

Decreto 55

PROMULGA EL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (CÓDIGO III) Y LAS ENMIENDAS A LOS CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969, SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972, PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR, 1974, SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CONVENIO DE FORMACIÓN), 1978, Y AL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)



MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES; SUBSECRETARÍA DE
RELACIONES EXTERIORES

Fecha Publicación: 02-MAR-2022 | Fecha Promulgación: 18-MAY-2021

Tipo Versión: Única De : 02-MAR-2022

Url Corta: <http://bcn.cl/2y3gv>

PROMULGA EL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (CÓDIGO III) Y LAS ENMIENDAS A LOS CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969, SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972, PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR, 1974, SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CONVENIO DE FORMACIÓN), 1978, Y AL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)

Núm. 55.- Santiago, 18 de mayo de 2021.

Vistos:

Los artículos 32, N° 15, y 54, N° 1), inciso cuarto, de la Constitución Política de la República y la ley N° 18.158.

Considerando:

Que la Asamblea de la Organización Marítima Internacional adoptó el Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI (Código III), mediante la resolución A.1070 (28), de 4 de diciembre de 2013, el cual tiene por objeto incrementar la seguridad marítima, la protección del medio marino en todo el mundo y ayudar a los Estados Miembros a implantar los instrumentos de la Organización Marítima Internacional.

Que, igualmente, la señalada Asamblea, mediante las resoluciones A.1083(28), A.1084(28) y A.1085(28), todas de 4 de diciembre de 2013, adoptó Enmiendas: 1) al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, publicado en el Diario Oficial de 23 de junio de 1975; 2) al Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, publicado en el Diario Oficial de 23 de abril de 1983; y 3) al Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, publicado en el Diario Oficial de 29 de septiembre de 1977, las que otorgan carácter obligatorio al mencionado Código III de la OMI.

Que, a su vez, el Comité de Protección del Medio Marino, MEPC, de la Organización Marítima Internacional adoptó, por resoluciones MEPC.246(66) y MEPC.247(66), ambas de 4 de abril de 2014, Enmiendas: al Anexo del Protocolo de 1978 Relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973; y al Anexo del Protocolo de 1997 que Enmienda el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, Modificado por el Protocolo de 1978,

publicados dichos instrumentos en el Diario Oficial de 4 de mayo de 1995 y de 27 de marzo de 2008, las que le otorgan fuerza obligatoria al aludido Código III de la OMI.

Que dichas Enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio Marpol 73, fueron aceptadas el 1 de julio de 2015 y entraron en vigor internacional el 1 de enero de 2016, de conformidad a lo previsto en el artículo 16 2) g) ii) del referido Convenio Marpol 73.

Que el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional adoptó, igualmente, mediante las resoluciones MSC.366(93), MSC.373(93) y MSC.374(93), todas de 22 de mayo de 2014, Enmiendas: 1) al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, Enmendado, publicado en el Diario Oficial de 11 de junio de 1980, por el que se añade el nuevo Capítulo XIII, sobre Verificación del Cumplimiento; 2) al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio de Formación), 1978, publicado en el Diario Oficial de 7 de octubre de 1987; y 3) al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación), publicado en el Diario Oficial de 27 de septiembre de 2002, todas por las cuales se otorga fuerza obligatoria al ya referido Código III OMI.

Que dichas Enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS, 1974, enmendado, y XII 1) a) vii) 2) del Convenio de Formación, fueron aceptadas el 1 de julio de 2015, y entraron en vigor internacional el 1 de enero de 2016, de conformidad a lo previsto en el artículo VIII b) vii) 2 del indicado Convenio SOLAS y artículos XII 1) a) viii) y XII 1) a) ix) del Convenio de Formación, respectivamente.

Decreto:

Artículo único: Promúlganse el Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la resolución A.1070(28), de 4 de diciembre de 2013, y las Enmiendas: al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966; al Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969; al Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972; al Anexo del Protocolo de 1978 Relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973; al Anexo del Protocolo de 1997 que Enmienda el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, Modificado por el Protocolo de 1978; al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, Enmendado; al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio de Formación) 1978; y al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación), adoptadas, respectivamente, por las siguientes resoluciones: A.1083(28), A.1084(28) y A.1085(28) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, de 4 de diciembre de 2013; MEPC.246(66) y MEPC.247(66), del Comité de Protección del Medio Marino, de la Organización Marítima Internacional, ambas de 4 de abril de 2014, y MSC.366(93), MSC.373(93) y MSC.374(93) del Comité de Seguridad Marítima de la misma Organización, todas de 22 de mayo de 2014; cúmplanse y publíquense en la forma establecida en la ley N° 18.158.

Anótese, tómese razón, publíquese y archívese.- SEBASTIÁN PIÑERA
ECHENIQUE, Presidente de la República de Chile.- Andrés Allamand, Ministro de Relaciones Exteriores.

Lo que transcribo a Us. para su conocimiento.- José Avaria Garibaldi, Director General Administrativo.

ARMADA DE CHILE

CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI¹ (CÓDIGO III)

(Aprobado por D.S. (M.RR.EE.) N° 55, del 18 de mayo de 2021,
publicado en el Diario Oficial N° 43.192, del 2 de marzo de 2022)



**DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE
DEPARTAMENTO JURÍDICO
DIVISIÓN REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARÍTIMAS**

2022

¹ Texto con enmiendas ratificadas por Chile.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

PROMULGA EL CÓDIGO PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE LA OMI (CÓDIGO III) Y LAS ENMIENDAS A LOS CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE LÍNEAS DE CARGA, 1966, SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969, SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972, PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR, 1974, SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CONVENIO DE FORMACIÓN), 1978, Y AL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)

Núm. 55.- Santiago, 18 de mayo de 2021.

Vistos:

Los artículos 32, N° 15, y 54, N° 1), inciso cuarto, de la Constitución Política de la República y la ley N° 18.158.

Considerando:

Que la Asamblea de la Organización Marítima Internacional adoptó el Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI (Código III), mediante la resolución A.1070 (28), de 4 de diciembre de 2013, el cual tiene por objeto incrementar la seguridad marítima, la protección del medio marino en todo el mundo y ayudar a los Estados Miembros a implantar los instrumentos de la Organización Marítima Internacional.

Que, igualmente, la señalada Asamblea, mediante las resoluciones A.1083(28), A.1084(28) y A.1085(28), todas de 4 de diciembre de 2013, adoptó Enmiendas: 1) al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, publicado en el Diario Oficial de 23 de junio de 1975; 2) al Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, publicado en el Diario Oficial de 23 de abril de 1983; y 3) al Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, publicado en el Diario Oficial de 29 de septiembre de 1977, las que otorgan carácter obligatorio al mencionado Código III de la OMI.

Que, a su vez, el Comité de Protección del Medio Marino, MEPC, de la Organización Marítima Internacional adoptó, por resoluciones MEPC.246(66) y MEPC.247(66), ambas de 4 de abril de 2014, Enmiendas: al Anexo del Protocolo de 1978 Relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973; y al Anexo del Protocolo de 1997 que Enmienda el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, Modificado por el Protocolo de 1978, publicados dichos instrumentos en el Diario Oficial de 4 de mayo de 1995 y de 27 de marzo de 2008, las que le otorgan fuerza obligatoria al aludido Código III de la OMI.

Que dichas Enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio Marpol 73, fueron aceptadas el 1 de julio de 2015 y entraron en vigor internacional el 1 de enero de 2016, de conformidad a lo previsto en el artículo 16 2) g) ii) del referido Convenio Marpol 73.

Que el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional adoptó, igualmente, mediante las resoluciones MSC.366(93), MSC.373(93) y MSC.374(93), todas de 22 de mayo de 2014, Enmiendas: 1) al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, Enmendado, publicado en el Diario Oficial de 11 de junio de 1980, por el que se añade el nuevo Capítulo XIII, sobre Verificación del Cumplimiento; 2) al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio de Formación), 1978, publicado en el Diario Oficial de 7 de octubre de 1987; y 3) al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación), publicado en el Diario Oficial de 27 de septiembre de 2002, todas por las cuales se otorga fuerza obligatoria al ya referido Código III OMI.

Que dichas Enmiendas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio SOLAS, 1974, enmendado, y XII 1) a) vii) 2) del Convenio de Formación, fueron aceptadas el 1 de julio de 2015, y entraron en vigor internacional el 1 de enero de 2016, de conformidad a lo previsto en el artículo VIII b) vii) 2 del indicado Convenio SOLAS y artículos XII 1) a) viii) y XII 1) a) ix) del Convenio de Formación, respectivamente.

Decreto:

Artículo único: Promúlganse el Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la resolución A.1070(28), de 4 de diciembre de 2013, y las Enmiendas: al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966; al Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969; al Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972; al Anexo del Protocolo de 1978 Relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973; al Anexo del Protocolo de 1997 que Enmienda el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, Modificado por el Protocolo de 1978; al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, Enmendado; al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio de Formación) 1978; y al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación), adoptadas, respectivamente, por las siguientes resoluciones: A.1083(28), A.1084(28) y A.1085(28) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, de 4 de diciembre de 2013; MEPC.246(66) y MEPC.247(66), del Comité de Protección del Medio Marino, de la Organización Marítima Internacional, ambas de 4 de abril de 2014, y MSC.366(93), MSC.373(93) y MSC.374(93) del Comité de Seguridad Marítima de la misma Organización, todas de 22 de mayo de 2014; cúmplanse y publíquense en la forma establecida en la ley N° 18.158.

Anótese, tómese razón, publíquese y archívese.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República de Chile.- Andrés Allamand, Ministro de Relaciones Exteriores.

Lo que transcribo a Us. para su conocimiento.- José Avaria Garibaldi, Director General Administrativo.

ÍNDICE

	Pág.
Resolución A.1070(28).....	1
Parte 1 Aspectos comunes.....	3
Parte 2 Estados de abanderamiento.....	7
Parte 3 Estados ribereños	15
Parte 4 Estados rectores de puertos	17
Ficha Técnica	19

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.

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 que 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;
- .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, o disposiciones legales equivalentes, que podrá basarse en el modelo de acuerdo para autorizar a organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración;

- .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 comunicarse 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

- .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. 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;
- .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

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.

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

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.

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; 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.

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.

FICHA TÉCNICA

Nombre publicación	Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI. (Código III). ²
1.- Aprobado por:	D.S. (M.RR.EE.) N° 55, del 18 de mayo de 2021.
2.- Publicado en:	D.O. N° 43.192, del 2 de marzo de 2022.
3.- Modificado por:	

² Se toma como base la resolución A.1070(28), adoptada el 4 de diciembre de 2007.