalidades diarias, generadas en el centro de cultivo. Lo cual se estima en 2,36 ton/día en máxima biomasa. Se mantendrá un registro que considere entre otros aspectos, la cantidad de mortalidad incinerada, cantidad final del producto incinerado, frecuencia de retiro del producto de incineración e identificación del transporte empleado en el retiro del producto de incineración.
  - j.- Los desechos, producto de la incineración de las mortalidades de peces (cenizas), serán trasladados a vertedero autorizado por la autoridad competente, no siendo dispuestos en los cuerpos de agua de jurisdicción de Directemar. Las cenizas provenientes del equipo de incineración serán almacenadas en envases herméticos y dispuestas en vertedero autorizado.
  - k.- El proyecto no contempla ninguna fuente terrestre de contaminación, por lo que no se consideran las disposiciones contenidas en el “Protocolo para la Protección del Pacífico Sudeste contra la Contaminación Proveniente de Fuentes Terrestres y sus Anexos I, II, y III de 1983”, promulgado por D.S. 295/86 del Ministerio de Relaciones Exteriores, incluyendo los estudios previos sobre las características del lugar de descarga, según se estipula en las secciones A, B y C del Anexo III, de este cuerpo normativo.
- 2.- Que, la Gobernación Marítima de Punta Arenas, será responsable del control, fiscalización y cumplimiento de los aspectos y condiciones ambientales establecidas en la presente resolución.
  - 3.- Que, lo anterior es sin perjuicio de otras autorizaciones sectoriales que deba solicitar oportunamente el titular a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) u otros organismos públicos para la ejecución de ciertas obras o acciones, de acuerdo a las leyes o reglamentos vigentes.
  - 4.- ANÓTESE, PUBLÍQUESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

POR ORDEN DEL SR. DIRECTOR GENERAL

(Fdo.)

GUILLERMO SILVA GAJARDO  
CONTRAALMIRANTE LT  
DIRECTOR DE INTERESES MARÍTIMOS  
Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO



## ACTIVIDAD INTERNACIONAL

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 8 del orden del día

A 28/Res.1061  
4 diciembre 2013  
Original: INGLÉS

**Resolución A.1061(28)**

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 8 del orden del día)**

**PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN  
Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2014-2015**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO las directrices que figuran en la resolución A.500(XII) sobre la coordinación de la labor de los comités por el Consejo, teniendo en cuenta el parecer de los comités sobre el orden de prioridades y sus responsabilidades con respecto a las cuestiones técnicas y jurídicas de fondo,

RECORDANDO TAMBIÉN las directrices que figuran en las resoluciones:

- A.777(18): "Métodos de trabajo y organización de las tareas en los comités y sus órganos auxiliares";
- A.900(21): "Objetivos de la Organización a partir del año 2000";
- A.901(21): "La OMI y la cooperación técnica a partir del año 2000"; y
- A.909(22): "Formulación de políticas en la OMI: establecimiento de las políticas y objetivos de la Organización",

así como las Directrices sobre organización y método de trabajo del Consejo y los comités (circulares nº 3292, MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2, LEG.1/Circ.7, TC.1/Circ.66 y FAL.3/Circ.209),

RECORDANDO ADEMÁS las resoluciones A.1037(27) y A.1038(27), mediante las cuales aprobó, respectivamente, el Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2012-2017 y el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2012-2013, así como la resolución A.1062(28): "Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización",

HABIENDO ADOPTADO la resolución A.1060(28), la cual contiene el Plan estratégico actualizado de la Organización para el sexenio 2014-2019,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Consejo, en su 27º periodo de sesiones extraordinario, para la adopción de un plan de acción de alto nivel actualizado y las prioridades conexas para el bienio 2014-2015, junto con el presupuesto conexo basado en resultados, incluido el Plan de actividades de la Secretaría,

que se han preparado tomando como base el Plan estratégico y las aportaciones del Comité de seguridad marítima, el Comité jurídico, el Comité de protección del medio marino, el Comité de cooperación técnica, el Comité de facilitación y la Secretaría,

1 APRUEBA el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2014-2015, que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 PIDE al Consejo, al Comité de seguridad marítima, al Comité jurídico, al Comité de protección del medio marino, al Comité de cooperación técnica y al Comité de facilitación que, cuando informen de su labor a la Asamblea, en su vigésimo noveno periodo de sesiones ordinario, y al Consejo, en los periodos de sesiones que éste celebrará durante el bienio 2014-2015, se aseguren de que presentan información sobre el progreso realizado para el logro de las metas y los objetivos de la Organización en el marco de los principios estratégicos, las medidas de alto nivel y los resultados previstos para el bienio;

3 ENCARGA al Consejo, a los comités y a la Secretaría que, cuando examinen propuestas para incluir resultados no previstos, se cercioren de que, de conformidad con la resolución A.1062(28) y las Directrices sobre organización y método de trabajo, según proceda, las cuestiones que vayan a tratarse estén dentro del ámbito del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel;

4 PIDE ADEMÁS a los comités y a la Secretaría que, según proceda y de conformidad con la resolución A.1062(28), presenten al Consejo, para que los refrende, los resultados no previstos que puedan aprobar durante el bienio 2014-2015, a fin de incluirlos en el Plan de acción de alto nivel correspondiente a dicho bienio;

5 AUTORIZA al Consejo a que refrende dichos resultados no previstos y los incorpore al Plan de acción de alto nivel y a las prioridades para el bienio 2014-2015, que figuran en el anexo de la presente resolución;

6 PIDE a todos los órganos de la OMI que garanticen el cumplimiento pleno de las directrices que figuran en la resolución A.1062(28), en las que se facilita una base uniforme para la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel en toda la Organización, y para el fortalecimiento de las prácticas de trabajo existentes mediante la provisión de procedimientos mejorados de planificación y gestión que sean flexibles, asequibles, proporcionales, transparentes y equilibrados;

7 HACE HINCAPIÉ en las responsabilidades específicas de los presidentes, vicepresidentes y secretarios del Consejo, comités y subcomités con miras a garantizar una aplicación coherente y rigurosa de la resolución A.1062(28) y de las Directrices sobre organización y método de trabajo de los respectivos comités y de sus órganos auxiliares;

8 SUBRAYA que, en las medidas de alto nivel y los resultados conexos, especialmente los que entrañen enmiendas a convenios existentes (en particular si éstos llevan poco tiempo en vigor), deberían tenerse plenamente en cuenta las directrices que figuran en la resolución A.500(XII), y que debería prestarse la debida atención a la exigencia de demostrar, de forma bien documentada, que existe una necesidad imperiosa de elaborar y adoptar normas nuevas o de revisar las existentes;

9 REVOCA la resolución A.1038(27).

\* \* \*

ANEXO

PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN  
Y PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2014-2015

1 El Plan estratégico de la Organización para el sexenio 2014-2019 (resolución A.1060(28)) comprende 13 principios estratégicos fundamentales para que la OMI pueda lograr sus objetivos declarados. A fin de que la Organización aborde estos objetivos estratégicos de manera eficaz, se ha elaborado un plan de acción de alto nivel en el que se indican las medidas que es necesario adoptar y se señala la vinculación entre la estrategia de la Organización y la labor de los distintos órganos de la OMI.

2 El Plan de acción de alto nivel determina, por consiguiente, las medidas de alto nivel necesarias para alcanzar los objetivos estratégicos indicados en el Plan estratégico, así como las prioridades establecidas para el bienio 2014-2015 teniendo presentes las medidas determinadas.

3 El progreso de la Organización para cumplir sus metas y objetivos se seguirá de cerca mediante la serie de indicadores de resultados del Plan estratégico y también a la luz de los avances realizados en relación con los resultados previstos para el bienio.

**CUADRO 1: PRINCIPIOS ESTRATÉGICOS Y MEDIDAS DE ALTO NIVEL CORRESPONDIENTES**

Número	Principios estratégicos	Número	Medidas de alto nivel
1	La OMI es el principal foro internacional para todas las cuestiones técnicas de todo tipo que afectan al transporte marítimo internacional y las correspondientes cuestiones jurídicas. El sello distintivo de la OMI será un enfoque amplio e integrador en relación con tales cuestiones. La OMI proseguirá fomentando su papel de foro marítimo internacional primario por lo que respecta a las cuestiones dentro de su ámbito de competencia y garantizando y estableciendo el vínculo entre un transporte marítimo seguro, protegido, eficiente y respetuoso del medio ambiente y el desarrollo del comercio y la economía mundiales y la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). A fin de mantener esa primacía, la OMI deberá:		
1.1	Desempeñar más a fondo su papel en los asuntos marítimos en relación con otras organizaciones intergubernamentales e internacionales, para abordar eficaz y exhaustivamente complejas cuestiones que son competencia de diferentes organismos	1.1.1	Cooperar con las Naciones Unidas en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes
		1.1.2	Cooperar con otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes
1.2	Hacer colaborar activamente a las distintas partes interesadas, nuevas o ya existentes, para garantizar un enfoque más integrador de la toma de decisiones	1.2.1	Fomentar más la participación activa de todos los interesados para lograr los objetivos declarados de la Organización mediante contactos y consultas
1.3	Intentar activamente conseguir sinergias y evitar la duplicación de los esfuerzos realizados por otros organismos de las Naciones Unidas en cuestiones marítimas	1.3.1	Examinar las cuestiones relacionadas con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de interés para el papel que desempeña la Organización
		1.3.2	Seguir las novedades relacionadas con el GESAMP y aprovechar plenamente los conocimientos disponibles y adquiridos
		1.3.3	Fomentar las medidas de facilitación
		1.3.4	Armonizar los instrumentos de la OMI con otros instrumentos internacionales pertinentes, según sea necesario
2	La OMI fomentará a escala mundial el cumplimiento de sus instrumentos que rigen el transporte marítimo internacional y promoverá la implantación uniforme de dichos instrumentos por los Estados Miembros		

Número	Principios estratégicos	Número	Medidas de alto nivel
2.0		2.0.1	Supervisar y mejorar los convenios, etc., y facilitar interpretaciones de los mismos cuando lo soliciten los Estados Miembros
		2.0.2	Fomentar y apoyar la implantación del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI
		2.0.3	Fomentar la provisión a escala mundial de servicios marítimos de búsqueda y salvamento
3	Con miras a incrementar su contribución al desarrollo sostenible, la OMI reforzará sus programas de creación de capacidad y centrará su atención en:		
3.1	Establecer asociaciones para la creación de capacidad con los gobiernos, organizaciones y el sector	3.1.1	Participar en programas ambientales con el PNUD, el PNUMA, el Banco Mundial, etc.
		3.1.2	Establecer asociaciones con los gobiernos, organizaciones y el sector para mejorar la ejecución de los programas de creación de capacidad de la OMI
		3.1.3	Fomentar y reforzar las asociaciones con las instituciones y los programas de formación marítima de ámbito mundial
3.2	Garantizar la sostenibilidad del PICT a largo plazo	3.2.1	Captar y asignar recursos financieros o en especie, incluido el fomento de la cooperación técnica y económica entre países en desarrollo
		3.2.2	Implantar el mecanismo aprobado para garantizar la financiación sostenible del PICT
3.3	Contribuir al logro de los ODM y a los resultados conexos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (CNUMAD) 2012, tales como los futuros Objetivos de Desarrollo Sostenible, a través, entre otras cosas, de la elaboración de proyectos importantes destinados a cuestiones incipientes	3.3.1	Mantener, promover y demostrar los vínculos entre el PICT y los Objetivos de Desarrollo del Milenio
3.4	Satisfacer las necesidades de sus Estados Miembros en desarrollo	3.4.1	Determinar las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo en general y las necesidades en materia de desarrollo de los PEID y los PMA en particular

Número	Principios estratégicos	Número	Medidas de alto nivel
3.5	Continuar mejorando la ejecución, utilización, eficacia y eficiencia de sus programas de asistencia y cooperación técnica	3.5.1	Examinar, establecer un orden de prioridad e implantar programas de cooperación técnica
		3.5.2	Reforzar el papel de la mujer en el sector marítimo
		3.5.3	Elaborar nuevas medidas para mejorar la prestación de la asistencia técnica
		3.5.4	Realizar evaluaciones periódicas de los efectos de la cooperación técnica
4	En su seno, la OMI debería poder responder con eficacia a las nacientes tendencias, novedades y desafíos y luchar por conseguir la excelencia en la gestión y gobernanza. Además del Plan estratégico, la Organización mantendrá un marco para la gestión de riesgos. El Consejo proporcionará un liderazgo con visión de futuro y los comités estarán óptimamente estructurados y contarán con el respaldo de una Secretaría eficiente y eficaz. La Secretaría de la OMI dispondrá de recursos y conocimientos suficientes para llevar a cabo los planes de trabajo de la Organización dentro de las consignaciones bienales aprobadas y de conformidad con un plan de actividades pormenorizado, la Secretaría de la Organización utilizará eficazmente la informática y la tecnología de las comunicaciones en su gestión y administración.		
4.0		4.0.1	Adoptar, implantar y mejorar medidas para la gestión eficaz, eficiente y transparente de los recursos de la Organización
		4.0.2	Elaborar, implantar, mejorar, respaldar y gestionar los sistemas de información como apoyo a una Organización basada en el conocimiento y la información
		4.0.3	Determinar las oportunidades para reforzar la cultura de gestión, reducir el riesgo e introducir las mejores prácticas planificando, elaborando e implantando reformas en la Organización
		4.0.4	Mantener un marco para la gestión de riesgos
		4.0.5	Implantar y mantener sometidos a examen los métodos y procedimientos de trabajo

Número	Principios estratégicos	Número	Medidas de alto nivel
5	La OMI concederá la máxima prioridad a la seguridad de la vida humana en el mar. En particular, se concederá mayor importancia a:		
5.1	Garantizar que todos los sistemas relacionados con la mejora de la seguridad de la vida humana en el mar sean adecuados, incluidos los previstos en casos de grandes concentraciones de personas	5.1.1	Examinar la idoneidad de las disposiciones relativas a la seguridad de los buques de pasaje
		5.1.2	Desarrollar y revisar las disposiciones relativas a la evacuación en condiciones de seguridad, la supervivencia, el rescate y el trato que debe darse a las personas tras un siniestro marítimo o en caso de peligro
		5.1.3	Incrementar la seguridad de la navegación en las vías de navegación esenciales
5.2	Mejorar las normas técnicas, operacionales y de gestión de la seguridad	5.2.1	Mantener sometidos a examen los aspectos de la seguridad técnica y operacional de todos los tipos de buques, incluidos los pesqueros
		5.2.2	Elaborar y revisar las normas de formación y guardia y los procedimientos operacionales aplicables al personal marítimo
		5.2.3	Mantener sometidas a examen las normas relativas a la manipulación y el transporte marítimo en condiciones de seguridad de las cargas sólidas y líquidas transportadas a granel y en bultos
		5.2.4	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación, las medidas de organización del tráfico marítimo, los sistemas de notificación y vigilancia para buques, los servicios de tráfico marítimo, las prescripciones y normas aplicables a las ayudas y los sistemas náuticos de a bordo y la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT)
		5.2.5	Vigilar y evaluar el funcionamiento del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)
		5.2.6	Elaborar e implantar la estrategia de navegación-e
5.3	Eliminar los buques que no cumplan ni mantengan permanentemente dichas normas	5.3.1	Mantener sometidos a examen y apoyar la implantación por los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños para la mejora y la vigilancia del cumplimiento
5.4	Hacer más hincapié en el papel del factor humano en un transporte marítimo seguro	5.4.1	Elaborar una estrategia para la labor relativa al papel del factor humano, incluido el aspecto de la cadena de responsabilidad en el ámbito de la seguridad marítima



Número	Principios estratégicos	Número	Medidas de alto nivel
6	La OMI intentará mejorar la protección de la red del transporte marítimo, incluidas las vías de navegación esenciales, y reducir el número de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, así como la frecuencia con la que se producen los casos de polizonaje:		
6.1	Promoviendo un enfoque integral y de cooperación, tanto entre los Estados Miembros de la Organización como entre la OMI y otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales	6.1.1	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (por ejemplo, el Código PBIP), incluidos los aspectos de la interfaz buque-puerto y las vías de navegación de importancia estratégica
		6.1.2	Mantener sometida a examen la idoneidad del marco jurídico para la represión de los actos ilícitos contra los buques y las plataformas fijas mediante el Convenio y el Protocolo SUA
6.2	Haciendo que se conozcan mejor las medidas de protección marítima de la Organización y promoviendo la implantación efectiva de dichas medidas	6.2.1	Ayudar a los países en desarrollo a introducir y aplicar medidas eficaces de protección
		6.2.2	Difundir información sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques
		6.2.3	Ayudar a los países en desarrollo a introducir y aplicar medidas eficaces para combatir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques
		6.2.4	Ayudar a las regiones en desarrollo a introducir y aplicar medidas eficaces de protección y medidas para combatir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques
6.3	Haciendo que se conozcan mejor las medidas para combatir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques y promoviendo su aplicación eficaz	6.3.1	Participar activamente en la labor de los grupos mixtos especiales de expertos OMI/OIT sobre cuestiones relativas a la salvaguardia de los derechos humanos de la gente de mar
		6.3.2	Mantener y aplicar la estrategia para la labor relativa al papel del factor humano, incluido el aspecto de la cadena de responsabilidad en el ámbito de la seguridad marítima

Número	Principios estratégicos	Número	Medidas de alto nivel
7	La OMI se centrará en reducir y eliminar cualquier repercusión negativa del transporte marítimo en el medio ambiente:		
7.1	Identificando y abordando las posibles repercusiones negativas	7.1.1	Vigilar la contaminación por los buques y su carga y sus efectos negativos sobre el medio marino
7.1.2		Mantener sometidas a examen las medidas para reducir los efectos negativos de los buques sobre el medio marino	
7.1.3		Vigilar y mantener sometida a examen la provisión de instalaciones de recepción en los puertos y la idoneidad de dichas instalaciones	
7.1.4		Examinar la necesidad de elaborar medidas para prevenir y contener la contaminación del mar debida a las embarcaciones pequeñas	
7.2	Elaborando medidas eficaces para mitigar y combatir el impacto en el medio ambiente de los sucesos relacionados con el transporte marítimo y la contaminación ocasionada por las operaciones de los buques y facilitando su aplicación	7.2.1	Mantener sometidas a examen las directrices relativas a la determinación de los lugares de refugio
7.2.2		Mantener sometida a examen la idoneidad del marco jurídico	
7.2.3		Fomentar la cooperación y la asistencia mutua de los Estados Miembros en el marco de lo dispuesto en el Convenio de cooperación y en el Protocolo de cooperación-SNPP	
7.3	Contribuyendo a los esfuerzos internacionales por reducir la contaminación atmosférica y abordar el cambio climático	7.3.1	Mantener sometidas a examen las medidas de la OMI para reducir la contaminación atmosférica
7.3.2		Continuar elaborando las medidas oportunas para abordar el cambio climático	
7.4	Haciendo más hincapié en el papel del factor humano en un transporte marítimo ecológicamente racional	7.4.1	Elaborar una estrategia para la labor relativa al papel del factor humano, incluido el aspecto de la cadena de responsabilidad en el ámbito de la protección del medio marino

Número	Principios estratégicos	Número	Medidas de alto nivel
8	<p>La OMI procurará que las medidas destinadas a promover un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional no afecten indebidamente a la eficacia del transporte marítimo. Asimismo, mantendrá bajo revisión constante dichas medidas para asegurarse de que sean adecuadas, efectivas y pertinentes utilizando las mejores herramientas disponibles a fin de poder desarrollar una labor normativa mejor que carezca de prescripciones administrativas innecesarias o desproporcionadas. La Organización someterá periódicamente a examen a las disposiciones administrativas de los convenios e instrumentos obligatorios existentes con miras a encontrar soluciones mejores y más eficientes para las prescripciones administrativas que sean necesarias. Asimismo, se modificarán y/o eliminarán las disposiciones de los convenios e instrumentos obligatorios existentes que hayan pasado a ser innecesarias y/o una carga sin por ello comprometer la seguridad, la protección y la protección del medio ambiente</p>		
8.0		8.0.1	<p>Promover una mayor aceptación del Convenio de facilitación y la adopción de las medidas en él establecidas, a fin de contribuir a los esfuerzos y la labor del Comité de facilitación para implantar en todo el mundo las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional</p>
		8.0.2	<p>Garantizar que se mantiene un equilibrio adecuado entre las medidas destinadas a incrementar la protección marítima y las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional</p>
		8.0.3	<p>Fomentar el uso de la informática y la tecnología de las comunicaciones en aras de una mejora e innovación constantes en la facilitación del tráfico marítimo</p>
		8.0.4	<p>Implantar la resolución A.1043(27): "Examen periódico de las prescripciones administrativas de los instrumentos obligatorios de la OMI"</p>

Número	Principios estratégicos	Número	Medidas de alto nivel
9	La OMI prestará especial atención a las necesidades relacionadas con el transporte marítimo de los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y de los países menos adelantados (PMA)		
9.0		9.0.1	Determinar y abordar las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA
10	La OMI aplicará normas basadas en objetivos para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente		
10.0		10.0.1	Continuar elaborando medidas a fin de aplicar normas basadas en objetivos para la seguridad marítima y la protección del medio marino
11	La OMI, en colaboración con otras partes interesadas, intentará mejorar la imagen del transporte marítimo ante la sociedad en general en relación con la seguridad y protección marítimas y la protección del medio ambiente, y para ello:		
11.1	Divulgará activamente la importancia vital del transporte marítimo como medio de transporte de personas y mercancías seguro, protegido y ecológicamente racional y subrayando el papel de la Organización a este respecto	11.1.1	Dar una mayor difusión al papel del transporte marítimo internacional en el comercio y la economía mundiales y a la importancia del papel de la Organización
		11.1.2	Mejorar la imagen del papel del factor humano en el contexto del sector del transporte marítimo
11.2	En consecuencia, seguirá potenciando sus programas públicos de promoción	11.2.1	Promover y fomentar activamente el desarrollo de los programas de relaciones con la sociedad
12	La OMI asumirá el liderazgo en la mejora de la calidad del transporte marítimo:		
12.1	Estimulando la utilización de las mejores técnicas disponibles, siempre que el costo no sea excesivo, en todas las facetas del transporte marítimo	12.1.1	Utilizar técnicas de evaluación formal de la seguridad para la formulación de las normas técnicas
		12.1.2	Utilizar instrumentos basados en el análisis de riesgos que tengan en cuenta los costos y el factor humano para la elaboración de las normas operacionales
12.2	Estimulando la gestión adecuada de los buques	12.2.1	Mantener sometida a examen la eficacia del Código IGS en relación con la seguridad y la protección del medio marino

Número	Principios estratégicos	Número	Medidas de alto nivel
12.3	Fomentando y mejorando la disponibilidad de la información relativa a la seguridad y la protección de los buques y al medio ambiente, y el acceso a dicha información, incluidos los datos relacionados con siniestros (es decir, la transparencia)	12.3.1	Fomentar la recopilación y divulgación de información de alta calidad, pertinente y oportuna para apoyar los análisis y decisiones, teniendo presentes las cuestiones financieras y de gobernanza conexas
12.4	Asegurándose de que todas las partes interesadas entiendan y acepten sus responsabilidades en lo referente a un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional, mediante el desarrollo, entre dichas partes, del concepto de "cadena de responsabilidad"	12.4.1	Dar una mayor difusión al concepto de "cadena de responsabilidad" entre todas las partes interesadas por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas
12.5	Determinando, relacionando entre sí y evaluando los factores que influyen en la cultura de la seguridad, la protección y el medio ambiente, incluida la interacción humana a bordo de los buques, y habilitando mecanismos prácticos y eficaces para abordar dichos factores		No hay medidas de alto nivel
13	La OMI intentará aumentar la conciencia medioambiental en la comunidad marítima		
13.0		13.0.1	Fortalecer la toma de conciencia sobre la necesidad de que sigan disminuyendo las repercusiones negativas del transporte marítimo en el medio ambiente
		13.0.2	Fomentar y mejorar la disponibilidad de la información relativa a la protección del medio ambiente y el acceso a dicha información (es decir, la transparencia), y, en particular, examinar la posibilidad de distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las repercusiones financieras
		13.0.3	Estimular la utilización en el sector del transporte marítimo de la mejor tecnología medioambiental disponible, siempre que el costo no sea excesivo, y de acuerdo con la meta del desarrollo sostenible

**CUADRO 2: MEDIDAS DE ALTO NIVEL Y RESULTADOS PREVISTOS CONEXOS**

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
1.1.1	Cooperar con las Naciones Unidas en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	1.1.1.1	Cooperar con las Naciones Unidas en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	Anual
		1.1.1.2	Examen de informes sobre la aplicación de las Directrices OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar y otras medidas consiguientes que pueda ser necesario adoptar	LEG			Anual
1.1.2	Cooperar con otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	1.1.2.1	Cooperar con otros organismos internacionales en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/ FAL/LEG/TC	Anual
		1.1.2.2	Respuesta a cuestiones relacionadas con las comisiones de estudio de radiocomunicaciones del UIT-R y la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones de la UIT	MSC		NCSR	Anual
		1.1.2.3	Interpretación unificada de las disposiciones de los convenios de la OMI relativos a la seguridad, la protección y el medio ambiente	MSC/ MEPC		III/PPR/ CCC/SDC/ SSE/NCSR	Tarea continuada

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
1.2.1	Fomentar más la participación activa de todos los interesados para lograr los objetivos declarados de la Organización mediante contactos y consultas	1.2.1.1	Acuerdos de cooperación con organizaciones intergubernamentales y aprobación del carácter consultivo de las ONG	Asamblea		Consejo	2015
1.3.1	Examinar las cuestiones relacionadas con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de interés para el papel que desempeña la Organización	1.3.1.1	Asesorar y orientar sobre las cuestiones relacionadas con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de interés para el papel que desempeña la Organización	LEG			Anual
1.3.2	Seguir las novedades relacionadas con el GESAMP y aprovechar plenamente los conocimientos disponibles y adquiridos		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
1.3.3	Fomentar las medidas de facilitación		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
1.3.4	Armonizar los instrumentos de la OMI con otros instrumentos internacionales pertinentes, según sea necesario	1.3.4.1	Enmiendas al Manual IAMSAR	MSC		NCSR	Tarea continuada

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
2.0.1	Supervisar y mejorar los convenios, etc., y facilitar interpretaciones de los mismos cuando lo soliciten los Estados Miembros	2.0.1.1	Disposiciones para garantizar la integridad e implantación uniforme del Convenio de arqueo 1969	MSC	SDC	HTW	2014
		2.0.1.2	Directrices para la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Convenio BWM 2004, incluidas las orientaciones relativas al muestreo y el análisis del agua de lastre	MEPC	PPR	III	2015
		2.0.1.3	Revisión de la Especificación normalizada para los incineradores de a bordo (resolución MEPC.76(40))	MEPC			2014
		2.0.1.4	Estrategias elaboradas para facilitar la entrada en vigor del Protocolo SNP y la interpretación armonizada	LEG			Anual
		2.0.1.5	Proporcionar asesoramiento y orientaciones sobre las cuestiones señaladas a la atención del Comité en relación con la implantación de los instrumentos de la OMI	LEG			Anual
		2.0.1.6	Enmiendas a la regla II-1/40.2 del Convenio SOLAS relativas a las prescripciones generales sobre las instalaciones eléctricas	MSC		SSE	2014
		2.0.1.7	Enmiendas al Código ESP	MSC		SDC	Tarea continuada



Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
2.0.2	Fomentar y apoyar la implantación del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI	2.0.2.1	Análisis de los compendios de informes resumidos de auditoría	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/LEG/III	2015
		2.0.2.2	Aspectos de creación de capacidad del Plan reflejados en el PICT e implantados a través del mismo	TC			Tarea continuada
		2.0.2.3	Enmiendas para conferir obligatoriedad al Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III) y a las auditorías	MSC/MEPC			2015
2.0.3	Fomentar la provisión a escala mundial de servicios marítimos de búsqueda y salvamento	2.0.3.1	Ampliación del Plan mundial de búsqueda y salvamento para la provisión de servicios marítimos de búsqueda y salvamento	MSC		NCSR	2015
		2.0.3.2	Lista anual de documentos y publicaciones de la OMI que deben tener los MRCC	MSC		NCSR	Anual
		2.0.3.3	Directrices sobre la armonización de los procedimientos aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, incluidas las cuestiones relativas a la formación en búsqueda y salvamento	MSC		NCSR	2014
		2.0.3.4	Procedimientos para encaminar las comunicaciones de socorro en el SMSSM	MSC		NCSR	2015
3.1.1	Participar en programas ambientales con el PNUD, el PNUMA, el Banco Mundial, etc.	3.1.1.1	Análisis y examen de los informes sobre acuerdos de asociación respecto de programas relativos al medio ambiente y acerca de su ejecución	TC			Anual
3.1.2	Establecer asociaciones con los gobiernos, otras organizaciones y el sector para mejorar la ejecución de los programas de creación de capacidad de la OMI	3.1.2.1	Análisis y examen de los informes sobre la implantación de la resolución A.965(23): "Desarrollo y mejora de los acuerdos de asociación para la cooperación técnica"	TC			Anual

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
3.1.3	Fomentar y reforzar las asociaciones con las instituciones y los programas de formación marítima de ámbito mundial	3.1.3.1	Supervisión de la ejecución de un programa en el marco del PICT para mejorar la capacidad de formación marítima, incluidos los administradores de nivel medio y superior	TC			Anual
3.2.1	Captar y asignar recursos financieros o en especie, incluido el fomento de la cooperación técnica y económica entre países en desarrollo	3.2.1.1	Supervisión de la cooperación técnica entre países en desarrollo reflejada en el PICT y en las asociaciones	TC			Tarea continuada
		3.2.1.2	Análisis y examen de los informes sobre el Fondo de cooperación técnica, los fondos fiduciarios voluntarios, los fondos de carácter multilateral y bilateral, las contribuciones en efectivo y el apoyo en especie en el marco del PICT	TC			Anual
3.2.2	Implantar el mecanismo aprobado para garantizar la financiación sostenible del PICT	3.2.2.1	Análisis y examen de los informes sobre la implantación del mecanismo aprobado para garantizar la financiación sostenible del PICT	TC			Anual
3.3.1	Mantener, promover y demostrar los vínculos entre el PICT y los Objetivos de Desarrollo del Milenio	3.3.1.1	Análisis y examen de los informes acerca de la promoción e implantación de la resolución A.1006(25): "El vínculo entre el Programa integrado de cooperación técnica y los Objetivos de Desarrollo del Milenio"	TC			Anual
3.4.1	Determinar las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo en general y las necesidades en materia de desarrollo de los PEID y los PMA en particular	3.4.1.1	Aportaciones sobre la identificación de las necesidades que surjan en los países en desarrollo, en particular que los PEID y PMA se incluyan en el PICT	TC		MSC/MEPC/ FAL/LEG	Tarea continuada
		3.4.1.2	PICT aprobado para 2016-2017	TC			2015

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
3.5.1	Examinar, establecer un orden de prioridad e implantar programas de cooperación técnica	3.5.1.1	Determinar prioridades temáticas en los ámbitos de la seguridad y protección marítimas, la protección del medio marino, la facilitación del tráfico marítimo y la legislación marítima	TC		MSC/MEPC/FAL/LEG	Anual
		3.5.1.2	Aportación al PICT sobre cuestiones emergentes relacionadas con el desarrollo sostenible y el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio	TC		MSC/MEPC/FAL/LEG	2015
3.5.2	Reforzar el papel de la mujer en el sector marítimo	3.5.2.1	Análisis y examen de los informes sobre el fortalecimiento de las asociaciones regionales para mujeres que ocupan cargos directivos en el sector marítimo	TC			Anual
3.5.3	Elaborar nuevas medidas para la prestación de la asistencia técnica	3.5.3.1	Supervisión de las medidas nuevas y eficaces en función de los costos para la prestación de la asistencia técnica	TC			Anual
3.5.4	Realizar evaluaciones periódicas de los efectos de la cooperación técnica		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
4.0.1	Adoptar, implantar y mejorar las medidas para la gestión eficaz, eficiente y transparente de los recursos de la Organización	4.0.1.1	Aprobación de las cuentas y de los informes financieros verificados	Asamblea		Consejo	Anual
		4.0.1.2	Aprobación del informe sobre la ejecución del PICT en 2012-2013	TC			2014
		4.0.1.3	Refrendo de las propuestas de resultados no previstos para el bienio 2014-2015, aceptadas por los comités	Consejo		MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	Anual

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
4.0.2	Elaborar, implantar, mejorar, respaldar y gestionar los sistemas de información como apoyo a una Organización basada en el conocimiento y la información	4.0.2.1	Refrendo de propuestas para el desarrollo, el mantenimiento y la mejora de los sistemas de información y las especificaciones conexas (GISIS, sitios en la Red, etc.)	Consejo		MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	Tarea continuada
4.0.3	Determinar las oportunidades para reforzar la cultura de gestión, reducir el riesgo e introducir las mejores prácticas planificando, elaborando e implantando reformas en la Organización	4.0.3.1	Plan estratégico, Plan de acción de alto nivel y presupuesto basado en resultados para 2016-2017 exhaustivos, transparentes, ejecutables y aprobados	Asamblea		Consejo	2015
4.0.4	Mantener un marco para la gestión de riesgos	4.0.4.1	Elaboración de una metodología para aplicar el marco para la gestión de riesgos a todos los elementos del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel	Consejo			2015
4.0.5	Implantar y mantener sometidos a examen los métodos y procedimientos de trabajo	4.0.5.1	Revisión de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización y de las Directrices sobre organización y método de trabajo de los comités, según proceda	Asamblea	Consejo	MSC/MEPC/FAL/LEG/TC	2015
5.1.1	Examinar la idoneidad de las disposiciones relativas a la seguridad de los buques de pasaje	5.1.1.1	Directrices relativas al regreso a puerto en condiciones de seguridad de los buques de pasaje	MSC		SDC	2014

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
		5.1.1.2	Examen de las reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado	MSC		SDC	2014
		5.1.1.3	Examen de las recomendaciones sobre el análisis de la evacuación de los buques de pasaje nuevos y existentes	MSC		SDC	2015
		5.1.1.4	Elaboración de criterios de funcionamiento relativos a la seguridad de la vida humana aplicables a los proyectos y disposiciones alternativos de seguridad contra incendios (MSC/Circ.1002)	MSC		SSE	2014
		5.1.1.5	Examen de las condiciones en las cuales las puertas estancas al agua de los buques de pasaje pueden abrirse durante la navegación y elaboración de enmiendas a la regla II-1/22 del Convenio SOLAS y a la circular MSC.1/Circ.1380	MSC		SDC	2015
5.1.2	Elaborar y revisar las disposiciones relativas a la evacuación en condiciones de seguridad, la supervivencia, el rescate y el trato que debe darse a las personas tras un siniestro marítimo o en caso de peligro	5.1.2.1	Nuevo marco de prescripciones aplicables a los dispositivos de salvamento	MSC		SSE	2015
		5.1.2.2	Medidas para salvaguardar la seguridad de las personas rescatadas en el mar	MSC/FAL	NCSR	III	2014
5.1.3	Incrementar la seguridad de la navegación en las vías de navegación esenciales		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
5.2.1	Mantener sometidos a examen los aspectos de la seguridad técnica y operacional de todos los tipos de buques, incluidos los pesqueros	5.2.1.1	Enmiendas al criterio relativo al ángulo máximo de escora en las maniobras de giro establecido en el Código IS 2008	MSC		SDC	2014
		5.2.1.2	Elaboración del código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF)	MSC	CCC	HTW	2014
		5.2.1.3	Examen de la seguridad de los buques de carga general	MSC		III/HTW/SDC/NCSR	2014
		5.2.1.4	Directrices relativas al transporte de más de 12 miembros del personal industrial a bordo de buques que realizan viajes internacionales	MSC		SDC	2015
		5.2.1.5	Enmiendas a las disposiciones del capítulo II-2 del Convenio SOLAS relativas a los medios secundarios de respiración de los tanques de carga	MSC	SSE	CCC	2015
		5.2.1.6	Enmiendas al Código MODU 2009 relativas a los ejercicios con botes salvavidas	MSC		SSE	2015
		5.2.1.7	Consideraciones relativas a las tuberías de combustible de baja presión con revestimiento doble para los sistemas de inyección de combustible de los motores de los petroleros para crudos	MSC		SSE	2015

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
		5.2.1.8	Control del humo y ventilación	MSC		SSE	2015
		5.2.1.9	Prescripciones aplicables a los buques que transporten vehículos de hidrógeno y de gas natural comprimido	MSC		SSE	2014
		5.2.1.10	Objetivos de seguridad y prescripciones funcionales de las Directrices sobre los proyectos y disposiciones alternativos contemplados en los capítulos II-1 y III del Convenio SOLAS	MSC			2015
		5.2.1.11	Enmiendas al Código IDS relativas al comportamiento térmico de los trajes de inmersión	MSC		SSE	2014
		5.2.1.12	Criterios de estabilidad sin avería de segunda generación	MSC		SDC	2015
		5.2.1.13	Enmiendas a las reglas sobre compartimentado y estabilidad con avería del capítulo II-1 del Convenio SOLAS	MSC		SDC	2014
		5.2.1.14	Enmiendas a la regla II-2/20 del Convenio SOLAS y orientaciones conexas sobre la gestión de la calidad del aire para la ventilación de los espacios cerrados para vehículos, espacios de carga rodada cerrados y espacios de categoría especial	MSC		SSE	2014

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
		5.2.1.15	Código obligatorio para los buques que operen en aguas polares	MSC/MEPC	SDC	HTW/PPR/SDC/SSE/NCSR	2015
		5.2.1.16	Instrumento no obligatorio sobre las reglas aplicables a los buques no regidos por los convenios	MSC	III	HTW/PPR/SDC/SSE/NCSR	2015
		5.2.1.17	Directrices actualizadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC)	MSC/MEPC		III	Anual
		5.2.1.18	Interpretación de la regla II-1/13.6 del Convenio SOLAS sobre los medios de evacuación de los espacios de carga de transbordo rodado	MSC		SDC	2014
		5.2.1.19	Clasificación de los buques dedicados a las actividades mar adentro y examen de la necesidad de un código no obligatorio relativo a los buques de apoyo para la construcción mar adentro	MSC		SDC	2015
		5.2.1.20	Medidas de seguimiento de las resoluciones 6 y 7 de la Conferencia sobre formación para pescadores	MSC		HTW	2015



Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
		5.2.1.21	Directrices para el empleo de plástico reforzado con fibra (PRF) en las estructuras de los buques	MSC		SDC	2014
		5.2.1.22	Prescripciones relativas a los dispositivos de izada y chigres de a bordo	MSC		SSE	2015
		5.2.1.23	Directrices para las naves de vuelo rasante	MSC	SDC	HTW/SSE/ NCSR	2015
		5.2.1.24	Enmiendas a la parte B del Código IS 2008 en lo que respecta a las operaciones de remolque, izada y anclaje	MSC		SDC	2014
		5.2.1.25	Revisión de la Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas inflables (resolución A.761(18))	MSC		SSE	2014
		5.2.1.26	Enmiendas a la regla II-1/11 del Convenio SOLAS y elaboración de las directrices conexas para garantizar la idoneidad de los medios de prueba de los compartimientos estancos	MSC		SDC	2015
		5.2.1.27	Enmiendas al capítulo II-2 del Convenio SOLAS, al Código PEF y a la circular MSC/Circ.1120 para aclarar las prescripciones relativas a las tuberías de plástico de los buques	MSC		SDC	2014
		5.2.1.28	Enmiendas a las prescripciones de la regla II-2/10.5 del Convenio SOLAS relativas a los extintores de incendios a base de espuma	MSC		SSE	2014

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
		5.2.1.29	Lista no exhaustiva de las obligaciones en virtud de los instrumentos en el ámbito del Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III)	MSC		III	Anual
		5.2.1.30	Adopción del Código CIG revisado	MSC			2014
		5.2.1.31 <sup>1</sup>	Directrices sobre los requisitos mínimos de formación y capacitación del personal de amarre	FAL			2015
5.2.2	Elaborar y revisar las normas de formación y guardia y los procedimientos operacionales aplicables al personal marítimo	5.2.2.1	Orientaciones para la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010	MSC		HTW	2014
		5.2.2.2	Examen de la formación en materia de seguridad para buques de pasaje en virtud del Convenio de formación	MSC		HTW	2015
		5.2.2.3	Validación de los cursos modelo de formación	MSC		HTW	Tarea continuada
		5.2.2.4	Informes sobre las prácticas ilícitas relacionadas con los títulos de competencia	MSC		HTW	Anual
		5.2.2.5	Informes para el MSC sobre la información comunicada por las Partes en el Convenio de formación	MSC			Anual
		5.2.2.6	Revisión de las Directrices para los procesos de elaboración, actualización y validación de cursos modelo	MSC		HTW	2015

<sup>1</sup> Este resultado se insertó después de la A 28 para corregir una omisión involuntaria.

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
		5.2.2.7	Formación en los procedimientos de trabajo en caliente a bordo de los petroleros para crudos	MSC	HTW	SSE	2015
		5.2.2.8	Orientaciones relativas al personal que participa en las operaciones de las unidades compuestas de remolcador y gabarra	MSC	HTW	SDC	2014
		5.2.2.9	Directrices destinadas a los propietarios de buques y a la gente de mar para la implantación adecuada de los instrumentos pertinentes de la OMI en relación con el transporte por mar de mercancías peligrosas en bultos	MSC		HTW	2015
		5.2.2.10	Un formato mundialmente uniforme para el título de formación y enseñanza expedido en virtud del Convenio de formación	MSC		HTW	2015
5.2.3	Mantener sometidas a examen las normas relativas a la manipulación y el transporte marítimo en condiciones de seguridad de las cargas sólidas y líquidas transportadas a granel y en bultos	5.2.3.1	Enmiendas al Convenio CSC 1972 y circulares conexas	MSC			2014
		5.2.3.2	Medidas para evitar la pérdida de contenedores	MSC	CCC	HTW/SDC	2014
		5.2.3.3	Enmiendas al Código IMSBC y a sus suplementos	MSC/MEPC		CCC	Tarea continuada
		5.2.3.4	Enmiendas al Código IMDG y a sus suplementos, incluida la armonización del Código IMDG con las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas	MSC		CCC	Tarea continuada
		5.2.3.5	Revisión de las Directrices sobre la arrumazón de las unidades de transporte	MSC		CCC	2015

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
		5.2.3.6	Enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL y a las circulares conexas	MEPC			Tarea continuada
		5.2.3.7	Adopción de enmiendas al Convenio SOLAS y a los códigos pertinentes en relación con la obligación de llevar instrumentos apropiados para realizar ensayos de la atmósfera a bordo de los buques	MSC			2014
5.2.4	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación, las medidas de organización del tráfico marítimo, los sistemas de notificación y vigilancia para buques, los servicios de tráfico marítimo, las prescripciones y normas aplicables a las ayudas y los sistemas náuticos de a bordo y la identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT)	5.2.4.1	Medidas de organización del tráfico y sistemas de notificación obligatoria para buques	MSC		NCSR	Tarea continuada
		5.2.4.2	Actualizaciones del sistema LRIT	MSC		NCSR	Tarea continuada
		5.2.4.3	Nuevos símbolos para las ayudas a la navegación del SIA	MSC		NCSR	2014
		5.2.4.4	Revisión de las Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA)	MSC		NCSR	2014
		5.2.4.5	Refundición de las circulares de la OMI relativas a los SIVCE	MSC		NCSR	2014
		5.2.4.6	Notas a pie de página explicativas de las reglas V/15, V/18, V/19 y V/27 del Convenio SOLAS	MSC		NCSR	2014
		5.2.4.7	Aprobación del sistema de navegación por satélite "BeiDou", por lo que se refiere al ámbito marítimo	MSC		NCSR	2014
		5.2.4.8	Directrices acerca del equipamiento con SIVCE	MSC		NCSR	2014
		5.2.4.9	Normas de funcionamiento para los sistemas de navegación de a bordo multisistemas	MSC		NCSR	2015

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
5.2.5	Vigilar y evaluar el funcionamiento del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)	5.2.5.1	Directrices sobre las disposiciones relativas a los servicios de información sobre seguridad marítima (ISM)	MSC		NCSR	Tarea continuada
		5.2.5.2	Primer bosquejo del examen pormenorizado del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)	MSC	NCSR	HTW	2015
		5.2.5.3	Análisis de los avances en los sistemas y técnicas de las radiocomunicaciones marítimas	MSC		NCSR	2014
		5.2.5.4	Análisis de la información sobre las novedades relacionadas con Inmarsat y Cospas-Sarsat	MSC		NCSR	Tarea continuada
5.2.6	Elaborar e implantar la estrategia de navegación-e	5.2.6.1	Plan de implantación de la estrategia de navegación-e	MSC	NCSR	HTW	2015
5.3.1	Mantener sometidos a examen y apoyar la implantación por los Estados de abanderamiento, los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños para la mejora y la vigilancia del cumplimiento	5.3.1.1	Armonización de las actividades de supervisión por el Estado rector del puerto	MSC/MEPC		III	Tarea continuada
5.4.1	Elaborar una estrategia para la labor relativa al papel del factor humano, incluido el aspecto de la cadena de responsabilidad en el ámbito de la seguridad marítima		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
6.1.1	Mantener sometidas a examen las medidas destinadas a incrementar la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (por ejemplo, el Código PBIP), incluidos los aspectos de la interfaz buque-puerto y las vías de navegación de importancia estratégica	6.1.1.1	Directrices y orientaciones sobre la aplicación e interpretación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP	MSC			Anual
6.1.2	Mantener sometida a examen la idoneidad del marco jurídico para la represión de los actos ilícitos contra los buques y las plataformas fijas mediante el Convenio y el Protocolo SUA	6.1.2.1	Proporcionar asesoramiento y orientaciones en relación con la implantación de los instrumentos SUA 1988/2005	LEG			Anual
6.2.1	Ayudar a los países en desarrollo a introducir y aplicar medidas eficaces de protección	6.2.1.1	Examen y análisis de los informes mensuales y anuales sobre piratería	MSC			Anual
		6.2.1.2	Orientaciones revisadas sobre la prevención de los actos de piratería y robos a mano armada para reflejar las tendencias incipientes y los patrones de conducta	MSC		LEG	Anual
6.2.2	Difundir información sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques	6.2.2.1	Proporcionar asesoramiento y orientaciones para apoyar los esfuerzos internacionales encaminados a garantizar el enjuiciamiento exitoso de los inculpados (piratería) y apoyar la disponibilidad de información sobre la legislación nacional general y la creación de capacidad en el ámbito judicial	LEG			Anual

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
6.2.3	Ayudar a los países en desarrollo a introducir y aplicar medidas eficaces para combatir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
6.2.4	Ayudar a las regiones en desarrollo a introducir y aplicar medidas eficaces de protección y medidas para combatir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
6.3.1	Participar activamente en la labor de los grupos mixtos especiales de expertos OMI/OIT sobre cuestiones relativas a la salvaguardia de los derechos humanos de la gente de mar		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
6.3.2	Mantener y aplicar la estrategia para la labor relativa al papel del factor humano, incluido el aspecto de la cadena de responsabilidad en el ámbito de la seguridad marítima		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
7.1.1	Vigilar la contaminación por los buques y su carga y sus efectos negativos sobre el medio marino		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
7.1.2	Mantener sometidas a examen las medidas para reducir los efectos negativos de los buques sobre el medio marino	7.1.2.1	Revisión de las Directrices para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos	MEPC			2014
		7.1.2.2	Designación de zonas especiales y de zonas marinas especialmente sensibles y medidas de protección correspondientes	MEPC		NCSR	Tarea continuada
		7.1.2.3	Orientaciones para reducir el ruido debido al transporte marítimo mercante y sus efectos adversos en la fauna marina	MEPC			2014
		7.1.2.4	Aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se hace uso de sustancias activas, teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre	MEPC			Anual
		7.1.2.5	Elaboración de un manual titulado "Gestión del agua de lastre – Cómo llevarla a la práctica"	MEPC		PPR	2015
		7.1.2.6	Orientaciones relativas a los ofrecimientos internacionales de asistencia en la lucha contra un suceso de contaminación del mar por hidrocarburos	MEPC		PPR	2014
		7.1.2.7	Manual sobre contaminación química para abordar los aspectos jurídicos y administrativos de los sucesos relacionados con SNPP	MEPC			2015



Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
		7.1.2.8	Orientaciones sobre el funcionamiento seguro y las normas de rendimiento del equipo de lucha contra la contaminación por hidrocarburos	MEPC		SDC	2014
		7.1.2.9	Revisión de la sección II: "Planificación para contingencias" del Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos	MEPC		PPR	2015
		7.1.2.10	Documento guía sobre la lucha contra los derrames de hidrocarburos en condiciones de hielo y nieve	MEPC		PPR	2014
		7.1.2.11	Actualización de las Directrices de la OMI sobre la aplicación de dispersantes	MEPC		PPR	2014
		7.1.2.12	Revisión de las normas relativas a la remoción del nitrógeno y fósforo en las Directrices de 2012 sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias	MEPC			2014
		7.1.2.13	Código para el transporte y la manipulación de cantidades limitadas de sustancias líquidas nocivas y potencialmente peligrosas a granel en buques de apoyo mar adentro	MSC/ MEPC	PPR	SDC	2015
7.1.3	Vigilar y mantener sometida a examen la provisión de instalaciones de recepción en los puertos y la idoneidad de dichas instalaciones	7.1.3.1	Examen y análisis de los informes sobre la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción	MEPC		III	Anual

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
7.1.4	Examinar la necesidad de elaborar medidas para prevenir y contener la contaminación del mar debida a las embarcaciones pequeñas		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
7.2.1	Mantener sometidas a examen las directrices relativas a la determinación de los lugares de refugio		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
7.2.2	Mantener sometida a examen la idoneidad del marco jurídico	7.2.2.1	Riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación y preparación de las correspondientes enmiendas al Anexo II del Convenio MARPOL y al Código CIQ, teniendo en cuenta las recomendaciones del Grupo de trabajo EHS del GESAMP	MEPC		PPR	Tarea continuada
7.2.3	Fomentar la cooperación y la asistencia mutua de los Estados Miembros en el marco de lo dispuesto en el Convenio de cooperación y en el Protocolo de cooperación-SNPP	7.2.3.1	Incremento de las actividades del PICT en lo que respecta al Convenio de cooperación y al Protocolo de cooperación-SNPP	TC		MEPC	Anual
		7.2.3.2	Actualización de los cursos modelo de formación sobre el Convenio de cooperación	MEPC		PPR	2015

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
7.3.2	Continuar elaborando las medidas oportunas para abordar el cambio climático	7.3.2.1	Proseguir elaborando los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de CO <sub>2</sub> ocasionadas por el transporte marítimo internacional	MEPC			Anual
		7.3.2.2	Mantener sometidas a examen las medidas y contribuciones de la OMI relativas a las iniciativas y acuerdos internacionales para la mitigación del cambio climático (incluidos el secuestro de CO <sub>2</sub> y la fertilización de los océanos, así como el examen de las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional)	MEPC		PPR	2014
7.3.1	Mantener sometidas a examen las medidas de la OMI para reducir la contaminación atmosférica	7.3.1.1	Directrices relativas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código técnico sobre los NO <sub>x</sub> , de conformidad con el plan de acción refrendado por el MEPC 64	MEPC		PPR	2015
7.4.1	Elaborar una estrategia para la labor relativa al papel del factor humano, incluido el aspecto de la cadena de responsabilidad en el ámbito de la protección del medio marino		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
8.0.1	Promover una mayor aceptación del Convenio de facilitación y la adopción de las medidas en él establecidas, a fin de contribuir a los esfuerzos y la labor del Comité de facilitación para implantar en todo el mundo las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional	8.0.1.1	Examen amplio del Convenio de facilitación	FAL			2015
8.0.2	Garantizar que se mantiene un equilibrio adecuado entre las medidas destinadas a incrementar la protección marítima y las medidas destinadas a facilitar el tráfico marítimo internacional	8.0.2.1	Examen y análisis de informes e información sobre migrantes ilegales	MSC/FAL			Anual
8.0.3	Fomentar el uso de la informática y la tecnología de las comunicaciones en aras de una mejora e innovación constantes en la facilitación del tráfico marítimo	8.0.3.1	Prescripciones para el acceso electrónico a los certificados y documentos que han de llevarse a bordo o versiones electrónicos de éstos	FAL	MSC/MEPC/LEG	III	2015

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
8.0.4	Implantar la resolución A.1043(27): "Examen periódico de las prescripciones administrativas de los instrumentos obligatorios de la OMI"	8.0.4.1	Identificación y evaluación de las prescripciones administrativas de los instrumentos obligatorios de la OMI que se perciben como una carga	Consejo			2014
		8.0.4.2	Recomendaciones relativas a reducir o simplificar las prescripciones de los instrumentos obligatorios de la OMI para remitirlas a los comités correspondientes para que las examinen y adopten medidas al respecto	Consejo			2015
9.0.1	Determinar y abordar las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA	9.0.1.1	Ejecución de un programa de apoyo a las necesidades especiales relacionadas con el transporte marítimo de los PEID y los PMA en el marco del PICT	TC			Anual
10.0.1	Continuar elaborando medidas a fin de aplicar normas basadas en objetivos para la seguridad marítima y la protección del medio marino	10.0.1.1	Normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para buques tanque y graneleros	MSC			Tarea continuada
		10.0.1.2	Normas de construcción de buques basadas en objetivos para todos los tipos de buques, incluidas la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino	MSC/MEPC			2015
11.1.1	Dar una mayor difusión al papel del transporte marítimo internacional en el comercio y la economía mundiales y a la importancia del papel de la Organización		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
11.1.2	Mejorar la imagen del papel del factor humano en el contexto del sector del transporte marítimo		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
11.2.1	Promover y fomentar activamente el desarrollo de los programas de relaciones con la sociedad		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
12.1.1	Utilizar técnicas de evaluación formal de la seguridad para la formulación de las normas técnicas	12.1.1.1	Examen de los estudios de EFS realizados por el Grupo de expertos en EFS	MSC			Tarea continuada
12.1.2	Utilizar instrumentos basados en el análisis de riesgos que tengan en cuenta los costos y el factor humano para la elaboración de las normas operacionales	12.1.2.1	Análisis de datos sobre siniestros y sobre supervisión por el Estado rector del puerto para determinar tendencias y elaborar recomendaciones basadas en conocimientos y riesgos	MSC/MEPC	III	HTW/PPR/SDC/SSE/NCSR	Anual
12.2.1	Mantener sometida a examen la eficacia del Código IGS en relación con la seguridad y la protección del medio marino	12.2.1.1	Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
12.3.1	Fomentar la recopilación y divulgación de información de alta calidad, pertinente y oportuna para apoyar los análisis y decisiones, teniendo presentes las cuestiones financieras y de gobernanza conexas	12.3.1.1	Examen de los informes sobre sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias	MSC/MEPC	CCC	III	Anual

Número	Medidas de alto nivel	Resultados previstos para 2014-2015					
		Número	Descripción	Órgano u órganos superiores	Órgano u órganos coordinadores	Órgano u órganos conexos	Año de ultimación previsto
12.4.1	Dar una mayor difusión al concepto de "cadena de responsabilidad" entre todas las partes interesadas por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
13.0.1	Fortalecer la toma de conciencia sobre la necesidad de que sigan disminuyendo las repercusiones negativas del transporte marítimo en el medio ambiente		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
13.0.2	Fomentar y mejorar la disponibilidad de la información relativa a la protección del medio ambiente y el acceso a dicha información (es decir, la transparencia), y, en particular, examinar la posibilidad de distribuir más ampliamente la información, los análisis y las decisiones, teniendo en cuenta las repercusiones financieras		Ningún resultado en relación con esta medida de alto nivel				
13.0.3	Estimular la utilización en el sector del transporte marítimo de la mejor tecnología medioambiental disponible, siempre que el costo no sea excesivo, y de acuerdo con la meta del desarrollo sostenible	13.0.3.1	Aprobación de tecnologías nuevas y mejoradas para los sistemas de gestión del agua de lastre y la reducción de la contaminación atmosférica	MEPC		PPR	Anual

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1070  
10 diciembre 2013  
Original: INGLÉS

### **RESOLUCIÓN A.1070(28)**

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 10 del orden del día)**

### **CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (CÓDIGO III)**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que, mediante la resolución A.1018(26), adoptó el calendario y programa de actividades para examinar e introducir un plan institucionalizado de auditorías de los Estados Miembros de la OMI,

RECORDANDO TAMBIÉN que, mediante la resolución A.1054(27), adoptó el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011, que proporciona orientaciones sobre la implantación y el cumplimiento de los instrumentos de la OMI y que constituye la base del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, particularmente en lo que se refiere a la identificación de las esferas en que procede efectuar auditorías,

CONSCIENTE de que la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, en su 7º periodo de sesiones (CSD 7), solicitó que se elaboraran medidas para asegurarse de que los Estados de abanderamiento den pleno y completo efecto a los convenios de la OMI y a otros convenios pertinentes en los que son Parte, con el objetivo de que los buques de todos los Estados de abanderamiento cumplan las reglas y normas internacionales,

RECONOCIENDO que, como parte del proceso de ratificación, las Partes en los convenios internacionales pertinentes han aceptado asumir plenamente sus responsabilidades y cumplir sus obligaciones en virtud de los convenios y otros instrumentos en los cuales son Parte,

REITERANDO que es a los Estados a los que les corresponde, en primer lugar, la responsabilidad de establecer y mantener un sistema adecuado y eficaz que permita supervisar los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón, y garantizar que cumplen las reglas y normas internacionales pertinentes relativas a la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino,



REITERANDO TAMBIÉN que los Estados, en su calidad de Estados rectores de puertos y Estados ribereños, tienen otras obligaciones y responsabilidades en virtud del derecho internacional aplicable con respecto a la seguridad y la protección marítimas y la protección del medio marino,

TOMANDO NOTA de que, si bien los Estados pueden obtener ciertos beneficios al constituirse en Parte en instrumentos destinados a fomentar la seguridad y la protección marítimas y la prevención de la contaminación por los buques, esos beneficios sólo pueden alcanzarse plenamente cuando todas las Partes cumplen las obligaciones que les imponen dichos instrumentos,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que, en última instancia, la eficacia de un instrumento depende, entre otras cosas, de que todos los Estados:

- a) se constituyan en Parte en todos los instrumentos relacionados con la seguridad y la protección marítimas y la prevención y contención de la contaminación;
- b) implanten y hagan cumplir dichos instrumentos plena y eficazmente; y
- c) informen a la Organización según sea necesario,

DESEOSA de prestar más asistencia a los Estados Miembros para que mejoren sus capacidades y actuación en general, a fin de poder dar cumplimiento a los instrumentos de la OMI en los que sean Parte,

CONSCIENTE de las dificultades que algunos Estados Miembros pueden encontrar para dar cumplimiento pleno a todas las disposiciones de los diferentes instrumentos de la OMI en los que sean Parte,

TENIENDO PRESENTE la necesidad de que se eliminen en la mayor medida posible tales dificultades, y recordando que la Organización constituyó un Programa integrado de cooperación técnica por estas razones y con esta finalidad,

OBSERVANDO ADEMÁS que el Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino han elaborado prescripciones para su adopción por los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, el Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo, el Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo, y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, respectivamente, que conferirán carácter obligatorio a la utilización del Código al que se hace referencia en el párrafo 1 de la parte dispositiva,

RECORDANDO TAMBIÉN su examen de prescripciones para su adopción por los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, y el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, que también conferirán carácter obligatorio a la utilización del Código al que se hace referencia en el párrafo 1 de la parte dispositiva,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones del Comité de protección del medio marino, en su 64º periodo de sesiones, y del Comité de seguridad marítima, en su 91º periodo de sesiones,

1 ADOPTA el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), que figura en el anexo de la presente resolución;

2 PIDE al Comité de seguridad marítima y al Comité de protección del medio marino que mantengan el Código sometido a examen y, en coordinación con el Consejo, propongan a la Asamblea enmiendas al mismo;

3 REVOCA la resolución A.1054(27) sobre el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011.

## ANEXO

## CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (CÓDIGO III)

## Índice

<b>PARTE 1 – ASPECTOS COMUNES</b>	<b>5</b>
Objetivo	5
Estrategia	5
Cuestiones generales	5
Alcance	5
Medidas iniciales	6
Comunicación de información	7
Registros	7
Mejora	7
<b>PARTE 2 – ESTADOS DE ABANDERAMIENTO</b>	<b>8</b>
Implantación	8
Delegación de autoridad	9
Cumplimiento	11
Inspectores del Estado de abanderamiento	12
Investigaciones del Estado de abanderamiento	14
Evaluación y examen	15
<b>PARTE 3 – ESTADOS RIBEREÑOS</b>	<b>16</b>
Implantación	16
Cumplimiento	16
Evaluación y examen	17
<b>PARTE 4 – ESTADOS RECTORES DE PUERTOS</b>	<b>17</b>
Implantación	17
Cumplimiento	18
Evaluación y examen	18

---

## PARTE 1 – ASPECTOS COMUNES

### Objetivo

1 El presente código tiene por objeto incrementar la seguridad marítima y la protección del medio marino en todo el mundo y ayudar a los Estados a implantar los instrumentos de la OMI.

2 Los diferentes Estados considerarán el presente código de conformidad con sus propias circunstancias y sólo deberían estar obligados en cuanto a la implantación de los instrumentos en los que sean Gobiernos Contratantes o Parte. Por razones geográficas, o de otro tipo, algunos Estados desempeñan mayores funciones como Estados de abanderamiento que como Estados rectores de puertos o ribereños, mientras que otros pueden desempeñar mayores funciones como Estados ribereños o rectores de puertos que como Estados de abanderamiento.

### Estrategia

3 Para que un Estado cumpla los objetivos del presente código se recomienda:

- .1 elaborar una estrategia general para asegurarse de que cumplen sus obligaciones y responsabilidades internacionales en cuanto Estado ribereño, de abanderamiento y rector de puertos;
- .2 establecer una metodología para supervisar y evaluar la estrategia y asegurarse de que resulta eficaz para implantar y cumplir de manera efectiva los instrumentos internacionales obligatorios pertinentes; y
- .3 someter la estrategia a un examen continuo a fin de alcanzar, mantener y mejorar los resultados y la capacidad organizativa general como Estado ribereño, de abanderamiento y rector de puertos.

### Cuestiones generales

4 De conformidad con las disposiciones generales del derecho de los tratados y de los convenios de la OMI, a los Estados les correspondería la responsabilidad de promulgar leyes y reglamentos y de tomar todas las demás medidas que pudieran ser necesarias para dar plena y total efectividad a esos instrumentos a fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

5 Al adoptar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, los Estados deberían actuar de manera que, ni directa ni indirectamente, transfieran daños o peligros de una zona a otra, o transformen un tipo de contaminación en otro.

### Alcance

6 El Código tiene como finalidad abordar los aspectos que son necesarios para que un Gobierno Contratante o Parte dé plena y total efectividad a las disposiciones de los instrumentos internacionales aplicables en los que sea Gobierno Contratante o Parte relativos a:

- .1 la seguridad de la vida humana en el mar;
- .2 la prevención de la contaminación por los buques;
- .3 las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar;
- .4 las líneas de carga;
- .5 el arqueo de buques; y
- .6 las reglas para prevenir los abordajes.

7 Seguidamente se enumeran cuestiones que se deberían examinar y abordar en el marco de la elaboración de políticas, leyes, normas y reglas conexas y procedimientos administrativos para la implantación y cumplimiento por el Estado de estas obligaciones y responsabilidades:

- .1 jurisdicción;
- .2 organización y autoridad;
- .3 legislación, normas y reglas;
- .4 promulgación de las reglas, normas e instrumentos internacionales obligatorios aplicables;
- .5 disposiciones para el cumplimiento;
- .6 funciones de supervisión, reconocimiento, inspección, auditoría, verificación, aprobación y certificación;
- .7 selección, reconocimiento, autorización, asignación de facultades y supervisión de las organizaciones reconocidas, según proceda, y de los inspectores nombrados;
- .8 investigaciones que han de notificarse a la Organización; y
- .9 presentación de informes a la Organización y a otras administraciones.

### **Medidas iniciales**

8 Cuando un instrumento nuevo o enmendado de la Organización entra en vigor en un Estado, su Gobierno debería estar en condiciones de implantar y hacer cumplir sus disposiciones mediante la legislación nacional apropiada y de habilitar la infraestructura necesaria para la implantación y el cumplimiento. Esto quiere decir que el Gobierno del Estado de que se trate debería tener:

- .1 la potestad de promulgar leyes que le permitan ejercer eficazmente la jurisdicción y el control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas a los buques que enarbolan su pabellón y, en particular, de establecer las bases jurídicas de las prescripciones generales sobre matriculación, inspección de los buques y legislación relacionada con la seguridad y la prevención de la contaminación aplicable a tales buques, así como la elaboración de las normas conexas;
- .2 una base jurídica para hacer cumplir sus propias leyes y reglamentos nacionales, incluidos los procedimientos de investigación y penales conexas; y
- .3 la disponibilidad de suficiente personal con experiencia marítima para prestar asistencia en la promulgación de la legislación nacional necesaria y cumplir con las responsabilidades de dicho Estado, incluidas las notificaciones previstas en los respectivos convenios.

---

## Comunicación de información

9 El Estado debería comunicar su estrategia, según se indica en el párrafo 3, a todos los interesados, incluyendo información sobre su legislación nacional.

## Registros

10 Se deberían disponer y mantener, según proceda, registros como medio de prueba del cumplimiento de las prescripciones y de la eficacia de las prácticas del Estado. En todo momento, dichos registros deberían ser legibles, fácilmente identificables y de fácil acceso. Se debería habilitar un procedimiento documentado con objeto de determinar los métodos necesarios para la identificación, el almacenamiento, la protección, el acceso, el tiempo durante el que se retienen y el destino final de los registros.

## Mejora

11 Los Estados deberían perfeccionar continuamente las medidas adoptadas para cumplir los convenios y protocolos que han aceptado. Las mejoras deberían ponerse en práctica aplicando y haciendo cumplir de forma rigurosa y efectiva la legislación nacional pertinente, y mediante la supervisión de su cumplimiento.

12 Los Estados deberían fomentar una cultura que proporcione oportunidades para mejorar los resultados de las actividades relacionadas con la seguridad marítima y la protección del medio ambiente que podrán incluir, entre otras cosas:

- .1 programas de formación continuada relativa a la seguridad y a la prevención de la contaminación;
- .2 ejercicios regionales y nacionales de seguridad y prevención de la contaminación en los que participe un amplio espectro de organizaciones relacionadas con el ámbito marítimo, a nivel nacional, regional o internacional, así como compañías y gente de mar; y
- .3 adoptar mecanismos de recompensas e incentivos para las compañías de transporte marítimo y la gente de mar con respecto a la mejora de la seguridad y la prevención de la contaminación.

13 Los Estados también deberían adoptar, entre otras, las siguientes medidas para identificar y eliminar las causas de incumplimiento a fin de evitar que se repitan:

- .1 el examen y análisis de los casos de incumplimiento;
- .2 la implantación de las medidas correctivas necesarias; y
- .3 el examen de las medidas correctivas adoptadas.

14 El Estado debería determinar la actuación necesaria para eliminar las causas de posibles incumplimientos, con objeto de evitar que se produzcan.

## PARTE 2 – ESTADOS DE ABANDERAMIENTO

### Implantación

15 A fin de cumplir sus obligaciones y responsabilidades eficazmente, los Estados de abanderamiento deberían:

- .1 implantar políticas mediante la promulgación de legislación y orientaciones nacionales, que contribuyan a implantar y hacer cumplir las prescripciones de todos los convenios y protocolos sobre seguridad y prevención de la contaminación en los que sean Parte; y
- .2 asignar responsabilidades en el seno de sus Administraciones para la actualización y revisión de dichas políticas, según sea necesario.

16 Los Estados de abanderamiento deberían habilitar los recursos y procedimientos necesarios para administrar un programa de seguridad y protección del medio ambiente, que debería incluir, como mínimo:

- .1 instrucciones administrativas a los efectos de implantar normas y reglas internacionales aplicables, así como para elaborar y difundir la reglamentación nacional secundaria que pueda ser necesaria, incluidos los certificados expedidos por una sociedad de clasificación, reconocida por el Estado de abanderamiento de conformidad con las disposiciones de la regla XI-1/1 del Convenio SOLAS, y qué certificados son necesarios para demostrar el cumplimiento de las prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos, eléctricos y/o de otra índole de los convenios internacionales en los que el Estado de abanderamiento sea Parte o el cumplimiento de una prescripción incorporada en las normas nacionales de dicho Estado;
- .2 el cumplimiento de las prescripciones de los instrumentos internacionales aplicables, mediante un programa de auditoría e inspección independiente de cualquier entidad administrativa que expida los certificados exigidos y la documentación pertinente, así como de las entidades en las que los Estados hayan delegado autoridad para expedir los certificados exigidos y la documentación pertinente;
- .3 el cumplimiento de las prescripciones relativas a las normas internacionales de formación, titulación y guardia para la gente de mar, lo cual incluye, entre otras cosas:
  - .1 la formación, la evaluación de la competencia y la titulación de la gente de mar;
  - .2 títulos y refrendos que indiquen debidamente las competencias de la gente de mar, utilizando la terminología adecuada, así como términos idénticos a los utilizados en todo documento relativo a la dotación mínima de seguridad que se haya expedido al buque;
  - .3 el desarrollo de una investigación imparcial de cualquier fallo notificado, ya sea por acción u omisión, por parte de los titulares de los títulos o refrendos expedidos por el Estado, que pueda constituir una amenaza directa para la seguridad de la vida humana o de los bienes en el mar, o para el medio marino;

- .4 medidas para la retirada, suspensión o cancelación de los títulos o refrendos expedidos por el Estado cuando esté justificado y cuando sea preciso hacerlo para evitar un fraude; y
  - .5 disposiciones administrativas, incluidas las relativas a actividades de formación, evaluación y titulación llevadas a cabo bajo la supervisión de otro Estado, de forma tal que el Estado de abanderamiento asume la responsabilidad de garantizar la competencia de capitanes, oficiales y demás gente de mar que presten servicio en los buques autorizados a enarbolar su pabellón;
- .4 la realización de investigaciones sobre siniestros y la gestión pronta y adecuada de casos relativos a buques en que se hayan detectado deficiencias; y
  - .5 la elaboración, documentación y provisión de orientaciones sobre las prescripciones de los instrumentos internacionales pertinentes que se dejan a criterio de la Administración.

17 Los Estados de abanderamiento deberían asegurarse de que los buques autorizados a enarbolar su pabellón cuentan con una dotación suficiente y eficaz, de acuerdo con las medidas pertinentes existentes tales como los Principios relativos a la dotación de seguridad adoptados por la Organización.

### **Delegación de autoridad**

18 Por lo que se refiere únicamente a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, los Estados de abanderamiento que autoricen a organizaciones reconocidas a actuar en su nombre en materia de inspecciones, reconocimientos y auditorías, expedición de certificados y documentos, marcado de buques y otras tareas reglamentarias exigidas en los convenios de la Organización o en sus legislaciones nacionales, deberían reglamentar dicha autorización de conformidad con las prescripciones aplicables de los instrumentos internacionales obligatorios a fin de:

- .1 asegurarse de que la organización reconocida tiene suficientes recursos en cuanto a capacidad técnica, de gestión y de investigación para llevar a cabo las tareas encomendadas, de conformidad con las "Normas mínimas para las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración", recogidas en los instrumentos pertinentes de la Organización;<sup>1</sup>
- .2 establecer por escrito un acuerdo formal entre la Administración y las organizaciones reconocidas que, como mínimo, abarque los elementos indicados en los instrumentos pertinentes de la Organización,<sup>2</sup> o disposiciones legales equivalentes, que podrá basarse en el modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración;<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Apéndice 1 de las "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración" (resolución A.739(18)).

<sup>2</sup> Apéndice 2 de las "Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración" (resolución A.739(18)).

<sup>3</sup> Circular MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307.



- .3 dar instrucciones específicas sobre las medidas que han de adoptarse en el caso de que se considere que un buque no es apto para zarpar sin poner en peligro el propio buque o las personas a bordo, o que constituye una amenaza inaceptable para el medio marino;
- .4 facilitar a la organización reconocida todos los instrumentos pertinentes de la legislación nacional mediante los que se hagan efectivas las disposiciones de los convenios, junto con las interpretaciones correspondientes, y especificar, sólo para su aplicación a los buques autorizados a enarbolar su pabellón, si cualquier otra norma adicional de la Administración supera en algún aspecto las prescripciones de los convenios; y
- .5 exigir que la organización reconocida mantenga registros que proporcionen a la Administración los datos necesarios para facilitar la interpretación de las prescripciones que figuran en los instrumentos internacionales aplicables.

19 Un Estado de abanderamiento no debería exigir a sus organizaciones reconocidas que apliquen a buques distintos de los autorizados a enarbolar su pabellón prescripciones relacionadas con sus reglas de clasificación, requisitos, procedimientos o resultados de otros procesos de certificación reglamentarios, que excedan las prescripciones convencionales y los instrumentos obligatorios de la Organización.

20 Los Estados de abanderamiento deberían establecer o participar en un programa de supervisión que cuente con los recursos adecuados para dar seguimiento a las organizaciones que hayan reconocido o comunicado con ellas, a fin de cerciorarse del pleno cumplimiento de sus obligaciones internacionales mediante:

- .1 el ejercicio de su autoridad para efectuar inspecciones adicionales con objeto de garantizar que los buques autorizados a enarbolar su pabellón cumplen efectivamente las prescripciones de los instrumentos internacionales aplicables;
- .2 la realización de los reconocimientos adicionales que juzguen necesarios, para garantizar que los buques autorizados a enarbolar su pabellón cumplen las prescripciones nacionales que complementan las prescripciones internacionales obligatorias; y
- .3 la disponibilidad de personal que conozca bien las normas y reglas del Estado de abanderamiento y las de las organizaciones reconocidas y que pueda llevar a cabo una supervisión eficaz de dichas organizaciones.

21 Los Estados de abanderamiento que designen inspectores para que efectúen inspecciones, auditorías y reconocimientos en su nombre deberían reglamentar el proceso de designación, según sea necesario, de conformidad con las orientaciones que se facilitan en el párrafo 18, particularmente en los subpárrafos .3 y .4.

---

## Cumplimiento

22 Los Estados de abanderamiento deberían adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que los buques autorizados a enarbolar su pabellón y las entidades y personas sujetas a su jurisdicción observen las normas y reglas internacionales, a fin de velar por el cumplimiento de sus obligaciones internacionales. Entre otras, dichas medidas deberían incluir:

- .1 prohibir que los buques autorizados a enarbolar su pabellón zarpen antes de que cumplan lo prescrito en las reglas y normas internacionales;
- .2 inspeccionar periódicamente los buques autorizados a enarbolar su pabellón para verificar que la condición real del buque y su tripulación corresponden a los certificados que lleva;
- .3 que el inspector compruebe, durante la inspección periódica mencionada en el subpárrafo .2, que la gente de mar asignada a los buques está familiarizada con:
  - .1 sus cometidos específicos; y
  - .2 todos los dispositivos, instalaciones, equipos y procedimientos del buque;
- .4 verificar que la dotación del buque, en su conjunto, puede coordinar de manera eficaz sus actividades en una situación de emergencia y en el desempeño de las funciones fundamentales para la seguridad y la prevención o reducción de la contaminación;
- .5 disponer, en las leyes y reglamentos nacionales, sanciones cuya severidad sea suficiente para disuadir a los buques que están autorizados a enarbolar su pabellón de infringir las normas y reglas internacionales;
- .6 instruir procedimientos contra los buques autorizados a enarbolar su pabellón cuando, después de una investigación, se concluya que han infringido normas y reglas internacionales, independientemente del lugar donde se haya cometido la infracción;
- .7 disponer, en las leyes y reglamentos nacionales, sanciones cuya severidad sea suficiente para disuadir a las personas que ostenten títulos o refrendos expedidos bajo su autoridad de infringir las normas y reglas internacionales; y
- .8 instruir procedimientos, tras haberse desarrollado una investigación, contra personas que ostenten títulos o refrendos que hayan infringido normas y reglas internacionales, independientemente del lugar donde se haya cometido la infracción.

23 Los Estados de abanderamiento deberían elaborar y poner en práctica un programa de control y supervisión, según proceda, con miras a:

- .1 efectuar con prontitud investigaciones minuciosas sobre los siniestros e informar a la Organización según proceda;

- .2 recopilar datos estadísticos para poder analizar las tendencias a fin de identificar aspectos problemáticos; y
- .3 actuar puntualmente ante las deficiencias y los supuestos sucesos de contaminación notificados por los Estados rectores de puertos o los Estados ribereños.

24 Además, los Estados de abanderamiento también deberían:

- .1 garantizar, mediante su legislación nacional, el cumplimiento de los instrumentos internacionales aplicables;
- .2 contar con suficiente personal cualificado para implantar y hacer cumplir la legislación nacional mencionada en el subpárrafo 15.1, incluido el personal necesario para efectuar investigaciones y reconocimientos;
- .3 disponer de suficiente personal cualificado para investigar los casos en que Estados rectores de puertos hayan detenido a buques autorizados a enarbolar su pabellón;
- .4 disponer de suficiente personal cualificado para investigar los casos en que Estados rectores de puertos hayan cuestionado la validez de un título o un refrendo, o la competencia de los titulares de títulos o refrendos expedidos bajo su autoridad; y
- .5 garantizar la formación de sus inspectores e investigadores y supervisar sus actividades.

25 Cuando se informe a un Estado de abanderamiento de que un buque con derecho a enarbolar su pabellón ha sido detenido por un Estado rector de puerto, el Estado de abanderamiento debería cerciorarse de que se adoptan las medidas correctivas necesarias para que el buque cumpla inmediatamente lo dispuesto en los instrumentos internacionales aplicables.

26 Los Estados de abanderamiento, o las organizaciones reconocidas que actúen en su nombre, sólo deberían expedir o refrendar certificados internacionales a un buque tras haber comprobado que satisface todas las prescripciones aplicables.

27 Los Estados de abanderamiento sólo deberían expedir títulos de competencia internacionales, o los refrendos correspondientes, si han determinado previamente que la persona reúne todos los requisitos pertinentes.

### **Inspectores del Estado de abanderamiento**

28 El Estado de abanderamiento debería determinar y documentar las responsabilidades, autoridad e interrelación de todo el personal que gestiona, realiza y verifica tareas que afectan a la seguridad y la prevención de la contaminación.

29 El personal que tiene a su cargo la responsabilidad o la realización de los reconocimientos, inspecciones y auditorías en los buques y las compañías regidos por los instrumentos internacionales pertinentes obligatorios debería contar, como mínimo, con:

- .1 las cualificaciones apropiadas, obtenidas en una escuela náutica o en una institución de enseñanza marítima, además del periodo de embarco pertinente en calidad de oficial titulado, poseyendo, o habiendo poseído, un título de competencia a nivel de gestión válido, y habiendo mantenido al día sus conocimientos técnicos sobre los buques y sus operaciones, con posterioridad a haber obtenido dicho título de competencia; o
- .2 una licenciatura o título equivalente, reconocido por el Estado de abanderamiento, en la rama pertinente de ingeniería o ciencias, expedido por una institución de educación superior; o
- .3 un título que acredite como inspector, obtenido a través de un programa de formación de carácter oficial, que brinde el mismo nivel de experiencia y competencia propios de un inspector exigido en los párrafos 29.1, 29.2 y 32.

30 El personal con las cualificaciones indicadas en el subpárrafo 29.1 debería tener un periodo de embarco mínimo de tres años como oficial en la sección de puente o de máquinas de un buque.

31 El personal con las cualificaciones indicadas en el subpárrafo 29.2 debería tener una experiencia pertinente de tres años como mínimo.

32 Además, dicho personal debería poseer los conocimientos apropiados, tanto prácticos como teóricos, obtenidos mediante programas de formación documentados, sobre los buques y sus operaciones, así como sobre las disposiciones de los instrumentos pertinentes, nacionales e internacionales, necesarios para desempeñar sus funciones como inspectores del Estado de abanderamiento.

33 El resto del personal que ayude a efectuar las tareas mencionadas debería contar con una capacitación y una formación que se ajusten al trabajo que esté autorizado a realizar y estar supervisado.

34 Se recomienda considerar una ventaja contar con experiencia previa en la esfera de conocimientos de que se trate; si se carece de experiencia, la Administración debería impartir la formación práctica adecuada.

35 El Estado de abanderamiento debería poner en práctica un sistema documentado para la cualificación del personal y la actualización continua de sus conocimientos, según sean las tareas que esté autorizado a efectuar.

36 Según las funciones que se vayan a desempeñar, las cualificaciones deberían comprender:

- .1 conocimiento de las normas y reglas nacionales e internacionales aplicables a los buques y sus operaciones, a las compañías, las tripulaciones y la carga;

- .2 conocimiento de los procedimientos que han de aplicarse para los reconocimientos, la certificación, el control, la investigación y la supervisión;
- .3 comprensión de los objetivos y finalidades de los instrumentos nacionales e internacionales relativos a la seguridad marítima y la protección del medio marino y de los programas conexos;
- .4 comprensión de los procesos internos y externos, tanto a bordo como en tierra;
- .5 competencia profesional necesaria para realizar eficientemente las tareas encomendadas;
- .6 plena conciencia de la seguridad en todas las circunstancias, incluida la seguridad propia; y
- .7 formación o experiencia relacionadas con las diversas tareas que deben llevarse a cabo, y preferiblemente también en las funciones que se vayan a evaluar.

37 El Estado de abanderamiento debería expedir un documento de identificación para que el inspector lo lleve cuando cumpla sus funciones.

#### **Investigaciones del Estado de abanderamiento**

38 Las investigaciones en materia de seguridad marítima deberían llevarse a cabo por investigadores imparciales y objetivos, que estén debidamente cualificados y sean competentes en los aspectos relativos al siniestro. A reserva de cualquier acuerdo por el cual uno o varios Estados se encarguen de la investigación sobre seguridad marítima, el Estado de abanderamiento debería facilitar los servicios de investigadores cualificados a estos efectos, independientemente de dónde se haya producido el siniestro o suceso.

39 Se recomienda que el Estado de abanderamiento se asegure de que todos los investigadores posean los conocimientos y la experiencia necesarios en los ámbitos relacionados con sus cometidos habituales. Además, para ayudar a los investigadores cuando se les asignen tareas distintas de las que normalmente se ocupan, se recomienda que el Estado de abanderamiento se asegure de tener acceso con prontitud a expertos competentes en las siguientes esferas, según sea necesario:

- .1 navegación y Reglamento de abordajes;
- .2 reglamentación del Estado de abanderamiento sobre los títulos de competencia;
- .3 causas de la contaminación del mar;
- .4 técnicas para realizar entrevistas;
- .5 compilación de pruebas; y
- .6 evaluación de la influencia del factor humano.

40 Se recomienda que se investigue todo accidente en el que se produzcan lesiones corporales que den lugar a una baja laboral de tres días o más, y toda muerte ocurrida como consecuencia de accidentes laborales y de siniestros en buques del Estado de abanderamiento, y que se hagan públicos los resultados de dichas investigaciones.

41 Los siniestros sufridos por los buques se deberían investigar y notificar de conformidad con los instrumentos internacionales pertinentes, tomando en consideración el Código de investigación de siniestros, según se enmiende, y las directrices elaboradas por la Organización.<sup>4</sup> Los informes de las investigaciones se deberían remitir a la Organización junto con las observaciones del Estado de abanderamiento, de conformidad con las directrices antedichas.

### **Evaluación y examen**

42 Los Estados de abanderamiento deberían evaluar periódicamente su actuación en cuanto a la puesta en práctica de los procesos administrativos y la utilización de los procedimientos y recursos necesarios para dar cumplimiento a sus obligaciones, de conformidad con los instrumentos internacionales en los que sean Parte.

43 Entre los parámetros para evaluar la actuación de los Estados de abanderamiento deberían estar los siguientes: índice de detenciones en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto, resultados de las inspecciones efectuadas por los Estados de abanderamiento, estadísticas de siniestros, procedimientos de comunicación e información, estadísticas anuales sobre pérdidas de buques (excluidas las pérdidas totales constructivas) y otros indicadores que puedan considerarse oportunos para determinar si la plantilla del personal, los recursos y los procedimientos administrativos son adecuados para cumplir sus obligaciones.

44 Entre los aspectos que se recomienda examinar periódicamente están, entre otros:

- .1 el índice de las pérdidas de buques y de siniestros para determinar las tendencias durante determinados periodos;
- .2 el número de casos comprobados de buques detenidos en relación con el tamaño de la flota;
- .3 el número de casos comprobados de incompetencia o de errores cometidos por personas que poseen títulos o refrendos expedidos bajo la autoridad del Estado de abanderamiento;
- .4 las respuestas a los informes sobre deficiencias presentados por los Estados rectores de puertos o a las intervenciones de los mismos;
- .5 las investigaciones de siniestros graves y muy graves y las enseñanzas obtenidas de las mismas;
- .6 los recursos técnicos y de otro tipo que se hayan asignado;

---

<sup>4</sup> Véase el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros), adoptado por la Organización mediante la resolución MSC.255(84), que es de carácter obligatorio, y las Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros, adoptadas por la Organización mediante la resolución A.1075(28).

- .7 los resultados de las inspecciones, reconocimientos y controles de los buques de la flota;
- .8 la investigación de accidentes laborales;
- .9 el número de sucesos e infracciones relacionados con las reglas internacionales aplicables relativas a la prevención de la contaminación del mar; y
- .10 el número de suspensiones o retiradas de certificados, refrendos, aprobaciones, o actos similares.

### **PARTE 3 – ESTADOS RIBEREÑOS<sup>5</sup>**

#### **Implantación**

45 Los Estados ribereños tienen ciertos derechos y obligaciones en virtud de los diversos instrumentos internacionales. Al ejercer sus derechos conforme a lo dispuesto en dichos instrumentos, los Estados ribereños contraen obligaciones adicionales.

46 Para cumplir cabalmente esas obligaciones, los Estados ribereños deberían:

- .1 implantar políticas mediante la promulgación de legislación nacional y orientaciones que contribuyan a implantar y hacer cumplir las prescripciones de todos los convenios y protocolos sobre seguridad y prevención de la contaminación en los que sean Parte; y
- .2 asignar responsabilidades para la actualización y revisión de toda política que se adopte, según sea necesario.

47 Los Estados ribereños deberían asegurarse de que disponen de legislación, orientaciones y procedimientos para la implantación y verificación coherentes de sus derechos, obligaciones y responsabilidades dispuestos en los instrumentos internacionales pertinentes en los que sean Parte.

48 Tales derechos, obligaciones y responsabilidades pueden incluir, entre otros:

- .1 servicios de radiocomunicaciones;
- .2 servicios meteorológicos y avisos;
- .3 servicios de búsqueda y salvamento;
- .4 servicios hidrográficos;
- .5 organización del tráfico marítimo;
- .6 sistemas de notificación de buques;
- .7 servicios de tráfico marítimo; y
- .8 ayudas a la navegación.

#### **Cumplimiento**

49 Los Estados ribereños deberían adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que cuando ejercen sus derechos y satisfacen sus obligaciones acatan las normas internacionales.

---

<sup>5</sup> Las prescripciones que figuran en esta sección deberían ser de aplicación en la medida en que los buques sujetos a los instrumentos obligatorios de la OMI puedan acceder a los puertos del Gobierno Contratante.

50 Los Estados ribereños deberían examinar la conveniencia de elaborar y poner en práctica un programa de supervisión y control, según proceda, a fin de:

- .1 facilitar la compilación de datos estadísticos, de modo que puedan analizarse las tendencias para determinar los aspectos problemáticos;
- .2 establecer mecanismos para responder rápidamente a los sucesos de contaminación ocurridos en sus aguas; y
- .3 colaborar con los Estados de abanderamiento y/o los Estados rectores de puertos, según proceda, en la investigación de siniestros marítimos.

### **Evaluación y examen**

51 Los Estados ribereños deberían evaluar periódicamente su actuación con respecto al ejercicio de sus derechos y al cumplimiento de sus obligaciones con arreglo a los instrumentos internacionales pertinentes.

## **PARTE 4 – ESTADOS RECTORES DE PUERTOS<sup>6</sup>**

### **Implantación**

52 Los Estados rectores de puertos tienen ciertos derechos y obligaciones en virtud de los diversos instrumentos internacionales. Al ejercer sus derechos conforme a lo dispuesto en dichos instrumentos, los Estados rectores de puertos contraen obligaciones adicionales.

53 Los Estados rectores de puertos pueden desempeñar una función primordial en el logro de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente, incluida la prevención de la contaminación. Su función y responsabilidades con respecto a la seguridad marítima y la protección del medio ambiente proceden de la combinación de diversos tratados y convenios internacionales y la legislación nacional así como, en algunos casos, de acuerdos bilaterales y multilaterales.

54 Para cumplir cabalmente sus obligaciones, los Estados rectores de puertos deberían:

- .1 implantar políticas mediante la promulgación de legislación nacional y orientaciones que contribuyan a implantar y hacer cumplir las prescripciones de todos los convenios y protocolos sobre seguridad y prevención de la contaminación en los que sean Parte; y
- .2 asignar responsabilidades para la actualización y revisión de toda política que se adopte, según sea necesario.

55 Los Estados rectores de puertos deberían asegurarse de que se dispone de legislación, orientaciones y procedimientos para la implantación y verificación coherentes de sus derechos, obligaciones y responsabilidades dispuestos en los instrumentos internacionales pertinentes en los que sean Parte.

---

<sup>6</sup> Las prescripciones que figuran en esta sección deberían ser de aplicación en la medida en que los buques sujetos a los instrumentos obligatorios de la OMI puedan acceder a los puertos del Gobierno Contratante.



- 56 Tales derechos, obligaciones y responsabilidades pueden incluir, entre otros:
- .1 la provisión de instalaciones de recepción adecuadas o capacidad para aceptar todos los flujos de desechos reglamentados por los instrumentos de la Organización;
  - .2 la supervisión por el Estado rector del puerto;<sup>7</sup> y
  - .3 el mantenimiento de un registro de proveedores de fueloil.

### **Cumplimiento**

57 Los Estados rectores de puertos deberían adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que cuando ejercen sus derechos y satisfacen sus obligaciones acatan las normas internacionales.

58 Varios instrumentos marítimos internacionales sobre seguridad y prevención de la contaminación del mar incluyen disposiciones específicas que facultan el ejercicio de la supervisión por el Estado rector del puerto.

59 Además, algunos de estos instrumentos contienen disposiciones que obligan a los Estados rectores de puertos a no otorgar a los que no son Parte en esos convenios un trato más favorable que a los que lo son. Esto significa que los Estados rectores de puertos deberían imponer las prescripciones de estos instrumentos tanto a los Estados que son Parte como a los que no lo son.

60 Cuando un Estado rector de puerto ejerza su derecho de supervisión, debería establecer procedimientos para administrar un programa de supervisión acorde con las disposiciones de la resolución pertinente adoptada por la Organización.<sup>7</sup>

61 La supervisión por el Estado rector del puerto sólo puede ser realizada por funcionarios de supervisión cualificados y autorizados para ello, de conformidad con los procedimientos pertinentes adoptados por la Organización.

62 Los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto y las personas que les presten asistencia no deberían estar sujetos a ninguna presión de índole comercial, financiera ni de ningún otro tipo y no deberían tener intereses comerciales ni en el puerto en el que se realiza la inspección ni en los buques inspeccionados, ni en las instalaciones de reparación de buques o en las instalaciones de apoyo en el puerto, ni en ningún otro lugar y no deberían estar empleados por organizaciones reconocidas o sociedades de clasificación, ni realizar tareas en su nombre. Se deberían implantar procedimientos para garantizar que personas u organizaciones ajenas al puerto no puedan influir en los resultados de las inspecciones y supervisiones realizadas por el Estado rector del puerto.

### **Evaluación y examen**

63 Los Estados rectores de puertos deberían evaluar periódicamente su actuación tanto con respecto al ejercicio de sus derechos como al cumplimiento de las obligaciones en virtud de los instrumentos aplicables de la Organización.

---

<sup>7</sup> Véanse los "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2011" (resolución A.1052(27)).

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1073  
15 enero 2014  
Original: INGLÉS

## RESOLUCIÓN A.1073(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 10 del orden del día)

### RECOMENDACIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL ARQUEO NACIONAL EN LA APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de arqueo 1969) introdujo un nuevo sistema de medición, y que el arqueo calculado mediante este sistema podría ser diferente del calculado mediante sistemas nacionales de arqueo,

RECORDANDO ADEMÁS que en la recomendación 2 de la Conferencia internacional sobre arqueo de buques, 1969, se recomienda que los arqueos calculados mediante este nuevo sistema sean aceptados como parámetros pertinentes cada vez que dichos términos se utilicen en convenios, leyes y reglamentos, señalándose que la transición a este nuevo sistema debería causar el menor impacto posible en la economía de la navegación mercante y las operaciones portuarias,

OBSERVANDO que el artículo 3 2) d) del Convenio de arqueo 1969 establece la posibilidad de que ciertos buques conserven su arqueo nacional a los efectos de la aplicación de las disposiciones pertinentes de otros convenios internacionales existentes, siempre que en ellos no se efectúen transformaciones o modificaciones que según el parecer de la Administración den lugar a una variación importante de su arqueo bruto existente,

OBSERVANDO TAMBIÉN que la fórmula transitoria para el arqueo recogida en las resoluciones A.494(XII), A.540(13) y A.541(13) ampliaba de hecho dicha utilización del arqueo nacional a otros buques determinados a los efectos de la aplicación de las prescripciones pertinentes de, respectivamente, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS), enmendado; el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de formación); y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo (Convenio MARPOL),

OBSERVANDO ADEMÁS que las resoluciones A.758(18) (Aplicación de la recomendación 2 de la Conferencia internacional sobre arqueo de buques, 1969) y A.791(19) (Aplicación a los buques existentes del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969) se adoptaron para abordar la identificación de los arqueos nacionales en el Certificado internacional de arqueo (1969) y otros certificados pertinentes, incluidos los certificados de seguridad para buques y los certificados internacionales de prevención de la contaminación por hidrocarburos,

CONSCIENTE de que las enmiendas al Convenio SOLAS, Convenio de formación y Convenio MARPOL introducidas tras la adopción de las resoluciones A.494(XII), A.540(13) y A.541(13) han dado lugar a malentendidos sobre la utilización del arqueo nacional en la aplicación de prescripciones nuevas basadas en el arqueo de los buques de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Convenio de arqueo 1969 y la fórmula transitoria para el arqueo, lo que subraya la necesidad de actualizar las recomendaciones sobre el particular,

TENIENDO PRESENTES las decisiones del Comité de seguridad marítima de aplicar las prescripciones nuevas basadas en el arqueo de los buques del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) y del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS), partiendo de los arqueos calculados según las disposiciones del Convenio de arqueo 1969,

RECONOCIENDO la necesidad de una aplicación uniforme del Convenio de arqueo 1969 por lo que respecta al arqueo nacional,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de protección del medio marino, en su 65º periodo de sesiones, y por el Comité de seguridad marítima, en su 92º periodo de sesiones,

- 1 ADOPTA la Recomendación sobre la utilización del arqueo nacional en la aplicación de los convenios internacionales que figura en el anexo del presente documento;
- 2 ACUERDA que los Gobiernos que sean Gobiernos Contratantes del Convenio de arqueo 1969 utilicen la presente recomendación al aplicar las disposiciones del Convenio de arqueo 1969 y la fórmula transitoria para el arqueo;
- 3 REVOCA las resoluciones A.758(18) y A.791(19).

## ANEXO

**RECOMENDACIÓN SOBRE LA UTILIZACIÓN DEL ARQUEO NACIONAL EN  
LA APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES**

**Generalidades**

1 A efectos de garantizar la coherencia cuando se hace uso del arqueo nacional para aplicar las prescripciones pertinentes de diversos convenios internacionales, de conformidad con el artículo 3 2) d) del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de arqueo 1969) y la fórmula transitoria para el arqueo, tal como se establece en la Fórmula transitoria revisada para determinar el arqueo de ciertos buques (resolución A.494(XII) a efectos del Convenio SOLAS, y la Fórmula transitoria para determinar el arqueo de ciertos buques a efectos del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (resolución A.541(13)), se recomienda a las Administraciones que acepten lo siguiente:

**Arqueo nacional frente a arqueo de convenio**

2 Por arqueo nacional se entiende al arqueo de un buque calculado de conformidad con las normas nacionales de arqueo de una Administración anteriores a la adopción de las reglas de cálculo del Convenio de arqueo 1969. Es frecuente que el arqueo nacional bruto se exprese en toneladas de registro bruto (TRB). A diferencia de ello, en el Convenio de arqueo 1969, el arqueo bruto, sin unidades de medida, se expresa como arqueo bruto (GT) del buque.

**Opción de utilizar el arqueo nacional**

3 El Convenio de arqueo 1969 y la fórmula transitoria para el arqueo permiten el uso del arqueo nacional en la aplicación de las prescripciones pertinentes de diversos convenios internacionales a ciertos buques cuya quilla se colocó el 18 de julio de 1994 o anteriormente.<sup>1</sup> Además, en el caso de los buques objeto de una transformación o modificación que la Administración considere que supone una variación importante del arqueo "existente" según lo descrito en el artículo 3 2) b) del Convenio de arqueo 1969, se considerará a estos efectos la fecha de colocación de la quilla como la fecha de comienzo de dichas modificaciones o transformaciones. El cuadro siguiente contiene la guía para el uso del arqueo nacional en función de la colocación de la quilla/fecha de modificación importante y su arqueo bruto nacional.

<b>Guía de uso del arqueo nacional para la aplicación de convenios internacionales*</b>			
<b>Fecha de colocación de la quilla del buque/fecha de transformación importante</b>	<b>Arqueo bruto nacional del buque</b>		
	<b>TRB &lt; 400</b>	<b>400 ≤ TRB &lt; 1 600</b>	<b>TRB ≥ 1 600</b>
Antes del 18 de julio de 1982	Convenio de arqueo 1969, art. 3 2) d)	Convenio de arqueo 1969, art. 3 2) d)	Convenio de arqueo 1969, art. 3 2) d)
18 de julio de 1982 – 31 de diciembre de 1985	A.494(XII) / A.541(13)	A.494(XII)	A.494(XII)
1 de enero de 1986 – 18 de julio de 1994	A.494(XII) / A.541(13)	A.494(XII)	No elegible
Después del 18 de julio de 1994	No elegible	No elegible	No elegible

\* De no estipularse otra cosa en un convenio internacional u otro instrumento.

<sup>1</sup> La fórmula transitoria para el arqueo no es de aplicación a los buques abarcados por el artículo 3 2) d) del Convenio de arqueo 1969, y se puede aplicar a un buque con derecho a ello durante la totalidad de la vida del buque, según las interpretaciones establecidas en el MSC 50 (MSC 50/27). Como consecuencia de las enmiendas de 1995 al Convenio de formación, ya no es posible aplicar una tercera fórmula transitoria para el arqueo (resolución A.540(13)) prevista para dicho convenio.

### Prescripciones pertinentes de convenios internacionales

4 La expresión "prescripciones pertinentes de" contenida en el artículo 3 2) d) del Convenio de arqueo 1969 y en la presente recomendación, se refiere a las prescripciones basadas en el arqueo con respecto a las cuales existía un umbral de arqueo el 18 de julio de 1994 (fecha en la que entró plenamente en vigor el Convenio de arqueo 1969) o con anterioridad a dicha fecha. No se puede utilizar el arqueo nacional como tal en la aplicación de nuevos umbrales de arqueo en convenios internacionales, a menos que se estipule otra cosa en un convenio internacional o en otro instrumento. Por ejemplo, en los buques que cumplan las condiciones para ello se puede utilizar el arqueo nacional para aplicar el umbral de exención aplicable a los buques de carga de arqueo bruto inferior a 500 establecido en la regla I/3 del Convenio SOLAS, que es anterior al 18 de julio de 1994. Sin embargo, los arqueos nacionales no se pueden utilizar para determinar el umbral de arqueo bruto igual o superior a 500 establecido en la regla XI-2/2.1.1.2 del Convenio SOLAS, la cual entró en vigor con posterioridad a esta fecha.<sup>2</sup>

### Observaciones sobre el Certificado internacional de arqueo (1969)

5 A pesar de lo estipulado en las disposiciones de las resoluciones A.494(XII) y A.541(13), que establecen que el arqueo bruto calculado de conformidad con las normas de arqueo nacionales no figurará en el Certificado internacional de arqueo (1969), puede indicarse en el apartado "Observaciones" del Certificado internacional de arqueo (1969), del siguiente modo, a efectos de reflejar la decisión del propietario del buque de utilizar el arqueo nacional:

- .1 Para los buques sujetos a lo dispuesto en el artículo 3 2) d) del Convenio de arqueo 1969,

"Este buque ha sido recalculado de acuerdo al artículo 3 2) d) del Convenio de arqueo 1969. El ARQUEO BRUTO según el sistema de cálculo en vigor con anterioridad al sistema de cálculo del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 es: . . . (*insértese el arqueo TRB*) . . . toneladas de registro, según las reglas de . . . (*insértese el nombre del país*) . . ."

- .2 Para los buques sujetos a lo dispuesto en la resolución A.494(XII) y/o la resolución A.541(13),

"Este buque también ha sido calculado de acuerdo a la(s) resolución(es) . . . (*insértese A.494(XII) y/o A.541(13), según proceda*) . . . El ARQUEO BRUTO según el sistema de cálculo en vigor con anterioridad al sistema de cálculo del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 es: . . . (*insértese el arqueo TRB*) . . . toneladas de registro, según las reglas de . . . (*insértese el nombre del país*) . . ."

---

<sup>2</sup> Para más información, véase la Fórmula transitoria para el cumplimiento, por parte de ciertos buques de carga, de medidas especiales para la mejora de la seguridad marítima (MSC/Circ.1157). La Fórmula transitoria para el cumplimiento, por parte de ciertos buques de carga y buques para fines especiales, de la gestión de la seguridad de las operaciones de los buques (MSC.1/Circ.1231) aborda de una forma similar el uso del arqueo nacional en la aplicación del Convenio SOLAS y el Código IGS.

**Observaciones sobre otros certificados internacionales (1969)**

6 Para los buques cuyo Certificado internacional de arqueo (1969) incluya en el apartado "Observaciones" información sobre arqueo nacional según se describe en el párrafo 5 de la presente recomendación, sólo se podrá indicar dicho arqueo nacional bruto en la casilla correspondiente de los certificados pertinentes, por ejemplo el Certificado de seguridad del buque, el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos u otros certificados oficiales semejantes que expida la Administración, si se agrega una de las siguientes notas a pie de página:

"El arqueo bruto mencionado ha sido calculado por las autoridades de arqueo de la Administración conforme a las reglas nacionales de arqueo en vigor antes de la entrada en vigor del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de arqueo)"; o

"Véase la columna OBSERVACIONES del Certificado internacional de arqueo (1969)".

**Eliminación de observaciones**

7 Si un buque dejara de cumplir los criterios de elegibilidad para el uso del arqueo nacional en la aplicación de las prescripciones pertinentes de los convenios internacionales, por someterse a transformaciones o modificaciones que según el parecer de la Administración dan lugar a una variación importante del arqueo existente conforme a lo establecido en el artículo 3 2) b) del Convenio de arqueo 1969, la Administración debería garantizar la reexpedición o la enmienda, según proceda, de los certificados conexos que se indican en los párrafos 5 y 6 de la presente recomendación para eliminar la referencia al arqueo nacional del buque.

---

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1074  
15 enero 2014  
Original: INGLÉS

**RESOLUCIÓN A.1074(28)**

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 10 del orden del día)**

**NOTIFICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN MEDIANTE EL SISTEMA MUNDIAL  
INTEGRADO DE INFORMACIÓN MARÍTIMA (GISIS)**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y el control de la contaminación del mar por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que uno de los objetivos de la Organización es garantizar la implantación uniforme y eficaz de los instrumentos de la OMI en todo el mundo y el cumplimiento de sus prescripciones,

RECORDANDO ASIMISMO que, desde 2004, el Plan estratégico de la Organización ha promovido la utilización eficaz de la informática y las tecnologías de las comunicaciones, así como la disponibilidad de información relativa a la seguridad y la protección del buque y la protección del medio marino, y el acceso a dicha información (es decir, la transparencia),

RECORDANDO EN PARTICULAR la resolución A.1029(26) relativa al Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), en la que se reconoció que el objeto del GISIS es facilitar, entre otras cosas, el cumplimiento de las prescripciones de notificación por los Estados Miembros, y en la que se los insta a que utilicen específicamente los medios de notificación del GISIS para apoyar, e incluso mejorar, el cumplimiento de las prescripciones obligatorias de notificación que figuran en los instrumentos de obligado cumplimiento en los que son Partes, lo que posiblemente pueda ayudarles en el contexto del Plan voluntario de auditorías de los Estados Miembros de la OMI,

TOMANDO NOTA CON SATISFACCIÓN de que, desde que se le dio inicio en 2005, el GISIS ha sido objeto de un continuo desarrollo y de la introducción de módulos adicionales a fin de permitir una cobertura más amplia de la notificación directa por los Estados Miembros, de conformidad con las prescripciones actuales,

RECONOCIENDO que, a fin de fomentar la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, el uso eficaz de la informática y de las tecnologías de las comunicaciones contribuirá sustancialmente a que todos los Estados Miembros cumplan sus obligaciones en materia de notificación, y a que la Organización pueda distribuir dichas notificaciones utilizando el sistema GISIS,

RECONOCIENDO ASIMISMO el papel importante que podría desempeñar este sistema para aumentar el número de notificaciones y, potencialmente, reducir la carga administrativa para los Gobiernos Partes o Contratantes,

RECONOCIENDO ADEMÁS que, una vez que los Gobiernos Partes o Contratantes presentan una notificación a la Organización utilizando GISIS, el informe obligatorio conexo también es accesible para otros Gobiernos Partes o Contratantes a través de GISIS, con lo que se reduce la carga administrativa para la Organización,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación presentada por el Comité de facilitación, en su 38º periodo de sesiones, por el Comité de protección del medio marino, en su 65º periodo de sesiones, y por el Comité de seguridad marítima, en su 92º periodo de sesiones,

1 ACUERDA que debería considerarse que la notificación mediante GISIS es una manera eficaz de que los Gobiernos Partes o Contratantes en instrumentos de la OMI cumplan sus obligaciones de notificación en virtud de los distintos instrumentos de obligado cumplimiento de la OMI;

2 ACUERDA ADEMÁS que, una vez que los Gobiernos Partes o Contratantes hayan utilizado GISIS para dar cumplimiento a la obligación de notificar a la Organización, se habrá cumplido la obligación, en virtud del instrumento pertinente de la OMI, de que la Organización distribuya dichas notificaciones;

3 INSTA a los Estados Miembros a que utilicen las funciones de notificación disponibles mediante GISIS a fin de cumplir sus obligaciones de notificación de conformidad con los distintos instrumentos de la OMI y a que hagan lo posible por mejorar la calidad de los datos que se recaban mediante el GISIS implantando procesos de validación completos para introducir datos en el sistema;

4 SOLICITA al Secretario General que continúe desarrollando el sistema y, en particular, los módulos relacionados con las prescripciones de notificación, en cooperación estrecha con los Estados Miembros, los órganos de la OMI, las organizaciones internacionales y todas las demás partes interesadas de la comunidad marítima mundial, según proceda.

---



ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1075  
24 febrero 2014  
Original: INGLÉS

### **RESOLUCIÓN A.1075(28)**

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 10 del orden del día)**

#### **DIRECTRICES PARA AYUDAR A LOS INVESTIGADORES EN LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS (RESOLUCIÓN MSC.255(84))**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

OBSERVANDO CON PREOCUPACIÓN que a pesar del empeño puesto por la Organización continúan produciéndose siniestros y sucesos que resultan en la pérdida de vidas, en la pérdida de buques y en la contaminación del medio marino,

OBSERVANDO TAMBIÉN que mediante unos informes oportunos y exactos en los que se determinen las circunstancias y causas de los siniestros y sucesos marítimos puede mejorarse la seguridad de la gente de mar y la de los pasajeros así como la protección del medio marino,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de los derechos y obligaciones de los Estados ribereños y de abanderamiento de conformidad con las disposiciones de los artículos 2 y 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de las responsabilidades de los Estados de abanderamiento de conformidad con las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS, regla I/21), el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (artículo 23) y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL, artículo 12) de llevar a cabo investigaciones sobre los siniestros y de presentar a la Organización las conclusiones pertinentes,

CONSIDERANDO que cada Administración ha de investigar los siniestros y sucesos marítimos, de conformidad con la regla XI-1/6 del Convenio SOLAS, complementada por las disposiciones del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros), adoptado mediante la resolución MSC.255(84),

RECONOCIENDO que la investigación y el análisis adecuados de los siniestros y sucesos marítimos puede llevar a una mayor concienciación de las causas de los siniestros y resultar en la adopción de medidas correctivas, entre ellas una mejor formación, a los efectos de mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la necesidad de disponer de directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros (resolución MSC.255(84)) a fin de establecer, en tanto en cuanto lo permitan las legislaciones nacionales, un enfoque común que adoptarían los Estados en la realización de investigaciones sobre seguridad marítima acerca de siniestros y sucesos marítimos,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la naturaleza internacional del transporte marítimo y la necesidad de que haya colaboración entre los Gobiernos que tengan intereses de consideración en un siniestro o suceso marítimo a los efectos de determinar las circunstancias y las causas del mismo,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones del Comité de protección del medio marino, en su 65º periodo de sesiones, y del Comité de seguridad marítima, en su 92º periodo de sesiones,

1 ADOPTA las Directrices para ayudar a los investigadores en la implantación del Código de investigación de siniestros (resolución MSC.255(84)), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA a todos los Gobiernos interesados a que adopten las medidas oportunas para dar efecto a las Directrices tan pronto como sea posible a fin de que se pueda llevar a cabo un análisis eficaz cuando se realicen investigaciones de seguridad marítima, así como la adopción de medidas correctivas;

3 REVOCA las resoluciones A.849(20) y A.884(21).

## ANEXO

## DIRECTRICES PARA AYUDAR A LOS INVESTIGADORES EN LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS (RESOLUCIÓN MSC.255(84))

**1 INTRODUCCIÓN**

1.1 El propósito de estas directrices es proveer orientaciones prácticas relativas a la investigación sistemática de los siniestros y sucesos marítimos y permitir la formulación de análisis eficaces y medidas preventivas. El objetivo general es evitar que se vuelvan a producir siniestros y sucesos similares en el futuro.

1.2 En última instancia, el objetivo de las investigaciones de seguridad marítima es avanzar en la seguridad marítima y en la protección del medio marino. En el contexto de estas directrices este objetivo se consigue determinando las deficiencias en materia de seguridad por medio de una investigación de seguridad sistemática de los sucesos y siniestros marítimos, y seguidamente recomendando o efectuando cambios en el sistema marítimo a fin de corregir estas deficiencias. El propósito de una investigación de seguridad no es determinar responsabilidades ni asignar culpabilidad.

1.3 Estas directrices deberían fomentar un mayor grado de concienciación de todas las partes involucradas en el sector marítimo con respecto al papel que los factores humano, organizativo, medioambiental, técnico, así como los externos, desempeñan en los siniestros marítimos. Esta toma de conciencia debería conducir a la adopción de medidas anticipadoras que a su vez deberían servir para salvar vidas humanas, buques y cargas y para proteger el medio ambiente marino, además de mejorar la calidad de vida de la gente de mar y la eficacia y seguridad de las operaciones marítimas.

1.4 Estas directrices son de aplicación, en la medida que lo permita la legislación nacional, a la investigación de los siniestros y sucesos marítimos en los que uno o más Estados tengan un interés sustancial, dado que el siniestro o suceso marítimo afecta a un buque bajo su jurisdicción o dentro de la misma.

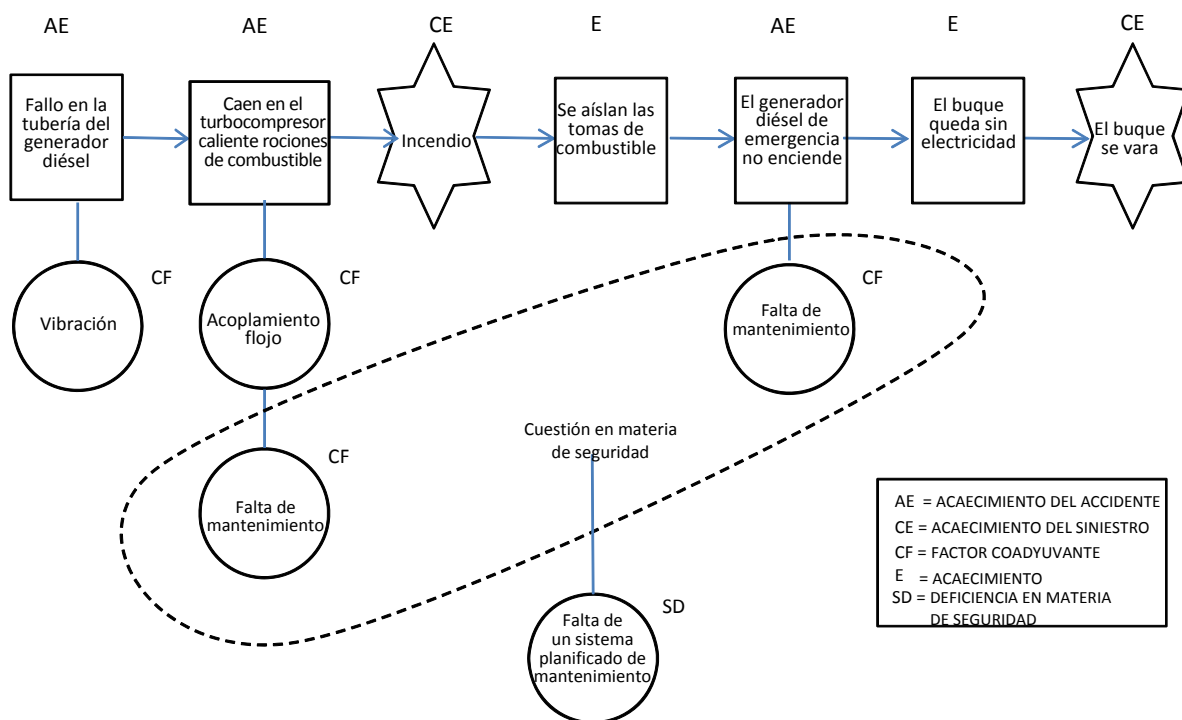
**2 DEFINICIONES****2.1 Cuadro de definiciones**

Véase el capítulo 2 del Código de investigación de siniestros (resolución MSC.255(84)) por lo que respecta a las expresiones que no se definen en estas directrices.

Acaecimiento	Una acción, omisión u otro evento.
Acaecimiento del siniestro	El siniestro o el suceso marítimo, o uno de varios siniestros y/o sucesos marítimos relacionados que conforman la totalidad de lo ocurrido (por ejemplo, un incendio que conduce a una pérdida de propulsión que lleva a una varada).
Acaecimiento del accidente	Un acaecimiento que se evalúa como inapropiado y de importancia en la secuencia de acaecimientos que conducen al siniestro o al suceso marítimo (por ejemplo, acción humana errónea, fallo del equipo).

Factor coadyuvante	Una condición que puede haber contribuido al acaecimiento de un accidente o a empeorar sus consecuencias (por ejemplo, interacción hombre/máquina, iluminación inadecuada).
Cuestión en materia de seguridad	Una cuestión que abarca uno o más factores coadyuvantes y/u otras condiciones poco seguras.
Deficiencia en materia de seguridad	Una cuestión en materia de seguridad que conlleva riesgos, con respecto a los cuales se evalúa que, o bien son inadecuados o no existen, medidas preventivas adecuadas que tengan como objetivo prevenir el acaecimiento del accidente y/o las destinadas a eliminar o reducir sus consecuencias.

2.2 En el siguiente diagrama se ilustra cómo una secuencia de acaecimientos que conduce a un siniestro se clasificaría usando las anteriores expresiones



### 3 CUALIFICACIONES Y FORMACIÓN DE LOS INVESTIGADORES

3.1 A fin de efectuar una investigación de seguridad sistemática y eficaz, los investigadores nominados han de tener conocimientos especializados en la investigación de siniestros marítimos y estar al tanto de cuestiones relacionadas con el siniestro o suceso marítimo. Entre los aspectos respecto de los cuales se han de tener conocimientos están las técnicas de compilación de pruebas, técnicas de entrevistas, técnicas de análisis y la determinación de factores humanos y organizativos en los siniestros y sucesos marítimos.

3.2 Todos los investigadores presentes en el lugar de un siniestro marítimo han de contar con los conocimientos suficientes en materia de seguridad personal, debiéndose tener presente, en especial, que los peligros existentes en el lugar de un siniestro pueden ser diferentes de los existentes en el marco de las operaciones normales de los buques.

3.3 Las autoridades de investigaciones de seguridad marítima deberían examinar la conveniencia de preparar un programa formal de formación para garantizar que sus investigadores adquieren los conocimientos, nivel de comprensión y pericias necesarios en las investigaciones de seguridad marítima.

## **4 NOTIFICACIÓN Y COOPERACIÓN**

4.1 Los siniestros y sucesos marítimos se deben notificar a todas las partes afectadas tan pronto como sea razonablemente posible. La notificación incluye informar a las partes involucradas en el siniestro o suceso de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 20 del Código, así como a todo Estado con intereses de consideración, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 5 del Código. Las notificaciones deberían hacerse preferiblemente en un formato que garantice un pronto acuse de recibo por parte del receptor.

4.2 Si en el suceso o siniestro marítimo resultan afectados intereses de consideración de más de un Estado, los Estados deberían concertar con prontitud un acuerdo de cooperación, de conformidad con el capítulo 7 del Código. Este acuerdo podría incluir los siguientes aspectos, si bien la lista no es exhaustiva:

- .1 garantizar que los objetivos de cada Estado participante son conformes con lo dispuesto en el Código de investigación de siniestros de la OMI;
- .2 qué Estado coordinará la investigación;
- .3 las posibilidades de compartir información sobre el siniestro y la redacción de proyectos de investigación en materia de seguridad de conformidad con el capítulo 13 del Código, por lo que respecta a la legislación nacional sobre confidencialidad, así como sobre el posible riesgo de que las conclusiones que arroje la investigación de seguridad sean utilizadas en demandas penales y civiles; y
- .4 la distribución de los costos relativos a la investigación.

4.3 Si no se puede alcanzar un acuerdo de conformidad con las disposiciones del capítulo 7 del Código, los Estados afectados deberían intentar compartir la información sobre los hechos, en la mayor medida de lo posible, guiándose a tal efecto por las prácticas recomendadas en el Código.

## **5 INVESTIGACIÓN**

### **5.1 Alcance de las investigaciones**

5.1.1 Los siniestros y sucesos marítimos pueden tener factores causales y, frecuentemente, las cuestiones de seguridad subyacentes están alejadas del lugar del siniestro. Para determinar dichas cuestiones adecuadamente, es necesario efectuar una investigación oportuna y metódica, que vaya más allá de las pruebas inmediatas y que se centre en la búsqueda de las condiciones que puedan causar sucesos similares en el futuro. Por tanto, las investigaciones de seguridad sobre siniestros y sucesos marítimos deberían entenderse como un medio para determinar no solamente lo acaecido en el marco del accidente sino también para descubrir deficiencias en materia de seguridad en la gestión general de las operaciones, desde su formulación hasta su implantación, así como por lo que respecta a la reglamentación, reconocimiento e inspección. Por esta razón, las investigaciones de seguridad deben ser lo suficientemente amplias como para abarcar estos criterios primordiales.

5.1.2 El alcance de toda investigación de seguridad puede dividirse en cinco aspectos:

- .1 gente;
- .2 medio;
- .3 equipo;
- .4 procesos y procedimientos; y
- .5 organización e influencia externas.

## 5.2 Respuesta inicial

Se debe llevar a cabo una investigación tan pronto como sea posible después del acaecimiento a fin de limitar la pérdida de pruebas percederas, incluida la degradación de la memoria de los testigos. A fin de poder dar comienzo con prontitud es esencial que el Estado a cargo de la investigación cuente con un plan de preparación, lo cual, entre otras cosas, facilitaría:

- .1 la disponibilidad inmediata de investigadores formados;
- .2 la disponibilidad de ayuda por parte de especialistas, incluidos expertos en el factor humano y en los aspectos de organización;
- .3 el acceso inmediato a puntos de contacto disponibles 24 horas por día de otras autoridades de investigación de seguridad marítima; y
- .4 la disponibilidad de los recursos predecibles necesarios.

## 5.3 Gestión del lugar

5.3.1 La gestión del lugar normalmente comienza incluso antes de que los investigadores lleguen al lugar del siniestro. La planificación previa normalmente habrá de incluir:

- .1 la determinación de los conocimientos especializados necesarios en el lugar del siniestro;
- .2 la determinación de los peligros y riesgos que el equipo podría encontrar en el lugar del siniestro y las precauciones que deben adoptarse, así como el equipo protector personal (EPP) que deberá llevarse;
- .3 la determinación de las pruebas especialmente vulnerables que han de preservarse tan pronto como sea posible, incluida información extraída del RDT, la documentación sobre los lugares que por alguna razón no pueden permanecer sin cambios hasta que el equipo llegue y la repatriación de los miembros de la tripulación; y
- .4 un proyecto de programa de entrevistas para el cual se haya tomado en consideración la repatriación de la gente de mar, así como el hecho de que las personas afectadas pueden estar traumatizadas.

5.3.2 Después de un suceso o siniestro marítimo pueden ser muchas las diversas partes interesadas, cada una con sus propios intereses y responsabilidades legítimos. Es vital la coordinación en el lugar del siniestro a fin de que la compilación de las pruebas pueda llevarse a cabo con éxito.

5.3.3 Al llegar al lugar del siniestro deberían examinarse y deberían volverse a evaluar los peligros y riesgos a fin de determinar todo posible riesgo adicional para el equipo y adoptar toda medida preventiva necesaria antes de que el equipo empiece a trabajar.

#### **5.4 Reunión al comienzo**

En las investigaciones de seguridad en las que participen más de un Estado, por lo general es adecuado concertar una reunión con los representantes de los demás Estados con intereses de consideración en una fase temprana. La finalidad de esta reunión es, entre otras cosas, facilitar:

- .1 el intercambio de conocimientos acerca de lo que ya se sabe en relación con el suceso o siniestro marítimo;
- .2 la elaboración de un plan de investigación;
- .3 la delegación de cometidos de investigación (coordinación internacional); y
- .4 la determinación de qué ayuda adicional es necesaria en la forma de especialistas y/o examen por parte de expertos técnicos.

#### **5.5 Compilación de pruebas**

5.5.1 Durante la investigación de seguridad, los investigadores deberían intentar compilar y registrar todas las pruebas y datos factuales que puedan ser de interés en el ámbito de la investigación. Las pruebas físicas y documentales, así como las declaraciones de los testigos, deberían compilarse no solamente en el lugar del siniestro, sino a partir de todas las fuentes necesarias para explicar plenamente los acaecimientos del accidente y los factores coadyuvantes (por ejemplo, funcionamiento, gestión, inspección y reglamentación).

5.5.2 La compilación de pruebas también ha de ser lo suficientemente amplia para abarcar los factores humanos, organizativos y medioambientales por lo que respecta al suceso o incidente. Si es necesario contar con un especialista en el factor humano y organizativo, es esencial que se incluya tan pronto como sea posible en el equipo de investigación.

5.5.3 Para facilitar una compilación amplia de las pruebas frecuentemente es recomendable:

- .1 contar con listas de comprobación genéricas, pero ser flexibles, dado que, una vez que se compilan las pruebas, con frecuencia la investigación ha de dirigirse hacia aspectos nuevos; y
- .2 hacer uso de un sistema para registrar las pruebas compiladas (registro de pruebas). Esto es especialmente importante en investigaciones complejas o cuando esté involucrado más de un Estado.

5.5.4 Se recomienda que la fase de indagación del proceso de investigación se mantenga separada del análisis integral de las pruebas compiladas que lleve a conclusiones y recomendaciones. La indagación normalmente incluye los aspectos abarcados en las secciones 5.6 a 5.10, si bien la lista no es exhaustiva.

## **5.6 Inspección del lugar del siniestro**

5.6.1 La inspección y documentación del lugar del siniestro y/o lugares de interés para la investigación pueden incluir la inspección del buque o buques involucrados, el paso donde tuvo lugar el siniestro o el suceso, y un reconocimiento subacuático y la filmación de los restos del naufragio.

5.6.2 La compilación de pruebas que puedan deteriorarse o desaparecer con el paso del tiempo siempre será la actividad prioritaria en la compilación de pruebas cuando el investigador o investigadores llegan al lugar del siniestro. También es altamente prioritaria, por lo general, la documentación mediante fotos y/o vídeos del lugar, en general y de forma detallada, antes de que se retire cualquier prueba.

5.6.3 Cuando haya pruebas perecedoras y pueda retrasarse la llegada del investigador o investigadores al lugar del siniestro, puede que sea necesario dar instrucciones para preservar las pruebas.

## **5.7 Compilación o registro de pruebas físicas**

5.7.1 Las pruebas físicas pueden incluir los datos arrojados por el RDT y otros dispositivos electrónicos a bordo, tales como los sistemas electrónicos de cartas, las unidades centrales de alarmas de incendios así como las cartas náuticas, pronósticos meteorológicos obtenidos a bordo y los diarios de navegación. Las pruebas físicas también pueden incluir muestras técnicas de aceites, pinturas o residuos de incendios así como piezas de maquinaria rotas u otras piezas rotas.

5.7.2 Es esencial que quien compila pruebas electrónicas, documentales o materiales tenga conocimientos especializados en las técnicas que sean del caso, tanto para la compilación como para el almacenamiento de este tipo de pruebas a fin de evitar su contaminación, que se sigan deteriorando o su pérdida.

5.7.3 Se puede extraer información de gran valor a partir de fuentes externas tales como los circuitos cerrados de cámaras, los sistemas en tierra de vigilancia por radar y radio y los centros coordinadores de salvamento marítimo. Los centros del STM también pueden facilitar información valiosa, incluidas grabaciones de comunicaciones por radio e información del SIA.

## **5.8 Información de testigos**

5.8.1 Las entrevistas a testigos deberían llevarlas a cabo personas con conocimientos especializados en técnicas de entrevista a fin de sacar a flote la información que los testigos pudieran facilitar. Para lograr buenos resultados es esencial planificar la entrevista. Entre otros aspectos que han de considerarse están los siguientes:

- .1 hora y lugar;
- .2 la necesidad de intérpretes;
- .3 la composición del equipo de entrevistas y las funciones de cada miembro del equipo;
- .4 las necesidades particulares de los testigos; y
- .5 los asuntos que se van a examinar con el testigo.



5.8.2 Antes de que comience la entrevista, se debe informar al entrevistado de los objetivos de la investigación y de las condiciones de conformidad con las cuales va a facilitar información. El testigo por lo general debería ser entrevistado estando solo, o acompañado por alguien nombrado por el testigo. A esta persona así nombrada, no obstante, no se le debería permitir interferir en la entrevista. En todo caso, al testigo debería permitírsele el acceso a asesoría jurídica, si así lo desea (véase el capítulo 12 del Código).

5.8.3 La entrevista podría grabarse o podría redactarse un acta por escrito de la misma, la cual se debería examinar con el testigo a fin de clarificar cualquier imprecisión. Cuando sea posible, debería verificarse la información facilitada por el testigo. Es posible que las declaraciones de diferentes testigos se contradigan, por lo que quizá se necesitarán pruebas adicionales de apoyo.

## **5.9 Examen de los documentos, procedimientos y registros**

5.9.1 Entre los documentos que han de examinarse están los certificados del personal y los pertinentes al buque, informes de las sociedades de clasificación del buque, registros de mantenimiento, las instrucciones del capitán, etc. También podría evaluarse el sistema de gestión de seguridad de la compañía, empezando por su política en materia de seguridad y pasando por su implantación en el seno de la organización.

5.9.2 Los organismos gubernamentales, tales como los aduaneros, de cuarentena y las autoridades estatales pueden disponer de información útil relativa a la lista de los tripulantes, la condición general del buque, certificados del buque, etc. Los registros de los forenses y médicos pueden facilitar información valiosa. Las autoridades portuarias y los inspectores independientes también pueden disponer de información que pueden utilizar en la investigación. También podrían tener que examinarse los reglamentos aplicables.

5.9.3 Una buena investigación abarca hasta qué punto hay correlación entre los documentos y la realidad, en todos los niveles apropiados; esto, por lo general, exige ciertos conocimientos especializados.

## **5.10 Realización de estudios especializados (según sea necesario)**

5.10.1 Es posible que en algunos casos sea necesario llevar a cabo estudios especializados para determinar cómo ocurrió un siniestro o un suceso. Esto podría incluir, por ejemplo, estudios metalúrgicos especializados de partes rotas de maquinarias, análisis de residuos de pinturas o aceites, cálculo y reconstrucción de las características de estabilidad de un buque, cálculos de las trincas, análisis especializados de la climatología y las condiciones del mar en el momento y lugar del siniestro o suceso y el empleo de simuladores para reconstruir y analizar la secuencia de acaecimientos.

5.10.2 Cuando es posible que los ensayos a que se propone someter a las pruebas físicas cambien su estado, debería consultarse a otras partes interesadas que podrían basar sus conclusiones en dichas pruebas.

## **5.11 Reconstrucción y análisis**

5.11.1 Hay diversos métodos diferentes de organizar las pruebas para apoyar la reconstrucción y los análisis en el ámbito de la investigación de seguridad; cada una tiene sus ventajas e inconvenientes. Para garantizar que un suceso o siniestro se examine pormenorizadamente desde el punto de vista de la seguridad, es esencial que la investigación se haga desde una perspectiva sistemática. Una perspectiva sistemática

supone ir más allá de determinar ¿quién hizo qué? y buscar las condiciones que influenciaron diferentes acaecimientos relevantes, incluso cuando estas condiciones estén bastante alejadas del lugar del siniestro. Una perspectiva sistemática también pone en contexto los factores humanos e incluye la interacción entre las personas, las máquinas y la organización.

5.11.2 Los métodos de análisis utilizados servirán de ayuda al investigador para proceder de manera estructurada, si bien también tendrán un efecto con respecto a en qué centrará su atención el investigador. Algunos métodos se centran en los factores humanos; otros sirven de apoyo para entender la secuencia de acaecimientos; otros apoyan más un análisis complejo de la seguridad o el entendimiento de los fallos técnicos. Por tanto, los métodos de análisis deberían verse como herramientas en una caja de herramientas. En una buena investigación se elegirá un conjunto óptimo de herramientas de análisis para responder a las características de un determinado siniestro o suceso. No obstante, el método o la combinación de métodos que se empleen en cada investigación deberían como mínimo apoyar:

- .1 la reconstrucción del siniestro o suceso como una secuencia de acaecimientos;
- .2 la determinación de los acaecimientos conexos con los accidentes y los factores coadyuvantes en todos los niveles apropiados; y
- .3 el análisis de la seguridad y la elaboración de recomendaciones.

## **5.12 Reconstrucción de los acaecimientos del siniestro y sus condiciones conexas**

5.12.1 Un primer paso del análisis es examinar la información factual a fin de aclarar qué es pertinente y qué no lo es, y garantizar que la información sea lo más completa posible. En esta fase del análisis se debería tener como objetivo determinar cómo ocurrió el suceso o siniestro marítimo. La reconstrucción preferentemente se lleva a cabo haciendo uso de un método que permita una descripción gráfica de la secuencia de acaecimientos. Esto es beneficioso, dado que permite al investigador discutir y presentar el caso, en especial:

- .1 determinar las lagunas en la información;
- .2 determinar todo posible conflicto por lo que respecta a las pruebas;
- .3 facilitar una descripción gráfica de cómo están relacionados los diversos acaecimientos; y
- .4 determinar los factores coadyuvantes y su relación con los distintos acaecimientos del accidente.

5.12.2 La investigación de siniestros o sucesos marítimos es un proceso iterativo y en la fase de reconstrucción por lo general se determina la necesidad de hacer una revisión del plan de recopilación de pruebas.

## **5.13 Análisis de la seguridad**

La finalidad del análisis de la seguridad es alcanzar un entendimiento profundo de las cuestiones subyacentes en materia de seguridad que hayan podido causar o contribuir al siniestro o suceso. Algunos métodos de análisis de investigación combinan en uno los análisis de reconstrucción y de seguridad de los siniestros. Algunos métodos básicos

de análisis pueden enlazarse directamente a la reconstrucción de los acaecimientos, mientras que otras herramientas de análisis de la seguridad pueden derivarse de diferentes modelos de causa de accidentes y se recomienda utilizarlos como métodos independientes. Las herramientas eficaces de análisis de la seguridad:

- .1 fomentan perspectivas diferentes de las causas del siniestro o incidente;
- .2 fomentan la comunicación y una averiguación más profunda de las causas;
- .3 permiten la determinación de cuestiones en materia de seguridad y de deficiencias en materia de seguridad, incluidas las alejadas del lugar del siniestro; y
- .4 mejoran la adopción de medidas preventivas eficaces en todos los niveles apropiados.

## **6 NOTIFICACIÓN**

### **6.1 Requisitos en materia de notificación**

6.1.1 En la circular MSC-MEPC.3/Circ.4 se exige que en el módulo del GISIS sobre siniestros y sucesos marítimos se introduzcan determinados datos sobre los siniestros marítimos, junto con la versión definitiva del informe de la investigación de seguridad marítima.

### **6.2 Informe definitivo**

6.2.1 Para facilitar el flujo de información, el informe definitivo de la investigación de seguridad debería estar bien estructurado y abarcar lo que se enumera en el párrafo 2.12 del Código. El informe debería, en sus distintas partes, distinguir claramente entre hechos y análisis.

6.2.2 La finalidad primaria consistente en mejorar la seguridad y la protección del medio marino debería quedar reflejada en que el informe se redacte sin que se expresen juicios de valor. Deberían tener carácter confidencial los nombres y la información personal sobre los testigos que pueda conducir a su identificación.

6.2.3 Es normal en el curso de las investigaciones que las lagunas informativas se rellenen mediante extrapolación lógica y asunciones razonables. Tales extrapolaciones o asunciones deberían señalarse y añadirse una nota en la que se indique el grado de certidumbre. A pesar de haber hecho todo lo posible, puede que los análisis no conduzcan a conclusiones firmes. En estos casos debería presentarse la hipótesis más probable.

6.2.4 En caso de que se hagan recomendaciones en materia de seguridad, éstas deberían estar dirigidas a quienes estén en mejor situación para implantarlas, tal como pueden ser los propietarios de buques, gestores, organizaciones reconocidas, autoridades marítimas, servicios de tráfico marítimo, organismos de respuesta en caso de emergencia y organizaciones e instituciones marítimas regionales e internacionales. Las recomendaciones en materia de seguridad siempre deberían apoyarse en hechos y análisis de la investigación de seguridad. A fin de fomentar su aceptación, las recomendaciones han de tener un carácter práctico, responder a una necesidad y ser efectivas.

6.2.5 Cuando se hace aparente en el curso de una investigación que hay una deficiencia en materia de seguridad que presenta un riesgo grave en potencia para la vida de los seres humanos, los buques o el medio ambiente, debería procederse a informar a las personas u organización que tienen a su cargo la gestión del riesgo. Esto puede hacerse en la forma de una recomendación provisional de seguridad o por otros medios de correspondencia. Es importante no postergar, hasta que se haya ultimado la investigación, la adopción de medidas para abordar tales riesgos de seguridad.

### **6.3 Consultas**

6.3.1 De conformidad con los párrafos 25.2 y 25.3 del Código, cuando sea posible, el investigador debería enviar una copia del proyecto de informe de investigación de seguridad marítima a las partes interesadas, con miras a que se presenten observaciones, tal y como se señala en el párrafo 2.7 del Código. Esto abre la posibilidad de un proceso de corrección de hechos en el marco del informe y a que se examinen hipótesis u opiniones alternativas con respecto al análisis. Asimismo, permite a las partes responsables, por ejemplo el gestor del buque, indicar qué medidas en materia de seguridad podrían haberse adoptado en relación a la cuestión de seguridad. Cualquiera de estas medidas debería incluirse en el informe definitivo.

6.3.2 El investigador debería examinar las observaciones antes de elaborar el informe definitivo de investigación de seguridad marítima, guiándose por el párrafo 25.3 del Código.

### **6.4 Publicación**

6.4.1 El informe definitivo debería ponerse a disposición del público y del sector del transporte marítimo, de conformidad con el párrafo 14.4 del Código. Internet es una herramienta valiosa para poner el informe a disposición del público.

6.4.2 Si se incluye un resumen del informe de investigación de seguridad marítima y toda recomendación en materia de seguridad, traducido al inglés y a otros idiomas de uso común, el público de todo el mundo podrá obtener información importante en materia de seguridad de la investigación.

### **6.5 Seguimiento de las recomendaciones en materia de seguridad**

6.5.1 Debería darse seguimiento dentro de un periodo razonable tras haberse publicado el informe definitivo de la investigación de seguridad marítima, con miras a fomentar la adopción de medidas de seguridad, a toda recomendación dirigida a un individuo o a una organización específica. También constituye una buena práctica, a fin de reforzar la adopción de medidas en materia de seguridad, dar carácter público a las recomendaciones.

---

## APÉNDICE 1

### ASPECTOS SOBRE LOS QUE SE HA DE INDAGAR EN RELACIÓN CON LOS FACTORES HUMANOS Y ORGANIZATIVOS

Los aspectos con respecto a los cuales se ha de indagar que se señalan en este apéndice pueden utilizarse para planificar la investigación sobre los factores humanos y organizativos en el curso de una investigación de seguridad marítima. Algunos aspectos de la indagación pueden solaparse o, de hecho, incluir múltiples interacciones. Las orientaciones no tienen carácter exhaustivo ni tienen como finalidad constituir una lista de comprobaciones en las que siempre se ha de investigar cada punto. Algunos aspectos puede que no sean relevantes para la investigación de un acaecimiento en particular, mientras que otros pueden exigir una investigación más pormenorizada. En tanto surjan factores/cuestiones humanas y organizativas nuevas, los investigadores tendrán que indagar nuevos aspectos.

El conocimiento de buenas técnicas de entrevista puede ser de ayuda al investigador para descartar líneas de investigación que no sean pertinentes y centrarse en aquellas que puedan tener un mayor potencial. El orden y la forma en la que se planteen las preguntas dependerán de a quién se entrevista y de su voluntad y capacidad para recordar y describir los comportamientos humanos y sus impresiones personales. Sería útil que los investigadores estén formados en técnicas de entrevistas cognitivas para extraer información exacta de los entrevistados, y se recomienda vivamente. Asimismo, dado que las interacciones humanas, incluidas las entrevistas, pueden ser objeto de malentendidos, nuevamente sería necesario verificar, hacer referencias cruzadas o ampliar la información recibida de cada persona, entrevistando a otras con respecto a las mismas cuestiones.

Si bien puede obtenerse información importante sobre los factores humanos y organizativos a través de las entrevistas, los investigadores han de asegurarse de que también obtienen información adicional a través de otros medios. El examen de listas, registros del personal, registros de notificaciones de acaecimientos en materia de seguridad y protocolos de evaluación de riesgos (por ejemplo), pueden facilitar información de suma importancia sobre las prácticas, normas y actitudes que pueden afectar a la seguridad.

#### **CUESTIONES DE A BORDO**

##### **1 Formación y experiencia**

- Puesto o cargo actual.
- Certificado obtenido; tiempo transcurrido desde la obtención del certificado; dónde fue formado.
- Experiencia en el cargo, tanto en el buque como a lo largo de su carrera.
- Duración de este contrato y tiempo total a bordo del buque.
- Experiencia en otros buques, tanto en esta compañía como en otras compañías.

## **2 Estructura organizativa y procesos a bordo**

- La estructura de gestión/departamento de gestión a bordo del buque.
- El puesto de la persona en el marco de la estructura del buque; para quién trabaja; con quién trabaja; a quién notifica y a quién asigna deberes
- Responsabilidades, cometidos y deberes cotidianos normales.
- Descripción de toda interacción con personal en tierra.

## **3 Naturaleza de los cometidos**

- Pormenores del cometido o cometidos que se estaban llevando a cabo en el momento del acaecimiento, incluida la ubicación.
- Diferencia entre el cometido que se estaba llevando a cabo en ese momento y las operaciones normales.
- Descripción de las dinámicas sociales del ambiente laboral (por ejemplo, solo/en parejas/en equipo).
- Comprensión del cometido.
- Familiaridad con el cometido, último momento en que se realizó, etc.
- Grado de discreción en cuanto a cómo se ha de llevar a cabo el cometido.
- Formación facilitada con respecto al cometido; cuál es la formación.
- Procedimientos, documentos y orientaciones con respecto al cometido.
- Equipo usado para el cometido, fiabilidad, fallos anteriores, problemas y si el tripulante estaba familiarizado con el mismo.
- Medio físico, calor, humedad, ruidos, espacio reducido, exposición a productos químicos, etc.
- Carga de trabajo y/o esfuerzos requeridos para el cometido:
  - hasta qué punto estaba dentro de sus capacidades, en ese momento;
  - se dejó de realizar un cometido debido a la carga de trabajo de este cometido en particular;
  - esfuerzo físico necesario, empujar, tirar, izar, etc.;
  - esfuerzo mental necesario; pensar, decidir, calcular, recordar, mirar, buscar, etc.;
  - límites temporales impuestos, idoneidad del tiempo asignado al cometido; y
  - podría ser conveniente asignar escalas (por ejemplo, en una escala de 1 a 10, siendo 1 muy fácil y 10 extremadamente difícil, cómo de difícil (físicamente) es ese cometido).

---

#### **4 Actividades anteriores al acaecimiento**

- Actividades y/o medidas antes de entrar de guardia o de incorporarse al servicio.
- Papel de la persona en la operación que estaba realizando el buque en el momento del acaecimiento.
- Ubicación a bordo de la persona en el momento del acaecimiento.
- Qué se observaba inmediatamente antes del acaecimiento: qué se veía, oía, olía, sentía y se pensaba al respecto.

#### **5 Periodo de trabajo/periodo de descanso/pauta de recreación**

- Descripción de un programa normal de servicio (por ejemplo, trabajador de día o de guardias).
- Descripción del plan de cometidos el día del acaecimiento, el día anterior y durante la semana antes del acaecimiento.
- Total de tiempo despierto y/o de guardia en el momento del acaecimiento.
- Horas extra trabajadas el día del acaecimiento, el día anterior y durante la semana anterior al acaecimiento.
- Ritmo normal de sueño/descanso (cuánto tiempo se duerme y cuánto tiempo se está despierto).
- Ritmo de sueño/descanso en los tres días (72 horas como mínimo) anteriores al acaecimiento:
  - historial de las 72 horas por lo que respecta a la hora de ir a la cama/tiempo para dormir/tiempo de servicio/tiempo de siesta;
  - si hay alguna indicación de periodos reducidos de sueño durante las 72 horas, compílese información sobre el sueño más allá de 72 horas (como orientación, dos noches de buen descanso con anterioridad al acaecimiento).
  - calidad del sueño: perturbaciones, sueño ligero, despertar, cómo estaba de descansado después de despertarse;
  - momento del día en el que se duerme (efectos en la calidad);
  - último periodo largo fuera de servicio.

#### **6 Condiciones de habitabilidad y ambientales a bordo del buque**

- Descripción de la idoneidad de las instalaciones para el personal: individuales, compartidas o comunales, ruidosas, poco espacio, vibraciones, temperatura, movimiento del buque, etc.
- Disponibilidad y consumo de alcohol y/o medicinas que no han sido recetadas.

## **7 Salud física**

- Síntomas de enfermedades experimentados dentro de las 72 horas anteriores al acaecimiento.
- Medicinas tomadas (recetadas o no recetadas).
- Descripción de la última comida que se consumió con antelación al acaecimiento: qué y cuándo.
- Descripción de la existencia y regularidad de ejercicio rutinario.
- Pormenores de cualquier examen médico reciente, enfermedades o lesiones.
- Pormenores de cualquier medicación regular o irregular, tanto recetada como no recetada.
- Descripción de la calidad de visión (lentes correctivas, etc.).
- Descripción de la calidad auditiva (ayudas auditivas, etc.).
- Nombre y datos de contacto del médico personal.

## **8 Salud mental**

- Periodo que lleva alejado de la familia y los seres queridos.
- Emociones extremas en cualquier momento durante los días anteriores al acaecimiento, por ejemplo, sentimientos de extrema tristeza, ira, preocupación, miedo (utilizar escalas (1 a 10) para determinar el nivel).
- Decisiones personales difíciles y/o importantes tomadas recientemente, por ejemplo, preocupaciones financieras o de familia.
- Rendimiento laboral creciente; cualquier preocupación manifestada por otros.
- Tensiones y/o situaciones difíciles mientras se estaba en el buque y cómo se estaban abordando.
- Dificultades para concentrarse.
- Cualquier cuestión relativa a la salud mental, ya sea reciente o en el pasado.
- Medicamentos que se toman (recetados o no recetados).

## **9 Relaciones laborales**

- Amistad y/o apoyo por parte de otros miembros de la tripulación.
- Conflictos y/o enfrentamientos con otros miembros de la tripulación.
- Confianza en otros miembros de la tripulación.



- 
- Barreras idiomáticas que interfieren en el rendimiento laboral.
  - Claridad en cuanto a las funciones y responsabilidades con respecto a otros miembros de la tripulación.

#### **10 Condiciones de empleo**

- Disposiciones contractuales.
- Quejas o conflictos laborales y sistemas para resolverlos.
- Cambios recientes de las condiciones de empleo.

#### **11 Política en cuanto a seguridad**

- Concienciación en cuanto a la política de seguridad de la compañía.
- Procedimiento del buque para hacer frente a cuestiones de seguridad; métodos para notificar y abordar las preocupaciones en materia de seguridad.
- Formación en seguridad: tipo, naturaleza y frecuencia.
- Ejercicio para casos de emergencia: tipo, naturaleza y frecuencia.
- Equipo protector personal (EPP) que se facilita.
- Registros y/o conocimiento de accidentes o lesiones personales con antelación al acaecimiento.

#### **12 Niveles de dotación de personal**

- Suficiencia de los niveles de personal/tripulantes a bordo.
- Asignación adecuada de miembros de la tripulación con respecto a los cometidos.
- Cambio con respecto a los niveles normales de dotación de personal/tripulantes.

#### **13 Instrucciones**

- Instrucciones del capitán: para todos o para parte de los tripulantes.
- Cómo se comunican las instrucciones.
- ¿Son las instrucciones conformes con la política de la compañía?

#### **14 Nivel de automatización y fiabilidad del equipo**

- Complejidad de la maquinaria y sistemas automatizados.
- Formación facilitada con respecto a los sistemas.
- Competencia de la tripulación en el uso de los sistemas.

- Fiabilidad de los sistemas: cualquier fallo anterior.
- Mantenimiento de los sistemas.
- ¿Están los sistemas integrados entre sí y con respecto a los cometidos que se han de desarrollar?

**15 Proyecto del buque, movimientos/características de la carga**

- Proyecto del buque, movimientos o características de la carga; cualquier característica que pueda interferir con la actuación de los seres humanos (por ejemplo, obstrucciones de la visión del vigía).

**CUESTIONES RELATIVAS A LA GESTIÓN EN TIERRA**

**16 Políticas y procedimientos de la gestión**

- Existencia y opinión de la eficacia del sistema con respecto a la seguridad, incluidas las auditorías, análisis, notificaciones e investigación del acaecimiento.
- Existencia y opinión sobre la eficacia de la evaluación y gestión de riesgos y de las políticas y procedimientos de gestión en relación con los buques, el personal y el medio ambiente.
- Existencia y opinión sobre la eficacia del cometido de la persona designada en tierra.

**17 Planificación del trabajo y periodos de descanso**

- Plan de trabajo de la compañía, políticas de sustituciones y política de gestión del riesgo por fatiga.
- Cumplimiento de estas políticas.
- Cambios recientes en estas políticas.

**18 Niveles de dotación de personal**

- Políticas y prácticas de la compañía para determinar los niveles de dotación de personal/tripulantes a bordo de los buques.
- La eficacia de estas políticas y prácticas.

**19 Asignación de funciones**

- Políticas de la compañía para determinar las prácticas en cuanto al servicio de guardia y otros cometidos a bordo del buque.
- Prácticas reales en cuanto al mantenimiento de las guardias.

**20 Apoyo tierra-buque-tierra y comunicaciones**

- Medios y nivel de apoyo al capitán del buque en el desarrollo de las operaciones.
- Exigencias en materia de notificaciones impuestas al capitán.

**21 Planificación de la travesía y plan de escalas portuarias**

- Políticas, procedimientos y directrices facilitadas al capitán para permitir la planificación de las travesías.
- Prácticas reales para la planificación de las travesías.

**22 Instalaciones recreativas**

- Políticas y prácticas de la compañía en pos del bienestar y los servicios recreativos a bordo.

**23 Disposiciones y acuerdos contractuales y/o laborales**

- Disposiciones contractuales con respecto a todos los miembros de la tripulación.
- Quejas o conflictos laborales en el año anterior.

**24 Prescripciones naciones/internacionales**

- Idoneidad de los convenios internacionales aplicables y de las reglas del Estado de abanderamiento.
  - Eficacia de la implantación por el Estado de abanderamiento de las prescripciones y recomendaciones dimanantes de todos los convenios internacionales aplicables.
  - Cumplimiento de las prescripciones y recomendaciones dimanantes de los convenios internacionales aplicables y de las reglas del Estado de abanderamiento.
-

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1078  
15 enero 2014  
Original: INGLÉS

**RESOLUCIÓN A.1078(28)**

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 10 del orden del día)**

**SISTEMA DE ASIGNACIÓN DE UN NÚMERO DE LA OMI  
A LOS BUQUES PARA SU IDENTIFICACIÓN**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

CONSIDERANDO que se puede mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación y prevenir el fraude marítimo asignando a cada buque un número de identificación permanente que no se modifique al cambiar de pabellón y que se inserte en los certificados del buque,

RECORDANDO ASIMISMO que, mediante la resolución A.600(15), adoptó el "Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación",

RECONOCIENDO que es necesario revisar el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación a fin de permitir su aplicación, con carácter voluntario, en los buques de arqueo bruto igual o superior a 100, incluidos los buques pesqueros,

HABIENDO EXAMINADO la recomendación formulada por el Comité de seguridad marítima, en su 92º periodo de sesiones,

- 1 ADOPTA el Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, que figura en el anexo de la presente resolución, para su implantación con carácter voluntario;
- 2 INVITA a los Gobiernos interesados a que implanten el Sistema en la medida en que sea posible y a que comuniquen a la OMI las medidas que adopten a tal fin;
- 3 PIDE al Comité de seguridad marítima que mantenga el Sistema sometido a examen a fin de introducir en él, según proceda, las mejoras oportunas;
- 4 REVOCA la resolución A.600(15).

## ANEXO

### SISTEMA DE ASIGNACIÓN DE UN NÚMERO DE LA OMI A LOS BUQUES PARA SU IDENTIFICACIÓN

#### Introducción

1 La finalidad de este sistema es mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, así como facilitar la prevención del fraude marítimo. Con el mismo no se pretende prejuzgar ninguna cuestión relacionada con la responsabilidad, el derecho civil u otras consideraciones comerciales relativas a la explotación de los buques. Las Administraciones podrán aplicar este sistema con carácter voluntario a los buques nuevos y existentes que enarboles su pabellón que realicen viajes internacionales. Puede que las Administraciones también estimen conveniente asignar números de la OMI a buques que únicamente realicen viajes nacionales e incluir el número en los certificados nacionales.

#### Aplicación

2 El sistema se aplica a los buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 100, con las siguientes excepciones:

- buques sin medios mecánicos de propulsión;
- yates de recreo;
- buques dedicados a servicios especiales;<sup>1</sup>
- gánguiles;
- hidroalas, aerodeslizadores;
- diques flotantes y estructuras clasificadas de manera similar;
- buques de guerra y buques para el transporte de tropas; y
- buques de madera en general.

#### Asignación del "número IMO"

3 El número de la OMI (número IMO) es un número que atribuye IHS Maritime<sup>2</sup> en el momento de la construcción del buque o cuando éste se incluye por primera vez en el registro con el prefijo IMO (por ejemplo, IMO8712345). Se invita a las Administraciones que hayan decidido implantar el sistema a que asignen, o den instrucciones para que se asigne, un "número IMO" a todo buque que enarbole su pabellón e inscriban ese número en el certificado del buque.

4 En el caso de los buques nuevos, la asignación del "número IMO" se efectuará en el momento de la matriculación del buque. En cuanto a los buques existentes, la asignación del "número IMO" se debería efectuar en la primera oportunidad en que sea posible, por ejemplo, al realizar un reconocimiento de renovación o expedir un nuevo certificado.

5 Se invita a las Administraciones que hayan implantado el sistema a que informen al respecto a la Organización, a fin de notificarlo a otros Gobiernos.

6 Para verificar el número de identificación cabe consultar las publicaciones oficiales y demás información de IHS Maritime. Si los pormenores de un buque no corresponden a los indicados en el Registro de buques y su suplemento, debido, por ejemplo, a que el

---

<sup>1</sup> Por ejemplo, buques faro, estaciones radioeléctricas flotantes, buques de búsqueda y salvamento.

<sup>2</sup> Anteriormente denominado IHS-Fairplay (IHS-F).

buque ha cambiado de nombre, o a que el funcionario encargado de la supervisión por el Estado rector del puerto tiene dudas acerca de la autenticidad de los números que figuran en los certificados, se podrán solicitar aclaraciones a IHS Maritime, a la Secretaría de la OMI o al Estado de abanderamiento.

### **Certificados en los que procede inscribir el "número IMO"**

7 El "número IMO" se inscribirá en el certificado de matrícula del buque, donde figuran los pormenores que identifican al buque, y en todos los certificados expedidos en virtud de los convenios de la OMI, cuando y donde proceda. Se recomienda que el "número IMO" se inscriba también, cuando y donde proceda, en otros certificados, tales como los certificados de clasificación. El "número IMO" se inscribirá preferentemente en la columna correspondiente a "número o letras distintivos", además del distintivo de llamada.

### **Forma de obtener el "número IMO"**

8 Para obtener el "número IMO", tanto para los buques nuevos como para los existentes, y formular las preguntas pertinentes, se ruega acceder al sitio en la Red [www.imonumbers.ihs.com](http://www.imonumbers.ihs.com) o enviar las solicitudes a IHS Maritime, a la dirección:

IHS Maritime  
(Part of IHS Global Limited)  
Sentinel House  
163 Brighton Road  
Coulston, Surrey CR5 2YH  
Reino Unido

Correo electrónico: [ship.imo@ihs.com](mailto:ship.imo@ihs.com)  
Teléfono: +44 (0) 203 253 2404  
Facsímil: +44 (0) 203 253 2102

### **Buques nuevos (pedidos o en construcción)**

9 El "número IMO" se puede obtener mediante uno de los procedimientos siguientes:

- .1 las solicitudes de información se comunicarán a IHS Maritime por teléfono, correo electrónico o facsímil. Al solicitar tal información se facilitarán los pormenores de los buques.<sup>3</sup>

Basándose en esos datos, IHS Maritime suministrará gratuitamente el "número IMO" requerido. Si en el archivo de IHS Maritime sobre buques nuevos en construcción no existen datos relativos al buque del que se solicita información, se abrirá un nuevo expediente para dicho buque y se le asignará el número IHS Maritime;

- .2 acceso en línea al archivo de buques nuevos en construcción por conducto del sistema Sea-web (la OMI tiene acceso a este sistema); o
- .3 solicitud remitida a IHS Maritime, que suministra regularmente listas con datos seleccionados procedentes de las carteras de pedidos, elaboradas de acuerdo con las especificaciones del cliente.

<sup>3</sup> La lista de pormenores figura en el formulario adjunto a las circulares relativas al Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación (como, por ejemplo, la circular nº 1886/Rev.4).

### **Buques existentes**

10 En lo que respecta a los buques existentes, IHS Maritime está dispuesto a atender solicitudes aisladas de información gratuitamente hasta un punto razonablemente aceptable.

### **Solicitudes de información dirigidas a la Secretaría de la OMI**

11 El "número IMO" se puede obtener también gratuitamente dirigiéndose a la Secretaría de la OMI (División de seguridad marítima – facsímil: +44(0)20 7587 3210 o por correo electrónico: [IMOnumbers@imo.org](mailto:IMOnumbers@imo.org)), la cual tiene acceso al sistema Sea-web. Al dirigirse a la Secretaría de la OMI para obtener dicha información, se indicarán los pormenores del buque (igual que en el párrafo 9.1). Para la expedición del número, la vía más rápida es dirigirse directamente a IHS Maritime, a la dirección proporcionada en el párrafo 8.

---

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1080  
15 enero 2014  
Original: INGLÉS

## RESOLUCIÓN A.1080(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 10 del orden del día)

### RECOMENDACIÓN RELATIVA A LA UTILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE PRÁCTICOS DE ALTURA DE LA DEBIDA COMPETENCIA EN EL MAR DEL NORTE, EL CANAL DE LA MANCHA Y EL SKAGERRAK

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECONOCIENDO que la seguridad de la navegación contribuye en medida importante a disminuir el riesgo de accidentes en el mar que pueden ocasionar la pérdida de vidas humanas, lesiones corporales, contaminación del mar o daños a los bienes,

RECONOCIENDO ASIMISMO que en determinadas circunstancias los prácticos de altura competentes pueden contribuir eficazmente a la seguridad de la navegación en aguas restringidas y de mucho tráfico, tales como las del mar del Norte, el canal de la Mancha y el Skagerrak,

TOMANDO NOTA de las Reglas y normas para el buen desempeño del practicaaje de altura en aguas del mar del Norte, el canal de la Mancha y el Skagerrak, elaboradas por la Comisión del Practicaaje en el mar del Norte en 1976,

CONSIDERANDO que es necesario revisar el contenido de la resolución A.486(XII) sobre este tema, adoptada el 19 de noviembre de 1981, a fin de reflejar los cambios y los adelantos que se han producido desde su adopción,

TENIENDO EN CUENTA la Directiva EC/79/115, adoptada por el Consejo de las Comunidades Europeas el 21 de diciembre de 1978 con respecto al practicaaje que realizan a bordo de los buques los prácticos de altura en el mar del Norte y en el canal de la Mancha,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Subcomité de seguridad de la navegación, en su 59º periodo de sesiones, basadas en la autorización concedida por el Comité de seguridad marítima, en su 90º periodo de sesiones,



1 RECOMIENDA a los Gobiernos Miembros que adopten todas las medidas necesarias y adecuadas para alentar a los capitanes y propietarios de buques con derecho a enarbolar el pabellón de sus respectivos Estados que transiten por el mar del Norte, el canal de la Mancha y el Skagerrak a que, cuando opten por utilizar los servicios de un práctico de altura, recurran únicamente a los servicios de prácticos de altura provistos de las cualificaciones y licencias adecuadas;

2 INVITA a los Gobiernos de los Estados ribereños del mar del Norte, el canal de la Mancha y el Skagerrak a que:

- .1 faciliten información sobre la manera de obtener los servicios de prácticos de altura provistos de las cualificaciones y licencias adecuadas;
- .2 adopten todas las medidas necesarias y apropiadas para garantizar que solamente se dispone de prácticos provistos de las cualificaciones y licencias adecuadas mediante los servicios de practicaje;
- .3 adopten todas las medidas necesarias y apropiadas para garantizar que todos los prácticos de altura debidamente cualificados sean titulares de una tarjeta de identidad de práctico de altura, conforme al modelo que figura en el anexo de la presente recomendación, expedida por una autoridad de practicaje competente;

3 REVOCA la resolución A.486(XII).

## ANEXO

MODELO DE TARJETA DE IDENTIDAD DE PRÁCTICO DE ALTURA PARA  
EL MAR DEL NORTE, EL CANAL DE LA MANCHA Y EL SKAGERRAK

*(Anverso de la tarjeta)*

(Imagen del pabellón del país que expide la tarjeta)	
<p>Deep-Sea Pilot Identity card <i>Tarjeta de identidad del práctico de altura</i></p> <p>Licence No..... <i>Nºde la licencia</i></p>	
<p>Place and date of issue: <i>Lugar y fecha de expedición:</i></p> <p>Expiry date: <i>Fecha de caducidad:</i></p> <p>Issuing Authority: <i>Autoridad de expedición:</i></p> <p>..... (Signature of the issuing official) <i>(Firma del funcionario que ha expedido la tarjeta)</i></p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 20px; width: 150px; margin: auto;"> <p>Seal/Stamp <i>Sello/timbre</i></p> </div>

*(Reverso de la tarjeta)*

<p>Mr/Mrs..... <i>Sr./Sra.</i> (Forename and surname) <i>(Nombre y apellidos)</i></p> <p>Date of birth: <i>(Fecha de nacimiento):</i></p> <p>Is licensed to act as a Deep-Sea Pilot in the following areas: <i>Tiene licencia para actuar como práctico de altura en las siguientes zonas:</i></p> <p>Limitations (if any): <i>Limitaciones (si procede):</i></p> <p>All Authorities involved are requested to render the holder aid in the pursuance of pilot duties. <i>Todas las autoridades interesadas asistirán al titular en el cumplimiento de las funciones de práctico.</i></p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 20px; width: 150px; margin: auto;"> <p>PHOTOGRAPH <i>Fotografía</i></p> </div>
	<p>..... Signature of the Pilot <i>Firma del práctico</i></p>

La tarjeta de identidad del práctico de altura en el mar del Norte, el canal de la Mancha y el Skagerrak debería incluir:

- .1 el nombre del titular y su fecha de nacimiento;
- .2 la firma del titular;
- .3 una fotografía del titular;
- .4 la zona y las limitaciones;
- .5 el número de la licencia;
- .6 la fecha de expedición y de caducidad;
- .7 el nombre, firma, sello/timbre de la autoridad que expide la tarjeta; y
- .8 la imagen del pabellón del país que expide la tarjeta.

La tarjeta de identidad debería tener el siguiente formato:

- .1 el texto figurará en inglés y en un idioma nacional;
  - .2 el color de fondo será blanco con letra impresa en negro; y
  - .3 el tamaño será de 10 cm x 7 cm.
-

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 15 a) del orden del día

A 28/Res.1083  
10 diciembre 2013  
Original: INGLÉS

### **RESOLUCIÓN A.1083(28)**

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 15 a) del orden del día)**

#### **ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

RECORDANDO TAMBIÉN que adoptó, mediante la resolución A.1070(28), el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III),

TOMANDO NOTA de las propuestas de enmiendas al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (Convenio de líneas de carga 1966) para conferir carácter obligatorio a la utilización del Código III,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que el Comité de seguridad marítima, en su 91º periodo de sesiones, adoptó las propuestas de enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 3) a) del Convenio de líneas de carga 1966,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda al Convenio de líneas de carga 1966,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 3) b) del Convenio de líneas de carga 1966, las enmiendas que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 DETERMINA que, de conformidad con lo dispuesto en la nueva regla 53 del Anexo IV, las palabras "debería/deberían" utilizadas en el Código III (anexo de la resolución A.1070 (28)) se interpretarán con el significado de "deberá/deberán", excepto en lo que se refiere a los párrafos 29, 30, 31 y 32;

3 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 3) b) del Convenio de líneas de carga 1966, remita copias certificadas de la presente resolución y de su anexo a todos los Gobiernos Contratantes de dicho convenio, para su examen y aceptación, y que asimismo remita copias a todos los miembros de la Organización;

4 INSTA a todos los Gobiernos interesados a que aprueben las enmiendas lo antes posible;

5 DECIDE que, en el caso de que la entrada en vigor de las antedichas enmiendas tenga lugar tras su aceptación unánime de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29 2) del Convenio de líneas de carga 1996, con anterioridad a su entrada en vigor basada en la aceptación tal como se solicita en la presente resolución, la misma perderá validez.

## ANEXO

ENMIENDAS A LOS ANEXOS I Y IV DEL CONVENIO INTERNACIONAL  
SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, ENMENDADO**Anexo I**  
**Reglas para determinar las líneas de carga****Capítulo I**  
**Generalidades****Regla 3**

*Definiciones de los términos usados en los anexos*

1 Se añaden las siguientes nuevas definiciones después de la definición 12):

"13) *Auditoría*. Proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas objetivamente con el fin de determinar en qué medida se cumplen los criterios de auditoría.

14) *Plan de auditorías*. El Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI establecido por la Organización teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.\*

15) *Código de implantación*. El Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la Organización mediante la resolución A.1070(28).

16) *Norma de auditoría*. El Código de implantación.

---

\* Véanse el Marco y Procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, adoptados por la Organización mediante la resolución A.1067(28)."

2 Se añade el siguiente nuevo anexo IV después del anexo III:

**"Anexo IV**  
**Verificación del cumplimiento de las disposiciones**  
**del presente convenio****Regla 53**

*Aplicación*

Los Gobiernos Contratantes utilizarán las disposiciones del Código de implantación en el desempeño de sus funciones y en el descargo de sus responsabilidades en virtud del presente convenio.

## **Regla 54**

### *Verificación del cumplimiento*

- 1) Todo Gobierno Contratante estará sujeto a auditorías periódicas por parte de la Organización, de conformidad con la norma de auditoría, para verificar el cumplimiento y la implantación del presente convenio.
- 2) El Secretario General de la Organización será el responsable de la administración del Plan de auditorías, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.\*
- 3) Todo Gobierno Contratante será responsable de facilitar la realización de las auditorías y la implantación de un programa de medidas para abordar las conclusiones, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.\*
- 4) La auditoría de todos los Gobiernos Contratantes:
  - a) estará basada en un calendario general establecido por el Secretario General de la Organización, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización; y
  - b) se realizará a intervalos periódicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.\*

---

\* Véanse el Marco y Procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, adoptados por la Organización mediante la resolución A.1067(28)."

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 15 b) del orden del día

A 28/Res.1084  
10 diciembre 2013  
Original: INGLÉS

### **RESOLUCIÓN A.1084(28)**

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 15 b) del orden del día)**

#### **ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima,

RECORDANDO TAMBIÉN que adoptó, mediante la resolución A.1070(28), el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III),

TOMANDO NOTA de las propuestas de enmienda al Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Convenio de arqueo 1969) para conferir carácter obligatorio a la utilización del Código III,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de que el Comité de seguridad marítima, en su 91º periodo de sesiones, adoptó las propuestas de enmienda de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 3) a) del Convenio de arqueo 1969,

HABIENDO EXAMINADO las propuestas de enmienda al Convenio de arqueo 1969,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 3) b) del Convenio de arqueo 1969, las enmiendas tal como figuran en el anexo de la presente resolución;

2 DETERMINA que, de conformidad con lo dispuesto en la nueva regla 8 del anexo III, la palabra "deberían" utilizada en el Código III (anexo de la resolución A.1070(28)) se interpretará con el significado de "deberán", excepto en lo que se refiere a los párrafos 29, 30, 31 y 32;

3 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 3) b) del Convenio de Arqueo 1969, remita copias certificadas de la presente resolución y de su anexo a todos los Gobiernos Contratantes de dicho convenio, para su examen y aceptación, y que asimismo remita copias a todos los Miembros de la Organización;



4 INSTA a todos los Gobiernos interesados a que acepten las enmiendas lo antes posible; y

5 DECIDE que, en el caso de que la entrada en vigor de las antedichas enmiendas tenga lugar tras su aceptación unánime de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 2) del Convenio de arqueo 1969, con anterioridad a su entrada en vigor basada en la aceptación tal como se solicita en la presente resolución, esta resolución perderá validez.

## ANEXO

ENMIENDAS A LOS ANEXOS I Y III DEL CONVENIO INTERNACIONAL  
SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969

## ANEXO I

REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS  
ARQUEOS BRUTO Y NETO DE LOS BUQUES**Regla 2**

*Definiciones de los términos usados en los anexos*

1 Se añaden las siguientes definiciones después de la definición 8):

"9) *Auditoría:* es el proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas objetivamente con el fin de determinar en qué medida se cumplen los criterios de auditoría.

10) *Plan de auditorías:* es el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI establecido por la Organización tomando en consideración las directrices elaboradas por la Organización.\*

11) *Código de implantación:* es el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la Organización mediante la resolución A.1070(28).

12) *Norma de auditoría:* significa el Código de implantación.

---

\* Véanse el Marco y Procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, adoptados por la Organización mediante la resolución A.1067(28)."

2 Se añade el siguiente nuevo anexo III después del anexo II:

**"ANEXO III****VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES  
DEL PRESENTE CONVENIO****Regla 8**

*Aplicación*

Los Gobiernos Contratantes utilizarán las disposiciones del Código de implantación en el desempeño de sus funciones y en el descargo de sus responsabilidades que figuran en el presente convenio.

## **Regla 9**

### *Verificación del cumplimiento*

- 1) Todo Gobierno Contratante estará sujeto a auditorías periódicas por parte de la Organización, de conformidad con la norma de auditoría, para verificar el cumplimiento y la implantación del presente convenio.
- 2) El Secretario General de la Organización será el responsable de la administración del Plan de auditorías, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.\*
- 3) Todo Gobierno Contratante será responsable de facilitar la realización de las auditorías y la implantación de un programa de medidas para abordar las conclusiones, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.\*
- 4) La auditoría de todos los Gobiernos Contratantes:
  - .1 estará basada en un calendario general establecido por el Secretario General de la Organización, tomando en consideración las directrices elaboradas por la Organización;\* y
  - .2 se realizará a intervalos periódicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.\*

---

\* Véanse el Marco y Procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, adoptados por la Organización mediante la resolución A.1067(28)."

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 15 c) del orden del día

A 28/Res.1085  
10 diciembre 2013  
Original: INGLÉS

**RESOLUCIÓN A.1085(28)**

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 15 c) del orden del día)**

**ENMIENDAS AL CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL  
PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo VI del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (en adelante denominado "el Convenio"), relativo a las modificaciones del Reglamento,

RECORDANDO TAMBIÉN que adoptó, mediante la resolución A.1070(28), el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III),

TOMANDO NOTA de las propuestas de enmiendas al Convenio para conferir carácter obligatorio a la utilización del Código III,

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas al Convenio, adoptadas por el Comité de seguridad marítima en su 91º periodo de sesiones y comunicadas a todas las Partes Contratantes de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo VI del Convenio, así como las recomendaciones del Comité de seguridad marítima por lo que respecta a la entrada en vigor de dichas enmiendas,

1 ADOPTA, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, las enmiendas que figuran en el anexo de la presente resolución;

2 DECIDE, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo VI del Convenio, que las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 2016, a menos que a más tardar el 1 de julio de 2015 más de un tercio de las Partes Contratantes del Convenio hayan notificado que recusan las enmiendas;

3 DETERMINA que, de conformidad con lo dispuesto en la nueva regla 40 de la nueva parte F, las palabras "debería/deberían" utilizadas en el Código III (anexo de la resolución A.1070(28)) se interpretarán con el significado de "deberá/deberán", excepto en lo que se refiere a los párrafos 29, 30, 31 y 32;

4 PIDE al Secretario General que, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo VI del Convenio, comunique estas enmiendas a todas las Partes Contratantes del Convenio para su aceptación;

5 INVITA a las Partes Contratantes del Convenio a que notifiquen cualquier objeción a las enmiendas a más tardar el 1 de julio de 2015, fecha después de la cual se considerará que las enmiendas han sido aceptadas para su entrada en vigor como se establece en la presente resolución.

ANEXO

ENMIENDAS AL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA  
PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972, ENMENDADO

A continuación de la actual parte E "Exenciones", se añade la siguiente nueva parte F:

**"PARTE F – VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE  
LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO**

**Regla 39**

*Definiciones*

- a) *Auditoría*: proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas objetivamente con el fin de determinar en qué medida se cumplen los criterios de auditoría.
- b) *Plan de auditorías*: el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI establecido por la Organización teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.\*
- c) *Código de implantación*: el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la Organización mediante la resolución A.1070(28).
- d) *Norma de auditoría*: el Código de implantación.

**Regla 40**

*Aplicación*

Las Partes Contratantes utilizarán las disposiciones del Código de implantación en el desempeño de sus funciones y en el descargo de sus responsabilidades en virtud del presente Convenio.

**Regla 41**

*Verificación del cumplimiento*

- a) Toda Parte Contratante estará sujeta a auditorías periódicas por parte de la Organización, de conformidad con la norma de auditoría, para verificar el cumplimiento y la implantación del presente Convenio.
- b) El Secretario General de la Organización será el responsable de la administración del Plan de auditorías, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.\*
- c) Toda Parte Contratante será responsable de facilitar la realización de las auditorías y la implantación de un programa de medidas para abordar las conclusiones, basándose en las directrices elaboradas por la Organización.\*

- d) La auditoría de todas las Partes Contratantes:
- i) estará basada en un calendario general establecido por el Secretario General de la Organización, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización;<sup>\*</sup> y
  - ii) se realizará a intervalos periódicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.<sup>\*</sup>

---

\* Véanse el Marco y procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, adoptados por la Organización mediante la resolución A.1067(28)."

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 16 del orden del día

A 28/Res.1086  
15 enero 2014  
Original: INGLÉS

### **RESOLUCIÓN A.1086(28)**

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 16 del orden del día)**

### **ENTRADA EN VIGOR E IMPLANTACIÓN DEL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

DESEANDO establecer de común acuerdo unas normas tan elevadas como resulte factible para la seguridad de los buques pesqueros que puedan ser implantadas por todos los Estados interesados,

ACOGIENDO FAVORABLEMENTE la adopción, el 11 de octubre de 2012, del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (en adelante denominado "el Acuerdo") por la Conferencia internacional de 2012 sobre la seguridad de los buques pesqueros, celebrada en Ciudad del Cabo (Sudáfrica) del 9 al 11 de octubre de 2012,

RECORDANDO la resolución 1 de la Conferencia, "Implantación en fecha temprana del Acuerdo", adoptada por la Conferencia internacional de 2012 sobre la seguridad de los buques pesqueros, en la cual se dice, entre otras cosas, que la entrada en vigor y la implantación del Acuerdo representarán una contribución importante a la seguridad de los buques en general y a la seguridad de los buques pesqueros en particular; se insta a los Estados a que se constituyan en Partes en el Acuerdo lo antes posible para facilitar así su entrada en vigor en fecha temprana y a que colaboren entre sí a tal efecto; y se invita a los Estados a que den inicio a la adopción de medidas de conformidad con el Acuerdo, sin esperar a su entrada en vigor,

TOMANDO NOTA de que el Acuerdo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 1), entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 22 Estados, que en total tengan como mínimo 3 600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en alta mar, hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él,



TOMANDO NOTA ASIMISMO de que en el artículo 3 4) del Acuerdo se establece un procedimiento simplificado para la firma del Acuerdo por las Partes en el Protocolo de Torremolinos de 1993, en virtud del cual se considerará que dichos Estados, habiendo firmado el Acuerdo de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 c) del artículo 3, han manifestado su consentimiento en obligarse por él 12 meses después de la fecha de su adopción,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que el Acuerdo está abierto a la firma en la sede de la OMI hasta el 10 de febrero de 2014 y que posteriormente quedará abierto a la adhesión,

SIGUIENDO CONVENCIDA de que el alarmante elevado número de casos de pérdida de vidas de pescadores y de buques pesqueros que sigue notificándose cada año podría reducirse notablemente mediante la implantación efectiva y uniforme del Acuerdo a escala mundial,

1 INSTA a las Partes en el Protocolo de Torremolinos de 1993 a que examinen la conveniencia de firmar el Acuerdo con arreglo al procedimiento simplificado establecido en el artículo 3 4), a más tardar el 10 de febrero de 2014;

2 INSTA ASIMISMO a los Gobiernos que no son Partes en el Protocolo de Torremolinos de 1993 a que examinen la conveniencia de firmar, ratificar, aceptar o aprobar el Acuerdo, o de adherirse al mismo, lo antes posible;

3 ALIENTA a los Gobiernos a que den inicio a la adopción de medidas de conformidad con el Acuerdo, sin esperar a su entrada en vigor;

4 PIDE al Comité de seguridad marítima que siga de cerca los progresos en relación con la entrada en vigor del Acuerdo y que adopte las medidas que estime apropiadas;

5 PIDE ASIMISMO al Secretario General que adopte cualesquiera medidas adicionales que puedan ser necesarias para ayudar a los Gobiernos Miembros en el proceso de constituirse en Partes en el Acuerdo, y para implantarlo.

---

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 12 del orden del día

A 28/Res.1087  
21 febrero 2014  
Original: INGLÉS

## RESOLUCIÓN A.1087(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 12 del orden del día)

### DIRECTRICES DE 2013 PARA LA DESIGNACIÓN DE ZONAS ESPECIALES EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima, a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y a otras cuestiones relacionadas con los efectos de la navegación marítima en el medio marino,

RECORDANDO TAMBIÉN la resolución A.720(17), mediante la cual adoptó las Directrices para la designación de zonas especiales, que figuran en el capítulo 2 del anexo de dicha resolución,

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.927(22), mediante la cual adoptó las Directrices revisadas para la designación de zonas especiales en virtud del Convenio MARPOL, que figuran en el anexo 1 de dicha resolución y que sustituyen al capítulo 2 del anexo de la resolución A.720(17),

TOMANDO NOTA de la resolución A.982(24), mediante la cual se revoca el anexo 2 de la resolución A.927(22),

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que el Comité de protección del medio marino adoptó, mediante la resolución MEPC.200(62), enmiendas al Anexo IV del Convenio MARPOL sobre la prevención de la contaminación por las aguas sucias de los buques, a fin de incluir la posibilidad de establecer "zonas especiales" para prevenir este tipo de contaminación procedente de los buques de pasaje,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de que, como resultado de la enmienda del Anexo IV del Convenio MARPOL, es necesario introducir enmiendas en las Directrices revisadas para la designación de zonas especiales en virtud del Convenio MARPOL, adoptadas mediante la resolución A.927(22),

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de protección del medio marino en su 63º periodo de sesiones:

- 1 ADOPTA las Directrices de 2013 para la designación de zonas especiales en virtud del Convenio MARPOL, que figuran en el anexo y que sustituyen al anexo 1 de la resolución A.927(22);
- 2 INVITA a los Gobiernos a que apliquen las Directrices de 2013 cuando propongan la designación de una zona especial en virtud del Convenio MARPOL;
- 3 REVOCA la resolución A.927(22).

## ANEXO

DIRECTRICES DE 2013 PARA LA DESIGNACIÓN DE ZONAS ESPECIALES  
EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL**1 INTRODUCCIÓN**

Las presentes directrices tienen por finalidad proporcionar orientación a las Partes Contratantes del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL) en cuanto a la formulación y presentación de las solicitudes de designación de zonas especiales en virtud de los Anexos I, II, IV y V de dicho Convenio. Estas directrices también garantizan que se consideren escrupulosamente todos los intereses, tanto los de los Estados ribereños como los de los Estados de abanderamiento, los colectivos interesados en el medio ambiente y el sector del transporte marítimo, teniendo en cuenta la información científica, técnica, económica y medioambiental pertinente, y prevén lo necesario para que la Organización evalúe tales solicitudes. Las Partes Contratantes también deberían examinar y cumplir las disposiciones aplicables de los Anexos I, II, IV y V del Convenio, además de las presentes directrices.

**2 PROTECCIÓN AMBIENTAL DE LAS ZONAS ESPECIALES EN VIRTUD DEL CONVENIO MARPOL****Consideraciones generales**

2.1 En los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL se definen ciertas zonas marinas como "zonas especiales" en relación con el tipo de contaminación de que trata cada anexo. Una "zona especial" se define como "cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, aguas sucias o basuras, según sea el caso". En virtud del Convenio, a dichas zonas especiales se les asigna un mayor nivel de protección que a otras zonas marinas.

2.2 Una zona especial puede abarcar zonas marítimas de varios Estados o incluso un mar cerrado o semicerrado en su totalidad. La designación de zona especial se efectuará partiendo de los criterios y características que se enumeran en los párrafos 2.3 a 2.6, a fin de evitar que proliferen dichas zonas.

**Criterios para la designación de una zona especial**

2.3 Para que una zona sea designada zona especial habrá de satisfacer ciertos criterios que se agrupan en las siguientes categorías:

- .1 condiciones oceanográficas;
- .2 condiciones ecológicas; y
- .3 características del tráfico marítimo.

Por lo general, en las solicitudes de designación se debería facilitar información sobre cada una de estas categorías. También podrá tenerse en cuenta otra información adicional que no corresponda a las categorías mencionadas.

### **Condiciones oceanográficas**

2.4 La zona presenta condiciones oceanográficas que pueden causar la concentración o retención de sustancias perjudiciales en las aguas o en los sedimentos de la zona, a saber:

- .1 características particulares de circulación de las aguas (por ejemplo, zonas de convergencia y giros oceánicos) o estratificación de la temperatura y la salinidad;
- .2 largo tiempo de permanencia resultante de las bajas tasas de dispersión;
- .3 condiciones de hielo extremas; y
- .4 condiciones desfavorables de viento.

### **Condiciones ecológicas**

2.5 Las condiciones ecológicas de la zona indican que es necesario protegerla contra las sustancias perjudiciales para preservar:

- .1 las especies marinas en regresión, amenazadas o en peligro;
- .2 las zonas de alta productividad natural (como frentes, zonas de corrientes ascendentes y giros oceánicos);
- .3 las zonas de desove, reproducción y cría de importantes especies marinas y las zonas que constituyen rutas migratorias de aves y mamíferos marinos;
- .4 los ecosistemas raros o frágiles, tales como arrecifes de coral, manglares, lechos de zosteras y algas marinas y humedales; y
- .5 los hábitats críticos para los recursos marinos, incluidas las poblaciones de peces y/o las zonas de importancia decisiva para el mantenimiento de grandes ecosistemas marinos.

### **Características del tráfico marítimo**

2.6 El tráfico marítimo en la zona considerada es de tal densidad que, aunque las descargas de sustancias perjudiciales de los buques se ajustaran a las prescripciones del Convenio MARPOL aplicables a las zonas no especiales, resultarían inaceptables dadas las condiciones oceanográficas y ecológicas de la zona.

### **Implantación**

2.7 Las prescripciones relativas a la designación de zonas especiales sólo podrán aplicarse si se habilitan instalaciones de recepción adecuadas para los buques, de conformidad con las disposiciones del Convenio MARPOL.

## Otras consideraciones

2.8 La amenaza que representan para los atractivos naturales las descargas de sustancias perjudiciales efectuadas por los buques de conformidad con las prescripciones del Convenio MARPOL aplicables a las zonas distintas de las zonas especiales puede ser un argumento más a favor de la designación de una zona especial.

2.9 Se debería tener en cuenta en qué medida el estado de una zona marina está sujeto a la influencia de otras fuentes de contaminación, como las terrestres, el vertimiento de desechos y de materiales de dragado, y las sustancias depositadas a causa de fenómenos atmosféricos. Las propuestas tendrán más peso si se han adoptado o previsto medidas para evitar, reducir y combatir la contaminación del medio marino procedente de esas fuentes.

2.10 Se debería considerar en qué medida se cuenta con un régimen de gestión para la zona de que se trate. Las propuestas de designación de zona especial tendrán más peso si se han adoptado medidas para gestionar los recursos de la zona.

## 3 PROCEDIMIENTOS PARA LA DESIGNACIÓN DE ZONAS ESPECIALES

3.1 La solicitud para que una zona determinada se designe zona especial debería presentarse al Comité de protección del medio marino (MEPC), para que éste la examine, de conformidad con las directrices aprobadas por el Comité para la presentación de documentos.

3.2 La solicitud para que una zona determinada se designe zona especial debería incluir:

- .1 un proyecto de enmienda al Convenio MARPOL que proporcione la base formal para tal designación; y
- .2 un documento informativo en el que figuren todos los datos pertinentes para explicar la necesidad de la designación.

3.3 El documento informativo debería incluir los siguientes datos:

- .1 una definición de la zona propuesta, incluidas sus coordenadas geográficas exactas. Es indispensable adjuntar una carta de referencia;
- .2 una indicación del tipo de zona especial propuesta; las propuestas pueden hacerse simultáneamente respecto de los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL, pero deberían presentarse y evaluarse por separado;
- .3 una descripción general de la zona, incluida información sobre:
  - .1 oceanografía;
  - .2 características ecológicas;
  - .3 valor social y económico;
  - .4 importancia científica y cultural;
  - .5 presión que ejerce sobre el medio ambiente la contaminación ocasionada por los buques;
  - .6 otras presiones ejercidas sobre el medio ambiente; y
  - .7 medidas adoptadas para proteger la zona.

Esta descripción general puede estar respaldada por anexos que incluyan información más detallada o por referencias a documentación fácilmente obtenible;

- .4 un análisis que permita establecer que la zona marítima propuesta se ajusta a los criterios para la designación de una zona especial que figuran en los párrafos 2.3 a 2.6; y
- .5 información sobre la disponibilidad de instalaciones de recepción adecuadas en la zona especial propuesta.

3.4 El procedimiento de enmienda formal aplicable a las propuestas para la designación de zonas especiales figura en el artículo 16 del Convenio MARPOL.

#### **Pormenores de las prescripciones aplicables a las descargas**

3.5 Para conocer los pormenores de las prescripciones aplicables a las descargas con arreglo a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL, consúltese la versión más reciente del Convenio que esté en vigor.

---

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 12 del orden del día

A 28/Res.1088  
28 enero 2014  
Original: INGLÉS

### **RESOLUCIÓN A.1088(28)**

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 12 del orden del día)**

#### **APLICACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques, celebrada en la sede de la Organización en 2004, adoptó el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (en adelante denominado "el Convenio"),

RECORDANDO ADEMÁS la resolución A.1005(25) relativa a la aplicación del Convenio, y manifestando su renovado deseo de garantizar que el Convenio entre en vigor sin más demora para que el medio marino se beneficie, lo antes posible, de su implantación temprana, amplia y efectiva,

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

TENIENDO PRESENTE que la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques adoptó la regla B-3 para garantizar una transición sin contratiempos a la aplicación de la norma de eficacia establecida en la regla D-2 del Convenio entre 2009 y 2019,

RECONOCIENDO que el tiempo transcurrido desde la adopción del Convenio ha provocado una situación de incertidumbre en los buques con respecto a la aplicación de la regla B-3, y que dicha incertidumbre puede mitigarse mediante la aplicación de plazos adecuados para hacer cumplir la regla D-1 (norma para el cambio del agua de lastre) y la regla D-2 (norma de eficacia de la gestión del agua de lastre) tras la entrada en vigor del Convenio,



1 EXHORTA a los Estados que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen, acepten o aprueben el Convenio, o se adhieran a él, lo antes posible;

2 RECOMIENDA que, no obstante el calendario que figura en la regla B-3, tras la entrada en vigor del Convenio, cada Parte haga cumplir las normas de las reglas D-1 y D-2 de conformidad con el siguiente calendario:

- .1 no se exigirá que un buque sujeto a las disposiciones de las reglas B-3.3 o B-3.5, construido antes de la entrada en vigor del Convenio, cumpla la regla D-2 hasta su primer reconocimiento de renovación que se efectúe tras la fecha de entrada en vigor del Convenio;
- .2 no se exigirá que un buque sujeto a las disposiciones de las reglas B-3.1.1, B-3.1.2 o B-3.4 cumpla la regla D-2 hasta su primer reconocimiento de renovación que se efectúe tras la fecha de aniversario de la entrega del buque en el año de cumplimiento de la norma aplicable al buque;
- .3 no obstante lo dispuesto en el párrafo 2.2, en el caso de que el Convenio entre en vigor después de 2014, no se exigirá que un buque sujeto a las disposiciones de la regla B-3.1.1 cumpla la regla D-2 hasta su primer reconocimiento de renovación que se efectúe tras la fecha de entrada en vigor del Convenio;
- .4 no obstante lo dispuesto en el párrafo 2.2, en el caso de que el Convenio entre en vigor después de 2016, no se exigirá que un buque sujeto a las disposiciones de las reglas B-3.1.2 o B-3.4 cumpla la regla D-2 hasta su primer reconocimiento de renovación que se efectúe tras la fecha de entrada en vigor del Convenio;
- .5 se exigirá que los buques a los que se hace referencia en los párrafos 2.1 a 2.4 cumplan las disposiciones de la regla D-1 o de la regla D-2 hasta que se aplique la regla D-2; y
- .6 el reconocimiento de renovación mencionado en los párrafos 2.1 a 2.4 es el reconocimiento de renovación relacionado con el Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos en virtud del Anexo I del Convenio MARPOL;

3 PIDE que el Comité de protección del medio marino mantenga esta resolución sometida a examen e informe a la Asamblea según proceda;

4 RECOMIENDA que, tan pronto como sea posible después de la entrada en vigor del Convenio, se enmiende la regla B-3 para ajustarse al entendimiento recogido en el párrafo 2 de la presente resolución, y que la fecha de aceptación de la enmienda sea lo antes posible después de su adopción;

5 REVOCA la resolución A.1005(25).

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 14 del orden del día

A 28/Res.1089  
24 enero 2014  
Original: INGLÉS

## RESOLUCIÓN A.1089(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 14 del orden del día)

### IMPLANTACIÓN DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN

LA ASAMBLEA,

DESEANDO facilitar el tráfico marítimo simplificando y reduciendo al mínimo los trámites, documentos y formalidades exigidos para la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales,

PREOCUPADA por el hecho de que una excesiva demanda de documentos, la falta de procedimientos normalizados, el desaprovechamiento de la utilización de sistemas de intercambio electrónico de información, unos controles fronterizos desproporcionados y una falta de coordinación y cooperación entre las autoridades pertinentes, a nivel nacional e internacional, puede originar retrasos en el tráfico marítimo internacional,

PREOCUPADA TAMBIÉN por el hecho de que si los buques e instalaciones portuarias no adoptan las disposiciones adecuadas para prevenir el transporte de drogas ilícitas, contrabando o polizones, y con respecto a los peligros para la salud pública que pueda haber a bordo de los buques, podrían adoptarse medidas jurídicas contra dichos buques y su gente de mar, que pudieran haberse evitado,

RECORDANDO la adopción del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 (en adelante Convenio de facilitación), en el que son parte 115 Estados (112 de los 170 Estados Miembros de la OMI y tres Estados no Miembros de la OMI),

RECORDANDO que en el anexo del Convenio de facilitación figuran, entre otras cosas, una serie de "normas" y "prácticas recomendadas" sobre los trámites, documentos y formalidades que se deberían aplicar a la llegada, estancia en puerto y salida de los buques, las tripulaciones, los pasajeros, los equipajes y la carga,

TENIENDO PRESENTE que en muchos casos las autoridades nacionales responsables de la aplicación de dichos controles sobre los buques, las tripulaciones, los pasajeros, los equipajes y la carga son organismos ajenos a las autoridades portuarias y marítimas, normalmente sin representación adecuada en las reuniones de la Organización,

RECORDANDO que en las prácticas recomendadas 7.11 y 7.12 del Convenio de facilitación se aboga por el establecimiento de programas nacionales de facilitación del transporte marítimo y comisiones nacionales de facilitación del transporte marítimo, respectivamente,

TOMANDO NOTA de que, desde su adopción en 1965 y entrada en vigor el 5 de marzo de 1967, el anexo del Convenio se ha enmendado 11 veces entre 1969 y 2005,

RECORDANDO que en su 35º periodo de sesiones, el Comité de facilitación acordó iniciar un examen amplio del Convenio con miras a garantizar que éste aborda debidamente las necesidades actuales y emergentes del sector del transporte marítimo, así como para actualizar sus disposiciones, teniendo en cuenta, entre otras cosas, los avances en el ámbito de la transmisión de información y datos por medios electrónicos y el concepto de ventanilla única,

RECORDANDO que el lema del Día Marítimo Mundial de 2014 es: "Convenios de la OMI: Implantación efectiva",

1 INVITA a todos los Estados Miembros a dar una prioridad alta a la labor destinada a la implantación plena y efectiva del Convenio de facilitación;

2 INSTA a todos los Gobiernos no contratantes a resolver cualesquiera dificultades prácticas con respecto a la ratificación o aprobación del Convenio de facilitación o la adhesión al mismo;

3 INSTA ADEMÁS a todos los Gobiernos Contratantes a examinar su actual legislación nacional, sus programas nacionales de facilitación del transporte marítimo, mecanismos de coordinación y procedimientos para la aplicación de controles a la llegada, estancia en puerto y salida de los buques, las tripulaciones, los pasajeros, los equipajes y la carga a fin de garantizar que son los adecuados;

4 PIDE a todos los Gobiernos Contratantes que examinen el estado de las diferencias que hayan notificado al Secretario General de conformidad con el artículo VIII del Convenio de facilitación y que informen al Secretario General de cualquier cambio al respecto;

5 ALIENTA a todos los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a participar activamente en el examen amplio del anexo del Convenio de facilitación, y a tomar medidas para asegurarse de que contribuyen a él las autoridades públicas pertinentes, a fin de garantizar que se perfecciona y actualiza el anexo del Convenio.

---

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 14 del orden del día

A 28/Res.1090  
24 enero 2014  
Original: INGLÉS

### RESOLUCIÓN A.1090(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 14 del orden del día)

#### TRATO JUSTO DE LOS TRIPULANTES POR LO QUE RESPECTA AL PERMISO DE TIERRA Y AL ACCESO A LAS INSTALACIONES EN TIERRA

LA ASAMBLEA,

HABIENDO RECONOCIDO que los tripulantes son una categoría especial de trabajadores que, por el carácter mundial del sector del transporte marítimo y las diferentes jurisdicciones, especialmente las distintas autoridades públicas con las que puede entablar contacto, requiere una protección especial,

HABIENDO CONVENIDO en que la protección adecuada de los derechos de los tripulantes es fundamental, y dada la enorme importancia del permiso de tierra en relación con el factor humano y su influencia en la seguridad marítima,

REITERANDO la importancia de que los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS 1974 y del Convenio de facilitación 1965 respeten lo dispuesto en las Orientaciones relativas al permiso de tierra y acceso a los buques (anexo de la circular MSC.1/Circ.1342) y la Facilitación de los permisos de tierra y el acceso a los buques y supresión de restricciones innecesarias resultantes de las divergencias en la aplicación del Código PBIP (circular FAL.3/Circ.201),

HABIENDO CONFIRMADO que los tripulantes no deberían ser discriminados en razón de su nacionalidad, raza, color, sexo, religión, opinión política u origen social, con independencia del Estado de abanderamiento del buque en el que trabajen o estén empleados o contratados,

HABIENDO CONSIDERADO que persiste un trato injusto y discriminatorio por lo que respecta a la concesión del permiso de tierra y el acceso a las instalaciones en tierra,

INSTA a todos los Gobiernos Miembros a que:

- 1 RESPETEN los derechos humanos básicos de los tripulantes con respecto al permiso de tierra y el acceso a las instalaciones en tierra;
- 2 TOMEN MEDIDAS para garantizar que los tripulantes reciban un trato no discriminatorio en lo que respecta al permiso de tierra o el acceso a las instalaciones en tierra;

3 GARANTICEN que las autoridades públicas permiten bajar a tierra a los tripulantes extranjeros mientras el buque en el que lleguen permanezca en puerto, siempre y cuando se hayan cumplido los trámites a la llegada del buque y no haya ningún motivo para denegar el permiso de bajar a tierra por cuestiones de salud pública, seguridad pública u orden público;

4 TOMEN MEDIDAS para conceder permisos de tierra de manera que se excluya la posibilidad de discriminar en razón de la nacionalidad, raza, color, sexo, religión, opinión política u origen social, y que sea independiente del Estado de abanderamiento del buque en el que trabajen o estén empleados o contratados;

5 COMUNIQUEN a los tripulantes y al capitán del buque las razones para denegar el permiso de tierra, y en el caso de que los tripulantes afectados o el capitán así lo soliciten; dichas razones se aducirán por escrito.

---

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 21 d)/1 del orden del día

A 28/Res.1092  
30 enero 2014  
Original: INGLÉS

## RESOLUCIÓN A.1092(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 21 d) del orden del día)

### RELACIONES CON LAS ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO la parte XVI del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional y, en especial, su artículo 67,

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

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

TENIENDO PRESENTES las Directrices para la atribución del carácter consultivo dispuestas por el Consejo,

TOMANDO NOTA de la decisión del Consejo en su 109º periodo de sesiones de aprobar un nuevo texto refundido titulado "Reglamento y Directrices en relación con el carácter consultivo en la Organización Marítima Internacional de las organizaciones internacionales no gubernamentales", que sustituye tanto al actual Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales como a las Directrices para la atribución del carácter consultivo,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de la decisión del Consejo en su 110º periodo de sesiones de convertir en carácter consultivo pleno el carácter consultivo provisional concedido a la Asociación de Constructores de Grandes Yates (SYBAss), a Pacific Environment, a la Coalición para un Transporte Marítimo Limpio (CSC), a la Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Intermodal (BIC) y a la Asociación Internacional de Productos Metálicos de Hierro (IIMA),

RECORDANDO la decisión del Consejo en su 110º periodo de sesiones de retirar el carácter consultivo atribuido a la Federación Europea de Intermediarios de Seguros (BIPAR),

RECORDANDO TAMBIÉN el historial de actividad escasa de la Unión Internacional de Salvadores (ISU) y del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) durante el bienio y la decisión del Consejo en su 110º periodo de sesiones de recordarles la necesidad de que cumplan sus obligaciones de conformidad con el Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales y las Directrices para la atribución del carácter consultivo y que de no mejorar su actuación durante el próximo bienio, quizás se les retirase el carácter concedido,

REAFIRMANDO que todas las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas han de contribuir de manera importante a la labor de la OMI en sus respectivas esferas de competencia,

TOMANDO NOTA, a este respecto, de la decisión del Consejo en su 110º periodo de sesiones de que ni la asistencia de las ONG a las reuniones del Convenio de Londres y el Protocolo de Londres ni la presentación de documentos en las mismas deberían tomarse en consideración como parte del proceso de evaluación, en el marco de revisiones bienales futuras,

1 REFRENDA la decisión del Consejo de aprobar un nuevo texto refundido titulado "Reglamento y Directrices en relación con el carácter consultivo en la Organización Marítima Internacional de las organizaciones internacionales no gubernamentales", que sustituirá tanto al anterior Reglamento que rige las relaciones con las organizaciones internacionales no gubernamentales como a las anteriores Directrices para la atribución del carácter consultivo;

2 APRUEBA la decisión del Consejo de convertir en carácter consultivo pleno el carácter consultivo provisional de la Asociación de Constructores de Grandes Yates (SYBAss), Pacific Environment, Coalición para un Transporte Marítimo Limpio (CSC), Oficina Internacional de Contenedores y Transporte Intermodal (BIC) y Asociación Internacional de Productos Metálicos de Hierro (IIMA);

3 REFRENDA TAMBIÉN la decisión del Consejo de retirar el carácter consultivo otorgado a la Federación Europea de Intermediarios de Seguros (BIPAR);

4 CONFIRMA la decisión del Consejo de que no debería tomarse en consideración ni la asistencia ni la presentación de documentos por parte de ONG en las reuniones del Convenio y el Protocolo de Londres, como parte del proceso de evaluación en revisiones bienales futuras;

5 REFRENDA ASIMISMO la decisión adoptada por el Consejo de mantener el carácter consultivo de las siguientes organizaciones:

	<b>Nombre de la organización no gubernamental</b>	<b>Año en que se atribuyó el carácter consultivo</b>
1	Cámara Naviera Internacional (ICS)	1961
2	Organización Internacional de Normalización (ISO)	1961
3	Federación Naviera Internacional (ISF)	1961
4	Comisión Electrotécnica Internacional (CEI)	1961

	<b>Nombre de la organización no gubernamental</b>	<b>Año en que se atribuyó el carácter consultivo</b>
5	Unión internacional de aseguradores marítimos (IUMI)	1961
6	Cámara de Comercio Internacional (ICC)	1961
7	Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM)	1961
8	Comité Internacional Radiomarítimo (CIRM)	1961
9	PIANC – Asociación Mundial de Infraestructuras del Transporte Acuático	1967
10	Comité Marítimo Internacional (CMI)	1967
11	Asociación Internacional de Puertos (IAPH)	1967
12	BIMCO	1969
13	Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)	1969
14	ICHCA International Limited (ICHCA)	1969
15	Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)	1971
16	Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)	1971
17	Internacional Amigos de la Tierra (FOEI)	1973
18	Asociación Internacional de Prácticos (IMPA)	1973
19	Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores (IICL)	1975
20	Asociación Internacional de Sondeadores (IADC)	1975
21	Asociación Internacional de Institutos de Navegación (IAIN)	1975
22	Consejo Internacional de Asociaciones de las Industrias Náuticas (ICOMIA)	1975
23	Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes de Buque (IFSMA)	1975
24	Asociación Internacional de Fabricantes de Dispositivos de Salvamento (ILAMA)	1975
25	Unión Internacional de Salvadores (ISU)	1975
26	Asociación Internacional de Productores de Gas y Petróleo (OGP)	1975
27	Comunidad de Asociaciones de Astilleros Europeos (CESA)	1979
28	Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)	1979
29	International Group of Protection and Indemnity Associations (P&I Clubs)	1979



	<b>Nombre de la organización no gubernamental</b>	<b>Año en que se atribuyó el carácter consultivo</b>
30	Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF)	1981
31	Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN)	1981
32	Comité Asesor en Protección del Mar (ACOPS)	1983
33	Asociación Internacional de Operadores de Buques y Terminales Gaseros (SIGTTO)	1983
34	Federación Internacional de Salvamento Marítimo (IMRF)	1985
35	Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU)	1987
36	Asociación Internacional de Servicios y Proveedores de Buques (ISSA)	1989
37	Consejo Consultivo de Mercancías Peligrosas (DGAC)	1989
38	Greenpeace International	1991
39	Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA)	1993
40	Asociación Internacional de Armadores de Buques de Carga Seca (INTERCARGO)	1993
41	Asociación Internacional de Profesores de Estudios Marítimos (IMLA)	1993
42	Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF)	1993
43	Asociación Europea de Fabricantes de Motores de Combustión Interna (EUROMOT)	1993
44	Asociación Internacional de la Industria Petrolera para la Conservación del Medio Ambiente (IPIECA)	1995
45	Instituto de Ingeniería, Ciencia y Tecnología Navales (IMarEST)	1995
46	Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM)	1995
47	Asociación Internacional de Gestores Navales (InterManager)	1995
48	Asociación Internacional de Buques Tanque para Carga Diversificada (IPTA)	1997
49	Federación Internacional de Vela (ISAF)	1999
50	Asociación Internacional de Contratistas Marítimos (IMCA)	1999
51	Instituto Oceánico Internacional (IOI)	1999
52	Instituto Mundial del Transporte Nuclear (WNTI)	1999

	<b>Nombre de la organización no gubernamental</b>	<b>Año en que se atribuyó el carácter consultivo</b>
53	Asociación Internacional de Capitanes de Puerto (IHMA)	2001
54	Asociación Internacional de Terminales de Graneles (IBTA)	2001
55	Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA)	2001
56	The Royal Institution of Naval Architects (RINA)	2001
57	Asociación Internacional de Armadores de Buques que Transportan Mercancías Peligrosas (IVODGA)	2001
58	Interferry	2003
59	Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA)	2003
60	Conferencia internacional de canales de experiencias hidrodinámicas (ITTC)	2005
61	Asociación Internacional de la Industria de Combustible (IBIA)	2005
62	Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes Navieros y Consignatarios de Buques (FONASBA)	2007
63	Asociación Internacional de Universidades Marítimas (IAMU)	2007
64	Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)	2007
65	Consejo Internacional de Fabricantes de Pintura y Tintas de Imprimir (IPPIC)	2007
66	Fondo Internacional para la Protección de los Animales y su Hábitat (IFAW)	2007
67	Organización Internacional para el Control de Derrames (ISCO)	2007
68	Asociación Mundial de Enseñanza y Formación Marítimas (GlobalMET)	2009
69	Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC)	2009
70	NACE International	2009
71	Asociación Internacional de Policía de Puertos y Aeropuertos (IAASP)	2009
72	Instituto Náutico (NI)	2009

## ANEXO 9

### RESOLUCIÓN MSC.357(92) (adoptada el 21 de junio de 2013)

#### ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO (CÓDIGO MODU)

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

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

RECORDANDO TAMBIÉN que, al adoptar la resolución A.414(XI): "Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro (Código MODU)", la Asamblea autorizó al Comité a enmendar el Código, según proceda, tras las debidas consultas con las organizaciones pertinentes, si el Comité lo estima necesario,

RECONOCIENDO la necesidad de introducir en dicho Código las disposiciones relativas a los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados,

HABIENDO EXAMINADO, en su 92º periodo de sesiones, las recomendaciones formuladas por el Subcomité de transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores en su 17º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas al Código MODU, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a todos los Gobiernos interesados a que adopten las medidas oportunas para dar efecto a las enmiendas al Código que figuran en el anexo el 1 de enero de 2015 a más tardar.

\* \* \*

## ANEXO

### ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO

1 A continuación de la sección 10.6.3, "Ejercicios para emergencias", insértese la siguiente nueva sección 10.6.4:

#### **"10.6.4 Ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados**

- .1 Los tripulantes que tengan responsabilidades en cuanto a la entrada o el salvamento en espacios cerrados deberían participar en un ejercicio de entrada y salvamento en un espacio cerrado, que se realizará a bordo de la unidad, como mínimo una vez cada dos meses.
- .2 Los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados deberían planearse y realizarse de manera segura, teniendo en cuenta, según proceda, las orientaciones que figuran en las recomendaciones elaboradas por la Organización.\*
- .3 Todo ejercicio de entrada y salvamento en un espacio cerrado debería incluir:
  - .1 la comprobación y utilización del equipo de protección personal prescrito para la entrada;
  - .2 la comprobación y utilización del equipo y los procedimientos de comunicaciones;
  - .3 la comprobación y la utilización de instrumentos para medir la composición del aire en espacios cerrados
  - .4 la comprobación y utilización del equipo y los procedimientos de salvamento; y
  - .5 instrucciones en técnicas de primeros auxilios y reanimación."

2 Modifíquese la numeración de la sección 10.6.4 existente por 10.6.5.

3 A continuación de la sección 14.4 existente, insértese las siguientes nuevas secciones 14.5 y 14.6:

#### **"14.5 Procedimientos para la entrada en espacios cerrados**

Se deberían disponer procedimientos escritos para la entrada en espacios cerrados que deberían tener en cuenta, según proceda, las orientaciones que figuran en las recomendaciones elaboradas por la Organización.\*

---

\* Véanse las "Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques" (resolución A.1050(27)).

#### **14.6 Anotaciones**

Se deberían anotar en el diario de navegación que prescriba la Administración las fechas en que se efectúe la reunión y los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados, los pormenores de los ejercicios de abandono, los ejercicios con otros dispositivos de salvamento y la formación impartida a bordo. Si en el momento prefijado no se efectuara en su totalidad una reunión, un ejercicio o una sesión de formación, se hará constar esto en el diario de navegación, indicando las circunstancias y hasta qué punto se llevó a cabo esa reunión, ejercicio o sesión de formación."

4        Cámbiese la numeración de las secciones 14.5 a 14.7 existentes por 14.7 a 14.9, respectivamente.

\*\*\*

## **ANEXO 10**

### **RESOLUCIÓN MSC.358(92) (adoptada el 21 de junio de 2013)**

#### **ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO, 1989 (CÓDIGO MODU 1989)**

##### **EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA**

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

RECORDANDO TAMBIÉN que, al adoptar la resolución A.649(16): "Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1989 (Código MODU 1989)", la Asamblea autorizó al Comité a enmendar el Código, según proceda, tomando en consideración los adelantos en cuanto a las características de proyecto y seguridad y tras las debidas consultas con las organizaciones pertinentes,

RECONOCIENDO la necesidad de introducir en dicho código las disposiciones relativas a los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados,

HABIENDO EXAMINADO, en su 92º periodo de sesiones, las recomendaciones formuladas por el Subcomité de transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores en su 17º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas al Código MODU 1989, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a todos los Gobiernos interesados a que adopten las medidas oportunas para dar efecto a las enmiendas al Código MODU 1989 que figuran en el anexo, a más tardar el 1 de enero de 2015.

## ANEXO

### ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO, 1989 (CÓDIGO MODU 1989)

1 A continuación de la sección 14.4 existente, insértese la siguiente nueva sección 14.5:

#### **"14.5 Procedimientos para la entrada en espacios cerrados**

Se deberían disponer procedimientos escritos para la entrada en espacios cerrados que deberían tener en cuenta, según proceda, las orientaciones que figuran en las recomendaciones elaboradas por la Organización.\*

---

\* Véanse las "Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques" (resolución A.1050(27))."

2 Modifíquese la numeración de las secciones 14.5 a 14.11 existentes por 14.6 a 14.12, respectivamente.

3 Insértese la siguiente nueva sección 14.13 a continuación de la sección 14.12 de la nueva numeración:

#### **"14.13 Ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados**

.1 Los tripulantes que tengan responsabilidades en cuanto a la entrada o el salvamento en espacios cerrados deberían participar en un ejercicio de entrada y salvamento en espacios cerrados, que se realizará a bordo de la unidad, como mínimo una vez cada dos meses.

.2 Los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados deberían planearse y realizarse de manera segura, teniendo en cuenta, según proceda, las orientaciones que figuran en las recomendaciones elaboradas por la Organización.\*

---

\* Véanse las "Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques" (resolución A.1050(27)).

.3 Todo ejercicio de entrada y salvamento en un espacio cerrado debería incluir:

.1 la comprobación y utilización del equipo de protección personal prescrito para la entrada;

.2 la comprobación y utilización del equipo y los procedimientos de comunicaciones;

- .3 la comprobación y la utilización de instrumentos para medir la composición del aire en espacios cerrados;
- .4 la comprobación y utilización del equipo y los procedimientos de salvamento; y
- .5 instrucciones en técnicas de primeros auxilios y reanimación."

4 Sustitúyase la numeración de las secciones 14.12 y 14.13 existentes por 14.14 y 14.15, respectivamente, y enmiéndese la nueva sección 14.15 de la siguiente manera:

**"14.15 Anotaciones**

Se deberían anotar en el diario de navegación que prescriba la Administración las fechas en las que se efectúen la reunión y los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados, los pormenores de los ejercicios de abandono, los ejercicios con otros dispositivos de salvamento y la formación impartida a bordo. Si en el momento prefijado no se efectuara en su totalidad una reunión, un ejercicio o una sesión de formación, se hará constar esto en el diario de navegación, indicando las circunstancias y hasta qué punto se llevó a cabo esa reunión, ejercicio o sesión de formación."

5 En los párrafos 14.8.9 y 14.11.3 existentes, actualícense las referencias a los párrafos que cambiaron de número.

\*\*\*



**ANEXO 11**

**RESOLUCIÓN MSC.359(92)  
(adoptada el 21 de junio de 2013)**

**ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO  
DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR  
ADENTRO, 2009 (CÓDIGO MODU 2009)**

EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA

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

RECORDANDO TAMBIÉN que, al adoptar la resolución A.1023(26): "Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 2009" (Código MODU 2009), la Asamblea autorizó al Comité a enmendar el Código, según proceda, tomando en consideración los adelantos en cuanto a las características de proyecto y tecnología, tras consultar a las organizaciones pertinentes,

RECONOCIENDO la necesidad de introducir en dicho código las disposiciones relativas a los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados,

HABIENDO EXAMINADO, en su 92º periodo de sesiones, las recomendaciones formuladas por el Subcomité de transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores en su 17º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las enmiendas al Código MODU 2009, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a todos los Gobiernos interesados a que adopten las medidas oportunas para dar efecto a las enmiendas al Código MODU 2009 que figuran en el anexo a más tardar el 1 de enero de 2015.

\* \* \*

## ANEXO

### ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE UNIDADES MÓVILES DE PERFORACIÓN MAR ADENTRO, 2009 (CÓDIGO MODU 2009)

- 1 Insértese la siguiente nueva sección 14.7 a continuación de la sección 14.6 existente:

#### **"14.7 Procedimientos para la entrada en espacios cerrados**

Se deberían disponer procedimientos escritos para la entrada en espacios cerrados que deberían tener en cuenta, según proceda, las orientaciones que figuran en las recomendaciones elaboradas por la Organización.\*

---

\* Véanse las "Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques" (resolución A.1050(27))."

- 2 Modifíquese la numeración de las secciones 14.7 a 14.12 existentes por 14.8 a 14.13, respectivamente.

- 3 Insértese la siguiente nueva sección 14.14 a continuación de la sección 14.13 de la nueva numeración:

#### **"14.14 Ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados**

.1 Los tripulantes que tengan responsabilidades en cuanto a la entrada o el salvamento en espacios cerrados deberían participar en un ejercicio de entrada y salvamento en espacios cerrados, que se realizará a bordo de la unidad, como mínimo una vez cada dos meses. Si no se lleva a cabo un ejercicio completo en la fecha estipulada, se debería efectuar un asiento en el diario oficial de navegación o de viaje aclarando las circunstancias y hasta qué punto se llevó a cabo el ejercicio.

.2 Los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados deberían planearse y realizarse de manera segura, teniendo en cuenta, según proceda, las orientaciones que figuran en las recomendaciones elaboradas por la Organización.\*

---

\* Véanse las "Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques" (resolución A.1050(27)).

.3 Todo ejercicio de entrada y salvamento en un espacio cerrado debería incluir:

.1 la comprobación y utilización del equipo de protección personal prescrito para la entrada;

.2 la comprobación y utilización del equipo y los procedimientos de comunicaciones;

.3 la comprobación y la utilización de instrumentos para medir la composición del aire en espacios cerrados;

- .4 la comprobación y utilización del equipo y los procedimientos de salvamento; y
- .5 instrucciones en técnicas de primeros auxilios y reanimación."

4 Modifíquese la numeración de las secciones 14.13 y 14.14 existentes por 14.15 y 14.16, respectivamente.

5 En la nueva sección 14.16 (Anotaciones), modifíquese el párrafo 14.16.1.2 de modo que diga lo siguiente:

"14.16.1.2 los ejercicios estipulados en el párrafo 14.10.2 y en las secciones 14.13 y 14.14."

6 En los párrafos 14.1.2, 14.9.9, 14.12.3 y 14.14.2 existentes, actualícense las referencias a los párrafos que cambiaron de número.

\*\*\*

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR  
Teléfono: +44(0)20 7735 7611 Facsímil: +44(0)20 7587 3210

FAL.2/Circ.127  
MEPC.1/Circ.817  
MSC.1/Circ.1462  
1 julio 2013

## LISTA DE LOS CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVARSE A BORDO DE LOS BUQUES, 2013

1 El Comité de facilitación, en su 38º periodo de sesiones (8 a 12 de abril de 2013), el Comité de protección del medio marino, en su 65º periodo de sesiones (13 a 17 de mayo de 2013) y el Comité de seguridad marítima, en su 92º periodo de sesiones (12 a 21 de junio de 2013), aprobaron la lista de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, 2013, la cual figura en el anexo.

2 Esta labor se efectuó de conformidad con lo dispuesto en la sección 2 del anexo del Convenio de facilitación sobre las formalidades relativas a la llegada, la permanencia y la salida de los buques exigidas a los propietarios de buques por las autoridades públicas. Se insiste en que no se debe entender que estas disposiciones significan que se excluye que las autoridades competentes puedan exigir, a efectos de inspección, determinados certificados y otros documentos del buque relativos a la matrícula, dimensiones, seguridad, dotación, clasificación y otras cuestiones conexas.

3 Debido a las enmiendas introducidas en los instrumentos pertinentes desde la publicación de la circular FAL.2/Circ.123-MEPC/Circ.769-MSC/Circ.1409, se ha revisado la lista para tomar en consideración las disposiciones pertinentes de las enmiendas antedichas.

4 En esta circular solamente se enumeran los certificados y documentos prescritos en virtud de los instrumentos de la OMI y no se incluyen certificados o documentos prescritos por otras organizaciones internacionales o autoridades gubernamentales.

5 Esta circular no debería utilizarse en el ámbito de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto, en las cuales debería hacerse referencia a las prescripciones derivadas de los convenios.

6 Se invita a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de la información facilitada en el anexo y adopten las medidas que estimen oportunas.

7 La presente circular sustituye a la circular FAL.2/Circ.123-MEPC/Circ.769-MSC/Circ.1409.

\*\*\*

**ANEXO**

**CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS QUE HAN DE LLEVARSE  
 A BORDO DE LOS BUQUES, 2013**

(Nota: Todos los certificados que se lleven a bordo han de ser válidos y estar redactados siguiendo el modelo que figure en el convenio o instrumento internacional pertinente.)

Nº	Contenido	Referencia
1	<b>Todos los buques a los que se aplica el convenio al que se hace referencia</b>	
	<b>Certificado internacional de arqueo (1969)</b> Se expedirá un Certificado internacional de arqueo (1969) a todo buque cuyos arqueos bruto y neto hayan sido determinados conforme a las disposiciones del Convenio.	Convenio de arqueo, artículo 7
	<b>Certificado internacional de francobordo</b> A todo buque que haya sido inspeccionado y marcado de conformidad con las disposiciones del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, o del Convenio modificado por su Protocolo de 1988, según proceda, le será expedido un Certificado internacional de francobordo conforme a las disposiciones del Convenio.	Convenio de líneas de carga, artículo 16; Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, artículo 16
	<b>Certificado internacional de exención relativo al francobordo</b> A todo buque al que se haya concedido una exención en virtud de las disposiciones del artículo 6 del Convenio de líneas de carga, o del Convenio modificado por su Protocolo de 1988, según proceda, le será expedido un Certificado internacional de exención relativo al francobordo.	Convenio de líneas de carga, artículo 6; Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, artículo 16
	<b>Expediente técnico del revestimiento</b> Se conservará a bordo y se mantendrá a lo largo de la vida del buque un expediente técnico del revestimiento en el que se incluyan las especificaciones del sistema de revestimiento aplicado a los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y a los espacios del doble forro en el costado de los graneleros de eslora igual o superior a 150 m, así como el registro de la labor de revestimiento del astillero y del propietario del buque, y criterios detallados para la selección del revestimiento, las especificaciones de la labor, la inspección, el mantenimiento y las reparaciones.	SOLAS 1974, regla II-1/3-2; Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y de los espacios del doble forro en el costado de los graneleros (resolución MSC.215(82))
	<b>Planos de construcción</b> A bordo de los buques construidos el 1 de enero de 2007 o posteriormente, se mantendrá una serie de planos de construcción del buque acabado en los que se indique cualquier modificación estructural posterior.	SOLAS 1974, regla II-1/3-7; MSC/Circ.1135: "Planos de construcción del buque acabado que se mantendrán a bordo y en tierra"

Nº	Contenido	Referencia
	<p><b>Expediente de construcción del buque</b>            Se mantendrá un expediente de construcción del buque con información específica en los petroleros de eslora igual o superior a 150 m y en los graneleros de eslora igual o superior a 150 m, contruidos con una sola cubierta, tanques laterales superiores y tanques laterales tipo tolva en los espacios de carga, excluyendo los mineraleros y los buques de carga combinados:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 cuyos contratos de construcción se adjudiquen el 1 de julio de 2016 o posteriormente;</li> <li>.2 en ausencia de un contrato de construcción, cuyas quillas se coloquen o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de julio de 2017 o posteriormente; o</li> <li>.3 cuya entrega tenga lugar el 1 de julio de 2020 o posteriormente, caso en el cual deberán llevar a bordo un expediente de construcción del buque que contenga información de conformidad con las reglas y las directrices,</li> </ul> <p>el cual será actualizado según proceda a lo largo de la vida del buque a fin de facilitar su funcionamiento en condiciones de seguridad, su mantenimiento, inspección y reparación y la adopción de las medidas de emergencia.</p>	<p>SOLAS 1974, regla II-1/3-10; circular MSC.1/Circ.1343: "Directrices sobre la información que debe incluirse en el expediente de construcción del buque"</p>
	<p><b>Cuadernillo de estabilidad sin avería</b>            Todo buque de pasaje, sean cuales fueren sus dimensiones, y todo buque de carga de eslora igual o superior a 24 m será sometido, ya terminada su construcción, a una prueba destinada a determinar los elementos de su estabilidad. Se facilitará al capitán un cuadernillo de estabilidad con toda la información necesaria que le permita de modo rápido y sencillo disponer de una orientación exacta acerca de la estabilidad del buque en las diferentes condiciones de servicio a fin de poder mantener la estabilidad necesaria, tanto sin avería como después de avería. Cuando se trate de graneleros, la información que debe figurar en el cuadernillo de granelero podrá incluirse en el cuadernillo de estabilidad.</p>	<p>SOLAS 1974, reglas II-1/5 y II-1/5-1; Convenio de líneas de carga; Protocolo de 1988 relativo al Convenio de líneas de carga, regla 10</p>
	<p><b>Planos y cuadernillos de lucha contra averías</b>            En los buques de pasaje y en los buques de carga se exhibirán permanentemente planos que indiquen claramente para cada cubierta y bodega los límites de los compartimientos estancos, sus aberturas y respectivos medios de cierre con la posición de sus correspondientes mandos, así como los medios para corregir cualquier escora producida por inundación. Además se facilitarán a los oficiales del buque cuadernillos que contengan la mencionada información.</p>	<p>SOLAS 1974, regla II-1/19; MSC.1/Circ.1245</p>
	<p><b>Documento relativo a la dotación mínima de seguridad</b>            Todo buque al que se apliquen las disposiciones del capítulo I del Convenio estará provisto de un documento adecuado relativo a la dotación de seguridad, o equivalente, expedido por la Administración como prueba de que lleva la dotación mínima de seguridad.</p>	<p>SOLAS 1974, regla V/14.2</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p><b>Manual de formación de seguridad contra incendios</b>            El manual de formación estará escrito en el idioma de trabajo del buque y habrá uno en cada comedor y sala de recreo de la tripulación o en cada camarote de la tripulación. El manual incluirá las instrucciones y la información exigidas en la regla II-2/15.2.3.4. Cualquier parte de esta información se podrá proporcionar con medios audiovisuales en vez de con el manual.</p>	<p>SOLAS 1974,            regla II-2/15.2.3</p>
	<p><b>Plano/folleto de lucha contra incendios</b>            Habrá expuestos permanentemente, para orientación de los oficiales, planos de disposición general que muestren claramente respecto de cada cubierta los puestos de control, las distintas secciones de contención de incendios y detalles acerca de los sistemas de detección de incendios y de alarma contra incendios, los dispositivos extintores, etc. En lugar de esto, si la Administración lo juzga oportuno, los pormenores que anteceden podrán figurar en un folleto, del que se facilitará un ejemplar a cada oficial y del que siempre habrá un ejemplar a bordo en un sitio accesible. Los planos y folletos se mantendrán al día, y cualquier cambio que se introduzca se anotará en ellos tan pronto como sea posible. Se guardará permanentemente un duplicado de los planos de lucha contra incendios o un folleto que contenga dichos planos en un estuche estanco a la intemperie fácilmente identificable, situado fuera de la caseta, para ayuda del personal de tierra encargado de la lucha contra incendios.</p>	<p>SOLAS 1974,            reglas II-2/15.2.4            y II-2/15.3.2</p>
	<p><b>Registro de la formación y ejercicios a bordo</b>            Los ejercicios de lucha contra incendios se realizarán y registrarán de conformidad con lo dispuesto en las reglas III/19.3 y III/19.5.</p>	<p>SOLAS 1974,            regla II-2/15.2.2.5</p>
	<p><b>Manual de seguridad contra incendios</b>            El manual de seguridad contra incendios incluirá la información y las instrucciones necesarias para la explotación del buque y la manipulación de la carga sin riesgos en relación con la seguridad contra incendios. El manual estará escrito en el idioma de trabajo del buque y habrá uno en cada comedor y sala de recreo de la tripulación o en cada camarote de la tripulación. Este manual podrá combinarse con los manuales de formación de seguridad contra incendios prescritos en la regla II-2/15.2.3.</p>	<p>SOLAS 1974,            regla II-2/16.2</p>
	<p><b>Plan de mantenimiento</b>            El plan de mantenimiento abarcará la información necesaria sobre los sistemas de prevención de incendios y sistemas y dispositivos de lucha contra incendios, como prescribe la regla II-2/14.2.2. En la regla II-2/14.4 figuran prescripciones adicionales para los buques tanque.</p>	<p>SOLAS 1974,            reglas II-2/14.2.2            y II-2/14.4</p>
	<p><b>Manual de formación</b>            El manual de formación, que podrá comprender varios volúmenes, contendrá instrucciones e información, fácilmente comprensibles e ilustradas siempre que sea posible, relativas a los dispositivos de salvamento del buque y a los métodos óptimos de supervivencia. Cualquier parte de esa información podrá facilitarse en forma de medios audiovisuales en lugar de figurar en el manual.</p>	<p>SOLAS 1974,            regla III/35</p>
	<p><b>Cartas y publicaciones náuticas</b>            Las cartas y publicaciones náuticas que se precisen para el viaje previsto serán las apropiadas y estarán actualizadas. Se podrá aceptar un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) para cumplir esta obligación de llevar cartas náuticas.</p>	<p>SOLAS 1974,            reglas V/19.2.1.4            y V/27</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p><b>Código internacional de señales y un ejemplar del volumen III del Manual IAMSAR</b>            Todo buque que deba contar con una instalación radioeléctrica llevará el Código internacional de señales. Todos los buques llevarán un ejemplar actualizado del volumen III del Manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR).</p>	<p>SOLAS 1974, regla V/21</p>
	<p><b>Registro de las actividades relacionadas con la navegación</b>            A bordo de todos los buques que efectúen viajes internacionales se mantendrá un registro de las actividades relacionadas con la navegación y de los incidentes, incluidos los ejercicios y las pruebas antes de zarpar. Si no se registra en el diario de navegación del buque, dicha información se conservará por cualquier otro medio que apruebe la Administración.</p>	<p>SOLAS 1974, reglas V/26 y V/28.1</p>
	<p><b>Cuadernillo de maniobras</b>            Para uso del capitán o del personal designado al efecto habrá a bordo información, registrada en pruebas, acerca de los tiempos de parada del buque y de las correspondientes caídas de proa y distancias recorridas y, en el caso de buques de hélices múltiples, los resultados de pruebas que permitan determinar la aptitud de éstos para navegar y maniobrar con una o más hélices inactivas.</p>	<p>SOLAS 1974, regla II-1/28</p>
	<p><b>Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales (MSDS)</b>            Los buques que transporten hidrocarburos o combustible líquido, según se definen éstos en la regla 1 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, dispondrán de hojas informativas sobre la seguridad de los materiales, basadas en las recomendaciones elaboradas por la Organización, previamente al embarque de dichos hidrocarburos como carga a granel o a la toma del combustible líquido.</p>	<p>SOLAS 1974, regla VI/5-1; resolución MSC.286(86)</p>
	<p><b>Informe sobre la prueba del SIA</b>            El sistema de identificación automático (SIA) se someterá a una prueba anual, que será realizada por un inspector aprobado o en una instalación de prueba o de servicio aprobada. Se conservará a bordo del buque una copia del informe sobre la prueba, que debería ajustarse al modelo de formulario que figura en el anexo de la circular MSC.1/Circ.1252.</p>	<p>SOLAS 1974, regla V/18.9; circular MSC.1/Circ.1252</p>
	<p><b>Títulos de capitán, oficial o mariner</b>            Se expedirán títulos de capitán, oficial o mariner a los aspirantes que, de acuerdo con criterios que la Administración juzgue satisfactorios, reúnan los requisitos necesarios en cuanto a periodos de embarco, edad, aptitud física, formación, competencia y exámenes de conformidad con lo dispuesto en el Código de formación adjunto al anexo del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978. Los modelos de títulos figuran en la sección A-1/2 del Código de formación. Los títulos deberán estar disponibles en su forma original a bordo del buque en el que el titular esté prestando servicio.</p>	<p>Convenio de formación 1978, artículo VI, regla I/2; Código de formación, sección A-1/2</p>



Nº	Contenido	Referencia
	<p><b>Registro de horas de descanso</b>            Se mantendrán a bordo registros de las horas diarias de descanso de la gente de mar.</p>	<p>Código de formación, sección A-VIII/1;            Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;            Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (Convenio N° 180);            Directrices OMI/OIT para la elaboración de un cuadro en el que se indique la organización del trabajo a bordo y de formatos para registrar las horas de trabajo o de descanso de la gente de mar</p> <p><i>Nota: El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, entrará en vigor el 20/8/2013</i></p>
	<p><b>Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos</b>            A todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 y demás buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio MARPOL se les expedirá, una vez reconocidos de acuerdo con las disposiciones de la regla 6 del Anexo I del Convenio MARPOL, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos. El certificado irá acompañado de un Registro de construcción y equipo de buques no petroleros (modelo A) o un Registro de construcción y equipo de petroleros (modelo B), según proceda.</p>	<p>MARPOL,            Anexo I, regla 7</p>
	<p><b>Libro registro de hidrocarburos</b>            Todos los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 y todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que no sean petroleros estarán provistos de un Libro registro de hidrocarburos, Parte I (Operaciones en los espacios de máquinas). Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 llevará también a bordo un Libro registro de hidrocarburos, Parte II (Operaciones de carga y lastrado).</p>	<p>MARPOL,            Anexo I, reglas 17 y 36</p>
	<p><b>Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos</b>            Todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 y todo buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 llevará a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración.</p>	<p>MARPOL,            Anexo I, regla 37;            resolución MEPC.54(32) enmendada por la resolución MEPC.86(44)</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p><b>Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias</b>            A todo buque que esté sujeto a las disposiciones del Anexo IV del Convenio MARPOL y que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o de renovación realizado de acuerdo con las disposiciones de la regla 4 de dicho anexo, un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias.</p>	<p>MARPOL,            Anexo IV, regla 5;            MEPC/Circ.408</p>
	<p><b>Plan de gestión de basuras</b>            Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 100 y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir.</p>	<p>MARPOL,            Anexo V, regla 10;            resolución            MEPC.71(38);            circular MEPC/Circ.317</p>
	<p><b>Libro registro de basuras</b>            Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más, que realice viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras Partes en el Convenio, y toda plataforma fija o flotante empleada en la exploración y explotación del fondo marino llevará un Libro registro de basuras.</p>	<p>MARPOL,            Anexo V, regla 10</p>
	<p><b>Sistema registrador de datos de la travesía – Documento de cumplimiento</b>            El sistema registrador de datos de la travesía, incluidos todos los sensores, se someterá a una prueba anual de funcionamiento. Dicha prueba se realizará en una instalación de prueba o de servicio a fin de verificar la precisión, duración y posibilidad de recuperación de los datos registrados. Además, se llevarán a cabo pruebas e inspecciones para determinar el estado de servicio de todas las envueltas protectoras y todos los dispositivos instalados para ayudar a localizar el registrador. Se conservará a bordo del buque una copia del certificado de cumplimiento expedido por la instalación de prueba en la que se indique la fecha de cumplimiento y las normas de funcionamiento aplicables.</p>	<p>SOLAS 1974,            regla V/18.8</p>
	<p><b>Manual de sujeción de la carga</b>            Todas las cargas que no sean cargas sólidas o líquidas a granel, las unidades de carga y las unidades de transporte, se cargarán, estibarán y sujetarán durante todo el viaje, de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga aprobado por la Administración. En los buques con espacios de carga rodada, según éstos se definen en la regla II-2/3.41, la sujeción de tales cargas, unidades de carga y unidades de transporte, de conformidad con el Manual de sujeción de la carga, se efectuará antes de que el buque salga del muelle. Todos los tipos de buques dedicados al transporte de cargas que no sean de sólidos o líquidos a granel deben llevar un Manual de sujeción de la carga, cuyas normas serán como mínimo equivalentes a las de las directrices elaboradas por la Organización.</p>	<p>SOLAS 1974,            reglas VI/5.6 y VII/5;            MSC.1/Circ.1353</p>
	<p><b>Documento de cumplimiento</b>            Se expedirá un documento de cumplimiento a cada compañía que cumpla las prescripciones del Código IGS. Se conservará a bordo una copia de dicho documento.</p>	<p>SOLAS 1974,            regla IX/4;            Código IGS, párrafo 13</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p><b>Certificado de gestión de la seguridad</b>            La Administración o una organización reconocida por ella expedirá a cada buque un Certificado de gestión de la seguridad. Antes de expedir dicho certificado, la Administración o la organización reconocida por ella verificará que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al sistema de gestión de la seguridad aprobado.</p>	SOLAS 1974, regla IX/4; Código IGS, párrafo 13
	<p><b>Certificado internacional de protección del buque o certificado internacional de protección del buque provisional</b>            La Administración o una organización reconocida por ella expedirá a cada buque un certificado internacional de protección del buque para verificar que éste cumple las disposiciones de protección marítima del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código PBIP. En virtud de lo dispuesto en la parte A, sección 19.4, del Código PBIP se puede expedir un certificado provisional.</p>	SOLAS 1974, regla XI-2/9.1.1; parte A del Código PBIP, sección 19 y apéndices
	<p><b>Plan de protección del buque y registros conexos</b>            Todo buque llevará a bordo un plan de protección del buque aprobado por la Administración. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la parte A del Código PBIP. Se mantendrán a bordo, por lo menos durante el periodo mínimo que especifique la Administración, registros de las siguientes actividades que abarca el plan de protección del buque:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 formación, ejercicios y prácticas;</li> <li>.2 amenazas para la protección marítima y sucesos que afectan a la protección marítima;</li> <li>.3 fallos en la protección;</li> <li>.4 cambios en el nivel de protección;</li> <li>.5 comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado, el buque;</li> <li>.6 auditorías internas y revisiones de las actividades de protección;</li> <li>.7 revisión periódica de la evaluación de la protección del buque;</li> <li>.8 revisión periódica del plan de protección del buque;</li> <li>.9 implantación de las enmiendas al plan; y</li> <li>.10 mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección que haya a bordo, incluidas las pruebas del sistema de alerta de protección del buque.</li> </ul>	SOLAS 1974, regla XI-2/9; parte A del Código PBIP, secciones 9 y 10
	<p><b>Registro sinóptico continuo (RSC)</b>            Todos los buques a los que se aplica el capítulo I del Convenio dispondrán de un registro sinóptico continuo. Este registro proporciona a bordo un historial del buque referido a la información contenida en él.</p>	SOLAS 1974, regla XI-1/5
	<p><b>Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante</b>            A los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 que efectúen viajes internacionales, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD, se les expedirá, tras la inspección y reconocimientos correspondientes, un Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante junto con un registro de sistemas antiincrustantes.</p>	Convenio AFS, regla 2 1) del anexo 4

Nº	Contenido	Referencia
	<p><b>Declaración relativa al sistema antiincrustante</b>            Todo buque de eslora igual o superior a 24 metros y de arqueado bruto inferior a 400 que efectúe viajes internacionales, excluidas las plataformas fijas o flotantes, las UFA y las unidades FPAD, llevará una declaración firmada por el propietario o su agente autorizado. Tal declaración llevará adjunta la documentación oportuna (por ejemplo, un recibo de pintura o una factura de un contratista) o contendrá el refrendo correspondiente.</p>	<p>Convenio AFS, regla 5 1) del anexo 4</p>
	<p><b>Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica</b>            Se expedirá un Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica a los buques construidos antes de la fecha de entrada en vigor del Protocolo de 1997, así como a todo buque de arqueado igual o superior a 400 que realice viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes y a las plataformas y torres de perforación que realicen viajes a aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de otras Partes en el Protocolo de 1997.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 6</p>
	<p><b>Certificado internacional de eficiencia energética del buque</b>            Se expedirá un Certificado internacional de eficiencia energética del buque una vez que se realice un reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la regla 5.4 del presente anexo, de todo buque de arqueado bruto o superior a 400 antes de que el buque pueda realizar viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 6</p>
	<p><b>Libro registro de sustancias que agotan la capa de ozono</b>            Todo buque sujeto a la regla 6.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL que tenga sistemas recargables que contienen sustancias que agotan la capa de ozono mantendrá un libro registro de tales sustancias.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 12.6</p>
	<p><b>Procedimiento y Libro registro del cambio de fueloil (registro de cambio de combustible)</b>            Los buques que utilicen fueloil de distintos tipos para cumplir lo prescrito en la regla 14.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL y que entren en una zona de control de las emisiones o salgan de ella llevarán un procedimiento por escrito en el que se muestre cómo debe realizarse el cambio de fueloil. Se anotarán en el libro registro prescrito por la Administración, el volumen de fueloil con bajo contenido de azufre de cada tanque, así como la fecha, la hora y la situación del buque, cuando se lleve a cabo una operación de cambio de fueloil antes de entrar en una zona de control de las emisiones o se inicie tal operación al salir de ella.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 14.6</p>
	<p><b>Manual de instrucciones del fabricante para los incineradores</b>            Los incineradores instalados de conformidad con lo prescrito en la regla 16.6.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL dispondrán de un manual de instrucciones del fabricante, que se guardará junto con la unidad.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 16.7</p>
	<p><b>Nota de entrega de combustible y muestra representativa</b>            La nota de entrega de combustible y la muestra representativa del fueloil entregado se mantendrán a bordo de conformidad con lo prescrito en las reglas 18.6 y 18.8.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, reglas 18.6 y 18.8.1</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p><b>Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)</b> Todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 400, excluyendo las plataformas (FPAD y UFA inclusive) y plataformas de perforación, independientemente de su propulsión, llevarán a bordo un Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP). Dicho plan podrá formar parte del Sistema de gestión de la seguridad del buque (SMS).</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 22; circular MEPC.1/Circ.795</p>
	<p><b>Expediente técnico del EEDI</b> Aplicable a buques que pertenezcan a una o más categorías de las reglas 2.25 a 2.35 del Anexo VI del Convenio MARPOL.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 20</p>
	<p><b>Expediente técnico</b> Todo motor diésel marino instalado a bordo de un buque estará provisto de un expediente técnico. El expediente técnico será preparado por el solicitante de la certificación del motor y aprobado por la Administración, y acompañará al motor durante toda su vida útil a bordo de un buque. El expediente técnico contendrá la información especificada en el párrafo 2.4.1 del Código técnico sobre los NO<sub>x</sub>.</p>	<p>Código técnico sobre los NO<sub>x</sub>, párrafo 2.3.4</p>
	<p><b>Libro registro de los parámetros del motor</b> Cuando se utilice el método de verificación de los parámetros del motor de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 6.2 del Código técnico sobre los NO<sub>x</sub> para verificar el cumplimiento en el caso de que se lleven a cabo ajustes o modificaciones del motor después de su certificación previa, tales ajustes o modificaciones se consignarán en el registro de los parámetros del motor.</p>	<p>Código técnico sobre los NO<sub>x</sub>, párrafo 2.3.7</p>
	<p><b>Certificado de exención<sup>1</sup></b> Cuando a un buque le sea concedida una exención en virtud de las disposiciones del Convenio SOLAS 1974, y de conformidad con las mismas, se le expedirá un certificado llamado "Certificado de exención", además de los certificados enumerados <i>supra</i>.</p>	<p>SOLAS 1974, regla I/12; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12</p>
	<p><b>Informe de la prueba de conformidad de la LRIT</b> La Administración, o el proveedor de servicios de aplicaciones (ASP) que haya llevado a cabo la prueba actuando en nombre de la Administración deberá expedir, una vez que se haya superado la prueba, un informe de la prueba de conformidad, con arreglo al modelo que figura en el apéndice 2 de la circular MSC.1/Circ.1307.</p>	<p>SOLAS 1974, regla V/19-1; MSC.1/Circ.1307</p>
	<p><b>Informe sobre el estudio de ruidos a bordo</b> Aplicable a buques nuevos de arqueo bruto igual o superior a 1 600, excepto naves de sustentación dinámica, naves de gran velocidad, buques pesqueros, gabarras de tendido de tuberías, gabarras grúa, unidades móviles de perforación mar adentro, yates de recreo no dedicados al tráfico comercial, buques de guerra y buques para transporte de tropas, buques carentes de propulsión mecánica, gabarras de hincapié de pilotes y dragas.</p> <p>Siempre se llevará a bordo un informe sobre el estudio del ruido, y estará a disposición de la tripulación.</p> <p>Para buques existentes, véase la sección "Otros certificados y documentos que no son obligatorios – Informe sobre el estudio de ruidos a bordo" (resolución A.468(XII)).</p>	<p>SOLAS 1974, regla II-1/3-12; Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques, sección 4.3</p> <p><i>Nota: Se prevé que las antedichas prescripciones obligatorias entren en vigor el 1/7/2014</i></p>

<sup>1</sup> Las circulares SLS.14/Circ.115 y SLS.14/Circ.115/Add.1, Add.2 y Add.3 se refieren a la expedición de los certificados de exención.

Nº	Contenido	Referencia
	<p><b>Planes y procedimientos específicos para el rescate de personas del agua</b>            Todos los buques tendrán planes y procedimientos específicos para el rescate de personas del agua. Los buques construidos antes del 1 de julio de 2014 cumplirán esta prescripción a más tardar cuando se efectúe el primer reconocimiento intermedio o el primer reconocimiento de renovación del equipo de seguridad después del 1 de julio de 2014, si éste es anterior.</p> <p>Se considerará que los buques de pasaje de transbordo rodado que se ajustan a lo dispuesto en la regla III/26.4 cumplen la presente regla.</p> <p>Los planes y procedimientos deberían considerarse parte de la preparación para situaciones de emergencia prescrita en el párrafo 8 de la parte A del Código IGS.</p>	<p>SOLAS 1974, regla III/17-1; resolución MSC.346(91); circular MSC.1/Circ.1447</p> <p><i>Nota: Se prevé que las antedichas prescripciones obligatorias entren en vigor el 1/7/2014</i></p>
2	<p><b>Además de los certificados enumerados en la sección 1, los buques de pasaje llevarán lo siguiente:</b></p>	
	<p><b>Certificado de seguridad para buque de pasaje</b>            A todo buque de pasaje que cumpla las prescripciones de los capítulos II-1, II-2, III, IV y V y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974 se le expedirá, tras la inspección y el reconocimiento, un certificado llamado Certificado de seguridad para buque de pasaje. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un inventario del equipo (modelo P).</p>	<p>SOLAS 1974, regla I/12; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12</p>
	<p><b>Certificado de seguridad para buques de pasaje en tráficos especiales, Certificado para buques de pasaje en tráficos especiales (espacios habitables)</b>            Se expedirá un Certificado de seguridad para buques de pasaje en tráficos especiales, en virtud de las disposiciones del Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971.            Se expedirá un Certificado para buques de pasaje en tráficos especiales (espacios habitables) en virtud de las disposiciones del Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973.</p>	<p>Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971, regla 5</p> <p>Protocolo sobre espacios habitables, 1973, regla 5</p>
	<p><b>Plan de colaboración sobre búsqueda y salvamento</b>            Los buques de pasaje a los que sea aplicable el capítulo I del Convenio tendrán a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia.</p>	<p>SOLAS 1974, regla V/7.3</p>
	<p><b>Lista de las limitaciones operacionales</b>            Los buques de pasaje a los que sea aplicable el capítulo I del Convenio conservarán a bordo una lista de todas las limitaciones operacionales, la cual comprenderá las exenciones con respecto a cualesquiera de las reglas del Convenio SOLAS, restricciones relativas a las zonas de operaciones, restricciones meteorológicas, restricciones relativas al estado de la mar, restricciones relativas a la carga autorizada, el asiento, la velocidad y cualquier otra limitación, ya sea impuesta por la Administración o establecida durante el proyecto o la construcción del buque.</p>	<p>SOLAS 1974, regla V/30</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p><b>Sistema de ayuda para la toma de decisiones por los capitanes</b>            En el puente de navegación de todos los buques de pasaje habrá un sistema de ayuda para la gestión de emergencias.</p>	SOLAS 1974, regla III/29
3	<p><b>Además de los certificados enumerados en la sección 1, los buques de carga llevarán lo siguiente:</b></p>	
	<p><b>Certificado de seguridad de construcción para buque de carga</b>            A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que, sometido a reconocimiento, satisfaga lo estipulado a este fin para buques de carga en la regla 10 del capítulo I del Convenio SOLAS 1974, además de las prescripciones aplicables de los capítulos II-1 y II-2, sin que entren aquí las relativas a los dispositivos de extinción de incendios y a los planos de lucha contra incendios, se le expedirá un Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.</p>	SOLAS 1974, regla I/12; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12
	<p><b>Certificado de seguridad del equipo para buque de carga</b>            A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que cumpla las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III y V y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974 se le expedirá, tras el oportuno reconocimiento, un Certificado de seguridad del equipo para buque de carga. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un inventario del equipo (modelo E).</p>	SOLAS 1974, regla I/12; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12
	<p><b>Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga</b>            A todo buque de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 con una instalación radioeléctrica, incluidas las que se utilizan en los dispositivos de salvamento, que cumpla las prescripciones del capítulo IV y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974 se le expedirá, tras el oportuno reconocimiento, un Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un inventario del equipo (modelo R).</p>	SOLAS 1974, regla I/12, modificada por las enmiendas referentes al SMSSM; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12
	<p><b>Certificado de seguridad para buque de carga</b>            A todo buque de carga que cumpla las prescripciones pertinentes de los capítulos II-1, II-2, III, IV y V y cualquier otra prescripción pertinente del Convenio SOLAS 1974, modificado por el Protocolo de 1988, se le podrá expedir, tras un reconocimiento, un Certificado de seguridad para buque de carga, en lugar del Certificado de seguridad de construcción para buque de carga, el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga y el Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga. A dicho certificado se adjuntará permanentemente un inventario del equipo (modelo C).</p>	Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12
	<p><b>Documento de autorización para el transporte de grano y manual de carga de grano</b>            A todo buque cargado de conformidad con las reglas del Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel le será expedido un documento de autorización. Este documento acompañará o se incorporará al manual de carga de grano facilitado para que el capitán pueda cumplir las prescripciones de estabilidad del Código.</p>	SOLAS 1974, regla VI/9; Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel, sección 3

Nº	Contenido	Referencia
	<p><b>Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos</b></p> <p>A cada buque que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro o la otra garantía financiera tienen plena vigencia. Este certificado lo extenderá o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque, después de establecer que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1 del artículo VII del Convenio de responsabilidad civil.</p>	Convenio de responsabilidad civil 1969, artículo VII
	<p><b>Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques</b></p> <p>A cada buque de arqueo bruto superior a 1 000 se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera está en vigor de conformidad con lo dispuesto en el Convenio, una vez que la autoridad competente de un Estado Parte haya establecido que se da cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1 del artículo 7. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Parte, la autoridad competente del Estado de matrícula del buque expedirá o refrendará dicho certificado; en el caso de un buque que no esté matriculado en un Estado Parte, lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte. Un Estado Parte podrá autorizar a una institución o a una organización reconocida por él a que expida el certificado al que se hace referencia en el párrafo 2.</p>	Convenio sobre el combustible de los buques, 2001, artículo 7
	<p><b>Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos</b></p> <p>A cada buque que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro o la otra garantía financiera tienen plena vigencia de conformidad con lo dispuesto en el Convenio de responsabilidad civil de 1992, tras haber establecido la autoridad competente de un Estado Contratante que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el artículo VII, párrafo 1, del Convenio. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Contratante, extenderá el certificado o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque; por lo que respecta a un buque que no esté matriculado en un Estado Contratante lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Contratante.</p>	Convenio de responsabilidad civil 1992, artículo VII



Nº	Contenido	Referencia
	<p><b>Archivo de informes sobre reconocimientos del programa mejorado</b>            Los graneleros y los petroleros tendrán un archivo de informes sobre reconocimientos y documentos complementarios que se ajusten a lo dispuesto en los párrafos 6.2 y 6.3 de los anexos A y B de la resolución A.744(18): "Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros".</p> <p><b>Nota:</b> Véanse las prescripciones relativas al archivo de informes sobre reconocimientos y a los documentos complementarios para los graneleros y petroleros a los que se hace referencia en los párrafos 6.2 y 6.3 del anexo A/anexo B, parte A/parte B del Código ESP 2011</p>	<p>SOLAS 1974, regla XI-1/2; resolución A.744(18)</p> <p><i>Nota: Se espera que el Código ESP 2011 entre en vigor el 1/1/2014 y sustituya a la resolución A.744(18)</i></p>
	<p><b>Libro registro del sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para el último viaje en lastre</b>            A reserva de lo dispuesto en los párrafos 4 y 5 de la regla 3 del Anexo I del Convenio MARPOL, todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 estará equipado con un sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos aprobado por la Administración. El sistema llevará un contador que dé un registro continuo de la descarga en litros por milla marina y la cantidad total descargada, o del contenido de hidrocarburos y régimen de descarga. Este registro indicará la hora y fecha, conservándose esta información durante tres años por lo menos.</p>	<p>MARPOL, Anexo I, regla 31</p>
	<p><b>Manual de operaciones de los sistemas de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos</b>            A todo petrolero con un sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos se le facilitarán instrucciones relativas al funcionamiento del sistema de conformidad con un manual de operaciones aprobado por la Administración.</p>	<p>MARPOL, Anexo I, regla 31; resolución A.496(XII); resolución A.586(14); resolución MEPC.108(49)</p>
	<p><b>Información sobre la carga</b>            El expedidor facilitará al capitán o a su representante información apropiada, que se confirmará por escrito, sobre la carga con tiempo suficiente antes del embarque. En el caso de los graneleros, se deberá indicar la densidad de la carga en esta información.</p>	<p>SOLAS 1974, reglas VI/2 y XII/10; MSC/Circ.663</p>
	<p><b>Manual de acceso a la estructura del buque</b>            Esta regla es aplicable a petroleros de arqueo bruto igual o superior a 500 y a los graneleros, tal como se definen éstos en la regla IX/1, de arqueo bruto igual o superior a 20 000, construidos el 1 de enero de 2006 o posteriormente. Los medios de acceso instalados en el buque que permitan inspecciones generales y minuciosas y mediciones de espesores se describirán en un Manual de acceso a la estructura del buque, aprobado por la Administración, del cual se llevará a bordo un ejemplar actualizado.</p>	<p>SOLAS 1974, regla II-1/3-6</p>

Nº	Contenido	Referencia
	<p><b>Cuadernillo de granelero</b>            Para que el capitán pueda evitar que la estructura del buque sufra esfuerzos excesivos, se llevará a bordo el cuadernillo a que se hace referencia en la regla VI/7.2 del Convenio SOLAS. El cuadernillo será refrendado por la Administración, o en su nombre, de manera que indique que se cumplen las reglas 4, 5, 6 y 7 del capítulo XII del Convenio SOLAS, según proceda. Como alternativa a dicho cuadernillo separado, la información requerida podrá figurar en el cuadernillo de estabilidad sin avería.</p>	<p>SOLAS 1974, reglas VI/7 y XII/8; Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros (Código BLU)</p>
	<p><b>Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado con crudos</b>            A todo petrolero que emplee sistemas de lavado con crudos se le proporcionará un Manual sobre el equipo y las operaciones de lavado en el que se detallen el sistema y el equipo y se especifiquen los procedimientos operacionales. Este Manual habrá de ser satisfactorio a juicio de la Administración y contendrá toda la información que figura en las especificaciones a que se hace referencia en el párrafo 2 de la regla 35 del Anexo I del Convenio MARPOL.</p>	<p>MARPOL, Anexo I, regla 35; resolución MEPC.81(43)</p>
	<p><b>Plan de evaluación del estado del buque (CAS): Declaración de cumplimiento, informe final y registro del examen</b>            La Administración expedirá una declaración de cumplimiento a todo petrolero que haya sido objeto de reconocimiento de conformidad con las prescripciones del plan de evaluación del estado del buque (CAS) y cumpla lo dispuesto en dichas prescripciones. También se llevará a bordo, junto con la declaración de cumplimiento, una copia del informe final del CAS que la Administración haya examinado para expedir la declaración de cumplimiento y una copia del registro del examen.</p>	<p>MARPOL, Anexo I, reglas 20 y 21; resolución MEPC.94(46); resolución MEPC.99(48); resolución MEPC.112(50); resolución MEPC.131(53); resolución MEPC.155(55)</p>
	<p><b>Información sobre compartimentado y estabilidad</b>            A todo petrolero al que se aplique la regla 28 del Anexo I del Convenio MARPOL se le entregará, en un formulario aprobado, la información relativa a la carga y su distribución que sea necesaria para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de esta regla y los datos sobre la aptitud del buque para satisfacer los criterios de estabilidad con avería definidos en esta regla.</p>	<p>MARPOL, Anexo I, regla 28</p>
	<p><b>Plan de operaciones de buque a buque y registros de las operaciones de buque a buque</b>            Todo petrolero que realice operaciones de buque a buque llevará a bordo un plan que estipule cómo realizar dichas operaciones (Planes de operaciones de buque a buque) a más tardar en la fecha del primer reconocimiento anual, intermedio o de renovación del buque que se realice el 1 de enero de 2011 o posteriormente. El Plan de operaciones de buque a buque de cada petrolero deberá ser aprobado por su Administración y estará escrito en el idioma de trabajo del buque.             Los registros de las operaciones de buque a buque se mantendrán a bordo durante tres años y estarán disponibles para su inspección.</p>	<p>MARPOL, Anexo I, regla 41</p>
	<p><b>Plan de gestión de los compuestos orgánicos volátiles (COV)</b>            Todo buque tanque que transporte petróleo crudo, al que se le aplique la regla 15.1 del Anexo VI del Convenio MARPOL, dispondrá a bordo de un plan de gestión de los COV que deberá aplicar.</p>	<p>MARPOL, Anexo VI, regla 15.6</p>

Nº	Contenido	Referencia
4	<p><b>Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3, cuando proceda, todo buque que transporte sustancias químicas nocivas líquidas a granel llevará lo siguiente:</b></p>	
	<p><b>Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (Certificado NLS)</b>            A todo buque que transporte sustancias nocivas líquidas a granel y que realice viajes a puertos o a terminales sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio MARPOL se le expedirá, tras un reconocimiento efectuado de conformidad con lo prescrito en la regla 8 del Anexo II del Convenio MARPOL, un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel. Con respecto a los quimiqueros, el Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel y el Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, expedidos en virtud de las disposiciones del Código de graneleros químicos y del Código internacional de quimiqueros, respectivamente, tendrán la misma fuerza y gozarán del mismo reconocimiento que el Certificado NLS.</p>	<p>MARPOL,            Anexo II, regla 8</p>
	<p><b>Libro registro de carga</b>            Todo buque que transporte sustancias nocivas líquidas a granel estará provisto de un Libro registro de carga, que podrá ser o no parte del Diario oficial de navegación, cuyo formato se especifica en el apéndice 2 del Anexo II.</p>	<p>MARPOL,            Anexo II, regla 15.2</p>
	<p><b>Manual de procedimientos y medios</b>            Todo buque autorizado a transportar sustancias nocivas líquidas a granel llevará a bordo un Manual de procedimientos y medios aprobado por la Administración.</p>	<p>MARPOL,            Anexo II, regla 14;            resolución            MEPC.18(22)</p>
	<p><b>Plan de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas</b>            Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 150 que esté autorizado a transportar sustancias nocivas líquidas a granel con arreglo a su certificado llevará a bordo un plan de emergencia contra la contaminación del mar por sustancias nocivas líquidas aprobado por la Administración.</p>	<p>MARPOL,            Anexo II, regla 17</p>

Nº	Contenido	Referencia
5	<p><b>Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3, cuando proceda, todo buque tanque quimiquero llevará lo siguiente:</b></p>	
	<p><b>Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel</b>            A todo buque tanque quimiquero dedicado a viajes internacionales que cumpla las prescripciones pertinentes del Código de graneleros químicos se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, del cual figura un modelo en el apéndice del Código.</p> <p><b>Nota:</b> El Código es obligatorio en virtud del Anexo II del Convenio MARPOL para los quimiqueros construidos antes del 1 de julio de 1986.</p> <p><b>o bien</b></p>	<p>Código CGrQ, sección 1.6;            Código CGrQ modificado por la resolución MSC.18(58), sección 1.6</p>
	<p><b>Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel</b>            A todo buque tanque quimiquero dedicado a viajes internacionales que cumpla las prescripciones pertinentes del Código internacional de quimiqueros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, del cual figura un modelo en el apéndice del Código.</p> <p><b>Nota:</b> El Código es obligatorio en virtud del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974 y del Anexo II del Convenio MARPOL para los quimiqueros construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente.</p>	<p>Código CIQ, sección 1.5;            Código CIQ modificado por las resoluciones MSC.16(58) y MEPC.40(29), sección 1.5</p>
6	<p><b>Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 3, cuando proceda, todo buque gasero llevará lo siguiente:</b></p>	
	<p><b>Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel</b>            A todo buque gasero que cumpla las prescripciones pertinentes del Código de gaseros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, del que figura un modelo en el apéndice del Código.</p>	<p>Código de gaseros, sección 1.6</p>
	<p><b>Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel</b>            A todo buque gasero que cumpla las prescripciones pertinentes del Código internacional de gaseros se le expedirá, tras el reconocimiento inicial o un reconocimiento periódico, un Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, del que figura un modelo en el apéndice del Código.</p> <p><b>Nota:</b> El Código es obligatorio en virtud del capítulo VII del Convenio SOLAS 1974 para los gaseros construidos el 1 de julio de 1986 o posteriormente.</p>	<p>Código CIG, sección 1.5;            Código CIG modificado por la resolución MSC.17(58), sección 1.5</p>

Nº	Contenido	Referencia
7	<b>Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 o 3, cuando proceda, toda nave de gran velocidad llevará lo siguiente:</b>	
	<b>Certificado de seguridad para naves de gran velocidad</b> A toda nave que cumpla lo prescrito en el Código NGV 1994 o el Código NGV 2000, según proceda, se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado denominado Certificado de seguridad para naves de gran velocidad.	SOLAS 1974, regla X/3; Código NGV 1994, sección 1.8; Código NGV 2000, sección 1.8
	<b>Permiso de explotación para naves de gran velocidad</b> A toda nave que cumpla lo prescrito en los párrafos 1.2.2 a 1.2.7 del Código NGV 1994 o del Código NGV 2000, según proceda, se le expedirá un Permiso de explotación para naves de gran velocidad.	Código NGV 1994, sección 1.9; Código NGV 2000, sección 1.9
8	<b>Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 o 3, cuando proceda, todo buque que transporte mercancías peligrosas llevará lo siguiente:</b>	
	<b>Documento de cumplimiento respecto de las prescripciones especiales para los buques que transporten mercancías peligrosas</b> La Administración proveerá al buque de un documento apropiado en el que conste que la construcción y el equipo del buque cumplen lo prescrito en la regla II-2/19 del Convenio SOLAS 1974. No será necesario certificar las mercancías peligrosas, salvo las sólidas a granel, cuando se trate de cargas de las clases 6.2 y 7 o de mercancías peligrosas en cantidades limitadas.	SOLAS 1974, regla II-2/19.4
9	<b>Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 o 3, cuando proceda, todo buque que transporte mercancías peligrosas llevará lo siguiente:</b>	
	<b>Manifiesto de mercancías peligrosas o plano de estiba</b> Todo buque que transporte mercancías peligrosas en bultos llevará una lista o un manifiesto especial que, ajustándose a la clasificación establecida en el Código IMDG, indique las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. Todo buque que transporte mercancías peligrosas sólidas a granel llevará una lista o un manifiesto especial que indique las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que especifique por clases todas las mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo. Antes de la salida se entregará una copia de uno de estos documentos a la persona o a la organización designada por la autoridad del Estado rector del puerto.	SOLAS 1974, reglas VII/4.5 y VII/7-2; MARPOL, Anexo III, regla 4
10	<b>Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 o 3, cuando proceda, todo buque que transporte carga de CNI llevará lo siguiente:</b>	
	<b>Certificado internacional de aptitud para el transporte de carga de CNI</b> Todo buque que transporte carga de CNI cumplirá las prescripciones del 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), además de las prescripciones pertinentes del Convenio SOLAS, será objeto de reconocimiento y se le expedirá el Certificado internacional de aptitud para el transporte de carga de CNI.	SOLAS 1974, regla VII/16; Código CNI (resolución MSC.88(71)), párrafo 1.3

Nº	Contenido	Referencia
11	<b>Además de los certificados enumerados en las secciones 1 y 2 o 3, cuando proceda, todo buque nuclear llevará lo siguiente:</b>	
	<b>Certificado de seguridad para buque nuclear de carga o Certificado de seguridad para buque nuclear de pasaje en lugar del Certificado de seguridad para buque de carga o del Certificado de seguridad para buque de pasaje, según proceda.</b> A todo buque de propulsión nuclear se le expedirá el certificado prescrito en el capítulo VIII del Convenio SOLAS	SOLAS 1974, regla VIII/10
<b>Otros certificados y documentos que no son obligatorios</b>		
<b>Buques para fines especiales</b>		
	<b>Certificado de seguridad de los buques para fines especiales</b> Además de los certificados de seguridad del Convenio SOLAS especificados en el párrafo 7 del Preámbulo del Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales, se expedirá un Certificado de seguridad de los buques para fines especiales, previo reconocimiento efectuado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1.6 del referido código. La duración y la validez del certificado se ajustarán a las correspondientes disposiciones para los buques de carga del Convenio SOLAS 1974. Si a un buque para fines especiales cuyo arqueo bruto sea inferior a 500 se le expide un certificado, en éste se hará constar en qué medida se aceptaron concesiones de conformidad con la sección 1.2 del citado código.	Resolución A.534(13) enmendada por la circular MSC/Circ.739; Código SPS 2008 (resolución MSC.266(84)); SOLAS 1974, regla I/12; Protocolo de 1988 relativo al SOLAS, regla I/12
<b>Buques de apoyo mar adentro</b>		
	<b>Documento de cumplimiento para buques de suministro mar adentro</b> El documento de cumplimiento se expedirá una vez constatado que el buque cumple lo dispuesto en las Directrices para el proyecto y la construcción de buques de suministro mar adentro, 2006.	Resolución MSC.235(82)
	<b>Certificado de aptitud para los buques de apoyo mar adentro</b> Cuando transporten estas cargas, los buques de apoyo mar adentro llevarán un Certificado de aptitud expedido en virtud de las "Directrices para el transporte y manipulación en buques de apoyo mar adentro de cantidades limitadas de sustancias líquidas a granel potencialmente peligrosas o nocivas". Si un buque de apoyo mar adentro transporta únicamente sustancias nocivas líquidas, en lugar del Certificado de aptitud antedicho se le podrá expedir un Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel, debidamente refrendado.	Resolución A.673(16); MARPOL, Anexo II, regla 13.4
<b>Sistemas de buceo</b>		
	<b>Certificado de seguridad para sistema de buceo</b> La Administración o cualquier persona u organización debidamente autorizada por ella, tras efectuar el reconocimiento o la inspección de un sistema de buceo, si éste cumple lo prescrito en el Código de seguridad para sistemas de buceo, expedirá el correspondiente certificado. En todo caso, la Administración debería asumir plena responsabilidad por el certificado.	Resolución A.536(13), sección 1.6

Nº	Contenido	Referencia
	<b>Naves de pasaje sumergibles</b>	
	<p><b>Certificado de cumplimiento de las disposiciones de seguridad para nave de pasaje sumergible</b>            Aplicable a naves sumergibles adaptadas para llevar pasajeros y destinadas a excursiones submarinas con una presión de aproximadamente una (1) atmósfera en los compartimientos de pasajeros.</p> <p>Un documento de proyecto y construcción expedido por la Administración debería adjuntarse al Certificado de cumplimiento de las disposiciones de seguridad.</p>	Circular MSC/Circ.981, enmendada por MSC/Circ.1125
	<b>Naves de sustentación dinámica</b>	
	<p><b>Certificado de construcción y equipo para nave de sustentación dinámica</b>            Se expedirá una vez que la nave haya sido objeto del reconocimiento efectuado de conformidad con el párrafo 1.5.1 a) del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica.</p>	Resolución A.373(X), sección 1.6
	<b>Unidades móviles de perforación mar adentro</b>	
	<p><b>Certificado de seguridad para unidades móviles de perforación mar adentro</b>            Se expedirá tras realizar el reconocimiento de conformidad con lo dispuesto en el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1979, o, en el caso de las unidades construidas el 1 de mayo de 1991 o posteriormente, de conformidad con lo dispuesto en el Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro, 1989.</p>	Resolución A.414(XI); sección 1.6, resolución A.649(16), sección 1.6; resolución A.649(16) modificada por la resolución MSC.38(63), sección 1.6, Código MODU 2009 (resolución A.1023(26))
	<b>Naves de vuelo rasante</b>	
	<p><b>Certificado de seguridad para naves de vuelo rasante</b>            A toda nave que cumpla lo dispuesto en las Directrices provisionales para naves de vuelo rasante se le expedirá, tras un reconocimiento inicial o de renovación, un certificado denominado Certificado de seguridad para naves de vuelo rasante.</p>	MSC/Circ.1054, sección 9
	<p><b>Permiso de explotación para naves de vuelo rasante</b>            El Permiso de explotación para naves de vuelo rasante lo expedirá la Administración para certificar el cumplimiento de las Directrices provisionales para naves de vuelo rasante</p>	MSC/Circ.1054, sección 10
	<b>Niveles de ruido</b>	
	<p><b>Informe sobre el estudio de ruidos a bordo</b>            Aplicable a buques existentes a los que no se aplica la regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS.</p> <p>Se deberá hacer un informe sobre el estudio de ruidos a bordo respecto de cada buque, de conformidad con el Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques.</p>	Resolución A.468(XII), sección 4.3

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR  
Teléfono: +44(0)20 7735 7611 Facsímil: +44(0)20 7587 3210

MEPC.1/Circ.810  
27 junio 2013

## **IMPLANTACIÓN DEL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL**

### **Instalaciones portuarias de recepción adecuadas para las cargas declaradas como perjudiciales para el medio marino de conformidad con el Anexo V del Convenio MARPOL**

1 En su 64º periodo de sesiones (1 a 5 de octubre de 2012), el Comité de protección del medio marino (el Comité), tras tomar nota del poco tiempo disponible entre la publicación de los criterios para las cargas sólidas a granel consideradas perjudiciales para el medio marino en virtud del Anexo V revisado del Convenio MARPOL y la entrada en vigor de dicho anexo (el 1 de enero de 2013), y tras reconocer las dificultades que esto ocasionaría para que los expedidores clasifiquen las cargas, acordó publicar la circular MEPC.1/Circ.791: "Clasificación provisional de las cargas sólidas a granel de conformidad con el Anexo V revisado del Convenio MARPOL entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2014".

2 En su 65º periodo de sesiones (13 a 17 de mayo de 2013), el Comité reconoció que, como resultado de las dificultades experimentadas por los expedidores, los propietarios y armadores de buques también estaban teniendo problemas conexos para obtener declaraciones de cargas clasificadas como perjudiciales para el medio marino y, cuando las cargas se han clasificado como perjudiciales para el medio marino, para encontrar instalaciones portuarias de recepción adecuadas en las terminales de recepción.

3 A la luz de lo anterior, el Comité acordó que, hasta el 31 de diciembre de 2015, el agua de lavado de las bodegas de carga en las que se han almacenado previamente cargas clasificadas como perjudiciales para el medio marino se podrá descargar fuera de las zonas especiales, a condición de que:

- .1 partiendo de la información recibida de las autoridades portuarias pertinentes, el capitán determine que no existen instalaciones de recepción adecuadas en la terminal de recepción ni en el próximo puerto de escala;
- .2 el buque esté en ruta y tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, pero en ningún caso a menos de 12 millas marinas de ésta;
- .3 antes de proceder al lavado, se eliminen los residuos de carga sólida a granel (y se guarden en bolsas para su descarga en tierra) en la medida de lo posible y se barran las bodegas;



- .4 se utilicen filtros en los pozos de sentina para recoger todas las partículas sólidas que queden y reducir al mínimo las descargas de residuos sólidos; y
  - .5 la descarga quede registrada en el Libro registro de basuras y se informe al Estado de abanderamiento utilizando el nuevo *Formulario refundido para notificar supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias de recepción* (MEPC.1/Circ.469/Rev.2).
- 4 Además, el Comité instó a las Partes en el Anexo V del Convenio MARPOL a:
- .1 garantizar que en los puertos y terminales se habilitan instalaciones adecuadas para la recepción de los residuos de cargas sólidas a granel, incluidos los contenidos en el agua de lavado;
  - .2 asegurarse de que los expedidores bajo su jurisdicción proporcionan declaraciones de carga completas y precisas de conformidad con el Anexo V del Convenio MARPOL (y la circular MEPC.1/Circ.791) y la sección 4 del Código IMSBC; y
  - .3 notificar a la Organización, para transmitir esa información a las Partes interesadas, todos los casos de supuestas deficiencias en las instalaciones.
- 5 También se insta a los puertos y terminales que reciban cargas clasificadas como perjudiciales para el medio marino a que proporcionen instalaciones portuarias de recepción adecuadas, también para los residuos contenidos en el agua de lavado. En ausencia de dichas instalaciones, y a fin de reducir los residuos descargados de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 3, las terminales deberían facilitar la descarga de todos los residuos de cargas sólidas a granel en tierra, incluidas las barreduras de las bodegas.
- 6 Se invita a los Gobiernos Miembros a que pongan el contenido de la presente circular en conocimiento de los interesados, incluidas las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto y los servicios de guardacostas y vigilancia marítima, según proceda.



4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDON SE1 7SR  
Teléfono: +44 (0)20 7735 7611 Facsímil: +44 (0)20 7587 3210

Ref. T2-MSS/2.11.1

MSC.1/Circ.1342  
27 mayo 2010

### **RECORDATORIO EN RELACIÓN CON EL PERMISO DE TIERRA Y ACCESO A LOS BUQUES**

1 La Conferencia de 2002 de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, al adoptar el nuevo capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, adoptó también la resolución 11 de la Conferencia sobre aspectos relacionados con el factor humano y el permiso de tierra de la gente de mar, en la que, entre otras cosas, se insta a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a tener en cuenta el factor humano, la necesidad de proveer protección especial a la gente de mar y la importancia crucial del permiso de tierra al implantar las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.

2 En su 78º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2004), el Comité de Seguridad Marítima, reconociendo la necesidad de contar con información adicional para ayudar a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS y al sector a cumplir las disposiciones pertinentes de la resolución 11 de la Conferencia, así como sus obligaciones en virtud del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP, aprobó las Orientaciones relativas al permiso de tierra y el acceso a los buques, que se publicaron mediante la circular MSC/Circ.1112.

3 En su 87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010), el Comité examinó el asunto más a fondo, y de las deliberaciones se desprendió que algunos Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS quizá no han implantado adecuadamente las disposiciones conexas del Código PBIP, la resolución 11 de la Conferencia y las orientaciones antedichas, aprobadas por el Comité en este contexto, o no han adoptado medidas eficaces para supervisar la correcta implantación de esas disposiciones. El Comité examinó y actualizó las orientaciones adjuntas a la circular MSC.1/Circ.1112 y aprobó el texto de las Orientaciones relativas al permiso de tierra y acceso a los buques que figura en el anexo.

4 Se insta firmemente a los Gobiernos Miembros del Convenio SOLAS a que pongan las orientaciones adjuntas en conocimiento de las autoridades designadas, los gestores de puertos e instalaciones portuarias, los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y el personal de protección marítima, y todas las demás autoridades nacionales responsables de la implantación, y supervisión de la implantación, de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, así como de las autoridades nacionales que tengan influencia en los permisos de tierra de la gente de mar.

5 El Comité revocó la circular MSC/Circ.1112 y decidió que toda referencia a la circular MSC/Circ.1112 se entenderá como una referencia a la presente circular.

\*\*\*

## ANEXO

### ORIENTACIONES RELATIVAS AL PERMISO DE TIERRA Y ACCESO A LOS BUQUES

1 La Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS, que adoptó el capítulo XI-2 del Convenio, el Código PBIP y las resoluciones de la Conferencia conexas, era consciente de los posibles problemas relacionados con el factor humano, que afectarían a derechos humanos fundamentales de la gente de mar, resultantes de la imposición de un régimen de protección en el transporte marítimo internacional a escala mundial. Se reconoció que la gente de mar tendría los deberes y responsabilidades principales en cuanto a la implantación del régimen de protección de los buques. Al mismo tiempo, existía la inquietud de que la importancia concedida a la protección de las instalaciones portuarias pudiera tener como resultado que los buques y la gente de mar se considerasen una posible amenaza a la protección, en lugar de como aliados en la implantación eficaz del régimen de protección.

2 A este respecto, se reconoció que pueden plantearse conflictos entre la protección y los derechos humanos, así como entre la protección marítima y el movimiento eficiente de buques y cargas en el comercio internacional, esencial para la economía mundial. Debería lograrse un equilibrio adecuado entre las necesidades de protección, la protección de los derechos humanos de la gente de mar y de los trabajadores portuarios y la exigencia de mantener la seguridad, la protección marítima y la eficiencia del funcionamiento de los buques permitiendo el acceso del personal que presta servicios tales como el aprovisionamiento del buque, la reparación y el mantenimiento del equipo esencial, y otras actividades vitales que deben realizarse mientras el buque está atracado en las instalaciones portuarias.

3 La Conferencia de 2002 sobre el Convenio SOLAS incorporó la protección de los derechos humanos fundamentales de la gente de mar en el capítulo XI-2 de dicho Convenio y en el Código PBIP. En el preámbulo de dicho código se declara sin ambigüedades que nada de lo dispuesto en él se interpretará de manera contraria a lo prescrito en los instrumentos internacionales que protegen los derechos y libertades fundamentales de los trabajadores de los sectores marítimo y portuario. En dicho preámbulo también se señala a los Gobiernos Contratantes que, al aprobar los planes de protección de las instalaciones portuarias, deberán ser conscientes de que el personal del buque necesita permiso en tierra y acceso a los servicios de bienestar para la gente de mar en tierra, incluida la asistencia médica.

4 Respondiendo a estas ideas y principios, el párrafo A/16.3.15 del Código PBIP dispone que el plan de protección de la instalación portuaria debe contener procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos. Debe entenderse que esto incluye al personal auxiliar de tierra y la entrega de provisiones a bordo de los buques. Las disposiciones que figuran en el párrafo B/16.8.14 del Código PBIP refuerzan esta idea al disponer que el plan de protección de la instalación portuaria (PPIP) contenga dichos procedimientos para todos los niveles de protección.

5 Al aprobar los PPIP y las enmiendas a los mismos, los Gobiernos Contratantes deberían cerciorarse de que dichos planes contienen los procedimientos descritos en el párrafo A/16.3.15 del Código PBIP, habida cuenta de las orientaciones que figuran en el párrafo B/16.8.14 del mismo. Los Gobiernos Contratantes deberían cerciorarse también de que las medidas y medios que hayan habilitado para supervisar la implantación eficaz de las disposiciones de los planes aprobados sirvan también para verificar que se implantan correctamente las disposiciones de tales planes en relación con el permiso de tierra y el

acceso a los buques. La necesidad de contar con programas nacionales de supervisión adecuados y eficaces se ha reiterado en diversas ocasiones, y los Gobiernos Contratantes que no dispongan de tales programas deberían ocuparse sin demora de esta cuestión.

6 Desde una perspectiva práctica, también resulta importante que los gestores y el personal de protección de los puertos y las instalaciones portuarias traten de lograr un equilibrio entre las necesidades de protección y las necesidades del buque y su tripulación. Los gestores de las instalaciones portuarias y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias deberían encargarse de coordinar con la compañía, antes de la llegada del buque a puerto, el permiso de tierra para el personal del buque o el cambio de tripulación, así como el acceso, a través de la instalación portuaria, de los visitantes del buque, incluidos los representantes de las organizaciones de bienestar social y los sindicatos y el personal relacionado con el mantenimiento del equipo del buque y con la seguridad de éste. El enfoque centrado únicamente en la protección de la instalación portuaria resulta contrario al espíritu y la letra del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP y tiene graves consecuencias para el transporte marítimo internacional, componente vital de la economía mundial. También cabe señalar que en el Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos se recomienda que todos los interesados trabajen en colaboración para elaborar planes por adelantado.

7 De conformidad con la resolución 11 de la Conferencia, se insta a los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS a que tengan en cuenta el factor humano, la necesidad de conceder protección especial a la gente de mar y la importancia crucial del permiso de tierra cuando implanten las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP. Por consiguiente, se recomienda a los Gobiernos Contratantes, los Estados Miembros de la Organización y las organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo que informen a la Organización de los casos en que la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP haya repercutido negativamente en el factor humano y se les pide que pongan tales casos en conocimiento del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Facilitación.

---

## **MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES**

### **PROMULGA EL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SISTEMAS DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS (CÓDIGO SSCI) Y SUS ENMIENDAS**

(D.O. N° 40.763, DE 22.ENE.2014.)

Núm. 53.- Santiago, 8 de mayo de 2013.- Vistos: Los artículos 32, N° 15, y 54, N° 1), inciso cuarto, de la Constitución Política de la República, y la ley 18.158.

Considerando:

Que el Comité de Seguridad Marítima, MSC, de la Organización Marítima Internacional, adoptó el Código Internacional de Sistemas de Seguridad Contra Incendios (Código SSCI), del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado (Convenio SOLAS), mediante la resolución MSC.98(73), de 5 de diciembre de 2000, que tiene carácter obligatorio en virtud de la resolución MSC.99(73), de 5 de diciembre de 2000, publicada en el Diario Oficial de 30 de junio de 2005.

Igualmente, dicho Comité adoptó enmiendas al referido Código SSCI mediante las resoluciones MSC.206(81), de 18 de mayo de 2006, MSC.217(82), de 8 de diciembre de 2006, MSC.292(87), de 21 de mayo de 2010, y MSC.311(88), de 3 de diciembre de 2010.

Que la resolución MSC.98(73), de 5 de diciembre de 2000, entró en vigor internacional el 1 de julio de 2002.

Que las enmiendas contenidas en resolución MSC.206(81) fueron aceptadas por las Partes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS, y entraron en vigor para Chile el 1 de julio de 2010, de acuerdo a lo previsto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio SOLAS.

Que las enmiendas contenidas en la resolución MSC.217(82) fueron aceptadas por las Partes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS, y entraron en vigor para Chile el 1 de julio de 2008, las que figuran en el Anexo 1, y el 1 de julio de 2010, las que figuran en el Anexo 2, todas de conformidad a lo previsto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio SOLAS.

Que las enmiendas contenidas en resolución MSC.292(87) fueron aceptadas por las Partes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS, y entraron en vigor para Chile el 1 de enero de 2012, de acuerdo a lo previsto en el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio SOLAS.

Que las enmiendas contenidas en resolución MSC.311(88) fueron aceptadas por las Partes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS, y entraron en

vigor para Chile el 1 de julio de 2012, de acuerdo a lo previsto en el artículo VIII b) vii 2) del Convenio SOLAS.

Decreto:

Artículo único: Promúlganse el Código Internacional de Sistemas de Seguridad Contra Incendios (Código SSCI) y las enmiendas al mismo, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado (Convenio SOLAS), adoptados por las resoluciones del Comité de Seguridad Marítima, MSC, de la Organización Marítima Internacional, MSC.98(73), de 5 de diciembre de 2000; MSC.206(81), de 18 de mayo de 2006; MSC.217(82) de 8 de diciembre de 2006; MSC.292(87), de 21 de mayo de 2010, y MSC.311(88), de 3 de diciembre de 2010, respectivamente; cúmplanse y publíquense en la forma establecida en la ley N° 18.158.

Anótese, tómese razón, regístrese y publíquese.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Alfredo Moreno Charme, Ministro de Relaciones Exteriores.

Lo que transcribo a Us. para su conocimiento.- Ignacio Larraín Arroyo, Embajador, Director General Administrativo.

## **MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES**

### **PROMULGA ENMIENDAS DE 2010 AL ANEXO VI DEL PROTOCOLO DE 1997, RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, MODIFICADO POR EL PROTOCOLO DE 1978**

(D.O. N° 40.733, DE 16.DIC.2013)

Núm. 79.- Santiago, 18 de julio de 2013.- Vistos: Los artículos 32, N° 15, y 54, N° 1), inciso cuarto, de la Constitución Política de la República, y la ley 18.158.

Considerando:

Que el Comité de Protección del Medio Marino, MEPC, de la Organización Marítima Internacional, adoptó las Enmiendas de 2010 que enmiendan el Anexo VI del Protocolo de 1997, relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Marpol 73/78), mediante las resoluciones: MEPC.190(60), de 26 de marzo de 2010, y MEPC.194(61), de 1 de octubre de 2010.

Que dichas Enmiendas se adoptaron en el marco de lo dispuesto en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques y su Protocolo de 1978, (Marpol 73-78), publicados en el Diario Oficial el 4 de mayo de 1995, y de su Protocolo de 1997, que lo fue el 27 de marzo de 2008.

Que dichas Enmiendas fueron aceptadas por las Partes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio de 1973, y que las mismas entraron en vigor para Chile el 1 de agosto de 2011 y el 1 de febrero de 2012, respectivamente, de acuerdo a lo previsto en el artículo 16 2) g) ii) del Convenio de 1973.

Decreto:

Artículo único: Promúlganse las Enmiendas de 2010 que enmienda el Anexo VI del Protocolo de 1997 del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, (Marpol 73/78), adoptadas mediante las resoluciones: MEPC.190(60), de 26 de marzo de 2010, y MEPC.194(61), de 1 de octubre de 2010; cúmplanse y publíquense en la forma establecida en la ley N° 18.158.

Anótese, tómese razón, regístrese y publíquese.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Alfredo Moreno Charme, Ministro de Relaciones Exteriores.

Lo que transcribo a Us. para su conocimiento.- Ignacio Larraín Arroyo, Embajador, Director General Administrativo.

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

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

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