

ARMADA DE CHILE

TM-088

PÚBLICO

**MANUAL DE**

**INVESTIGACIONES SUMARIAS**

**ADMINISTRATIVAS MARÍTIMAS**



DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

**ÚLTIMA VERSIÓN MAYO 2020**

**ARMADA  
DE  
CHILE  
DIRECCIÓN  
GENERAL  
DEL  
TERRITORIO  
MARÍTIMO  
Y  
DE  
MARINA  
MERCANTE**

**MANUAL DE**

**INVESTIGACIONES SUMARIAS**

**ADMINISTRATIVAS MARÍTIMAS**

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

Dirección: Errázuriz # 537, Valparaíso - Teléfono 32-2208555

Nombre Publicación	Manual de Investigaciones
Territorio Marítimo :	Sumarias Administrativas Marítimas
Código Publicación	TM - 088
Territorio Marítimo :	
N° de Stock	7610-X23-2674

ÚLTIMA REVISIÓN MAYO 2020

SE ENCUENTRA PUBLICADO SOLAMENTE EN PÁGINAS WEB

D.G.T.M. y M.M. ORDINARIO N° 12.600/249 VRS.

APRUEBA MANUAL DE INVESTIGACIONES  
SUMARIAS ADMINISTRATIVAS MARÍTIMAS

VALPARAÍSO, 23 de Mayo de 2003.

VISTO: la normativa vigente contenida en el decreto ley N° 2.222, de 1978, sobre “Ley de Navegación”; el Decreto Supremo (M) N° 1.340 bis, de 1941, que aprobó el “Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República”; el Decreto Supremo (G) N° 277, de 9 de abril de 1974, que aprobó el “Reglamento de Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas”; el Decreto Supremo (M) N° 1, de 1992, que aprobó el “Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática”; el Código para la Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos, aprobado por la Organización Marítima Internacional en su Resolución A.849(20), de 27 de noviembre de 1997, enmendada por la Resolución A.884(21), de 25 de Noviembre de 1999, y las facultades que me confieren los artículos 327 y 345 del Decreto Supremo (M) N° 1.340 bis, de 1941,

CONSIDERANDO:

- 1.- La conveniencia de contar con un Manual que contenga el texto refundido y sistematizado de las disposiciones legales y reglamentarias que deben considerarse en la tramitación de investigaciones sumarias administrativas marítimas, incoadas con motivo de accidentes o faltas incurridas en el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima Nacional.
- 2.- Que se requiere de un procedimiento de trabajo que sea utilizado como texto guía por los Fiscales a cargo de las investigaciones sumarias administrativas marítimas, para el desarrollo de sus investigaciones.
- 3.- Que corresponde a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante velar por la seguridad de la navegación y por la protección de la vida humana en el mar e impartir las normas de seguridad relativas a las faenas en los puertos y en navegación.

RESUELVO:

- 1.- APRUÉBASE como texto guía y procedimiento de trabajo, para la substanciación de investigaciones sumarias administrativas marítimas, el siguiente:

“MANUAL DE INVESTIGACIONES SUMARIAS ADMINISTRATIVAS MARÍTIMAS”, elaborado por el Capitán de Fragata JT Sr. Maximiliano Genskowsky Moggia, Jefe del Departamento Jurídico de esta Dirección General.

- 2.- La Oficina de Reglamentos y Publicaciones Marítimas, incorporará la obra citada al Listado de Publicaciones Territorio Marítimo y dispondrá lo conveniente para su edición, publicación y distribución.

Anótese, comuníquese y publíquese la presente resolución en el Boletín Informativo Marítimo.

RODOLFO CODINA DÍAZ  
VICEALMIRANTE  
DIRECTOR GENERAL



## **PRESENTACIÓN**

*El presente Manual de Investigaciones Sumarias Administrativas Marítimas, constituye un texto refundido y sistematizado de la legislación y reglamentación aplicable a la tramitación de las “Investigaciones Sumarias Administrativas Marítimas”, que corresponde ordenar a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y sus Autoridades Marítimas dependientes, con motivo de accidentes o faltas incurridas en el ámbito de su competencia, o a los capitanes de naves nacionales por acaecimientos durante la navegación.*

*Se trata, en definitiva, de un manual de trabajo para ser utilizado tanto por los Fiscales a cargo de las investigaciones sumarias administrativas marítimas, como texto guía, para el desarrollo de sus investigaciones, como por cualquier interesado en acceder en un cuerpo único a toda la normativa legal y reglamentaria aplicable a las investigaciones por accidentes marítimos. En el entendido, que el texto contenido en el presente manual no representa otra cosa que el análisis comparativo de las distintas normas jurídicas vigentes sobre la materia, a las cuales el investigador oficial debe someter su quehacer profesional y los afectados la defensa de sus legítimos intereses.*

*Con tal propósito se ha refundido y sistematizado en un texto único toda la normativa vigente contenida en el decreto ley N° 2.222, de 1978, sobre “Ley de Navegación”; en el Decreto Supremo N° 1.340 bis, de 1941, que aprobó el “Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República”; en el Decreto Supremo (E.M.D. N° 277, del 9 de abril de 1974, que aprobó el “Reglamento de Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas”, cuya característica Institucional es Reglamento 9-10/1, de 1974, y en el Decreto Supremo N° 1, de 1992, que aprobó el “Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática”; en razón de lo cual, respecto de cada artículo, se incluye la referencia a la norma legal y reglamentaria, y en algunos casos precisiones gramaticales y de congruencia de su contenido, destacadas en letra cursiva en el texto.*

*Maximiliano Genskowsky Moggia  
Capitán de Fragata JT  
Jefe Depto. Jurídico DGTM. y MM.*





## ÍNDICE

		<i>Página</i>
Resolución Aprobatoria.....		3
Presentación.....		5
CAPÍTULO N° 1	REGLAS GENERALES.....	9
CAPÍTULO N° 2	PROCEDIMIENTO.....	15
CAPÍTULO N° 3	NORMAS PARA SUBSTANCIAR INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS ESPECIALES.....	39
ANEXO I	RELACIÓN CRONOLÓGICA ISA MARÍTIMA.....	41
ANEXO II	CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS.....	47
Apéndice 1	Directrices para ayudar a los investigadores en la Implantación del Código.....	62
Apéndice 2	Directrices para la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos.....	76
ANEXO III	MODELO DE USO COMÚN EN ISAS MARÍTIMAS.....	127
Modelo N° 1	Carátula.....	129
Modelo N° 2	Nombramiento Fiscal y Secretario.....	130
Modelo N° 3	Nombramiento Fiscal.....	131
Modelo N° 4	Diligencia de nombramiento de Secretario.....	132
Modelo N° 5	Diligencia de ratificación del Parte.....	133
Modelo N° 6	Diligencia de Declaración de Testigo.....	134
Modelo N° 7	Diligencia de Declaración de Inculpado.....	136
Modelo N° 8	Diligencia de Nombramiento de Perito.....	137
Modelo N° 9	Notificación de Perito.....	138
Modelo N° 10	Resolución del Fiscal Instructor que dispone solicitar designación Fiscal y Secretario Ad-hoc.....	139
Modelo N° 11	Solicitud para designación Fiscal y Secretario Ad-hoc.....	140
Modelo N° 12	Designación y Secretario Ad-hoc.....	141
Modelo N° 13	Careo.....	142
Modelo N° 14	Diligencia para dejar constancia.....	143
Modelo N° 15	Diligencia que ordena agregar al expediente documentos u otro medio de prueba.....	144

Modelo N° 16	Dictamen Fiscal.....	145
Modelo N° 17	Acta de Notificación de los cargos.....	148
Modelo N° 18	Acta de Notificación de cargos (empresa).....	149
Modelo N° 19	Resolución que falla la Investigación Sumaria Administrativa Marítima.....	150
Modelo N° 20	Resolución que sobresee ISA.....	153
Modelo N° 21	Acta de Notificación resolución ISA.....	155
Modelo N° 22	Acta de Notificación resolución ISA (empresa).....	156
Modelo N° 23	Resolución acoge Recurso de Reconsideración.....	157
Modelo N° 24	Resolución que rechaza Recurso de Reconsideración.....	159
Modelo N° 25	Acta de notificación de resolución que falla Recurso de Reconsideración.....	161
Modelo N° 26	Acta de notificación de resolución que falla Recurso de Reconsideración (empresa).....	162

FICHA TÉCNICA.

**TEXTO REFUNDIDO Y SISTEMATIZADO DE LA LEGISLACIÓN Y  
REGLAMENTACIÓN APLICABLE A LA TRAMITACIÓN DE LAS  
INVESTIGACIONES SUMARIAS ADMINISTRATIVAS MARÍTIMAS**

**CAPÍTULO N° 1**

**REGLAS GENERALES**

**A.- CONCEPTO DE INVESTIGACIÓN SUMARIA ADMINISTRATIVA.-**

**Artículo 1°.-** Investigación Sumaria Administrativa es el conjunto de actuaciones y diligencias *practicadas por un fiscal administrativo marítimo, y un secretario, nombrados por resolución de la Autoridad Marítima competente, con el fin de establecer las responsabilidades profesionales, técnicas y disciplinarias a que haya lugar por accidentes o siniestros ocurridos a naves o a personas en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, y en los canales, lagos o ríos navegables, con el objeto de determinar las causas y los responsables de tales hechos. (Artículos 1° y 125° , del Reglamento 9-10/1, de 1974 y artículo 125° del D.L. N° 2.222, de 1978)*

*Tratándose de investigaciones sumarias administrativas por infracción de la prohibición dispuesta por los artículos 142 y siguientes de la Ley de Navegación, que prohíbe derramar materias nocivas o peligrosas a las aguas de jurisdicción nacional, la investigación tendrá por objeto comprobar la existencia de la infracción, determinar los responsables y averiguar las circunstancias relevantes para su calificación y graduación de las sanciones y multas aplicables. (Artículo 160 del D.S.(M) N° 1, de 1992)*

**Artículo 2°.-** La Autoridad *Marítima*, antes de ordenar la substanciación de una Investigación Sumaria Administrativa, deberá estudiar en detalle los antecedentes que la originan, la trascendencia del hecho denunciado y la necesidad que existe en su investigación, a fin de pronunciarse sobre su procedencia y el plazo en que deberá ser realizada. (Artículos 2°, inciso primero, y 125°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)

*Tratándose del hundimiento, varamiento, colisión de naves, u otro siniestro ocurrido a una nave, la Autoridad Marítima competente ordenará la instrucción de una Investigación Sumaria Administrativa, con el objeto de establecer las causas que hayan originado el siniestro, la identificación de los responsables y de las personas fallecidas, desaparecidas o afectadas y los daños sufridos por éstas, por la nave o por otros elementos. (Artículo 157 °, inciso tercero, del DS(M) 1340 bis, de 1941)*

Por regla general, corresponde instruir Investigación Sumaria Administrativa Marítima:  
(*Se sustituye la enumeración del inciso segundo del artículo, por la siguiente*)

- 1.- *Por Accidentes o siniestros ocurridos a naves o a personas en aguas sometidas a la jurisdicción nacional. (Artículo 125°, inciso primero, del D.L. N° 2.222, de 1978);*

- 2.- *Si el accidente o siniestro que sufran naves chilenas ocurren en alta mar o en aguas territoriales de otro Estado, salvo que el hecho sea de competencia del país donde aconteció. (Artículo 125°, inciso primero, del D.L. N° 2.222, de 1978);*
- 3.- *Por infracción de la prohibición establecida por los artículos 142 y siguientes de la Ley de Navegación, que prohíbe el derrame, descarga o vertimiento de materias nocivas o peligrosas, de cualquier especie, que ocasionen daños o perjuicios en las aguas de jurisdicción nacional. (Artículos 125° y 151° del D.L. N° 2.222, de 1978 y artículo 160°, del DS(M) N° 1, de 1992);*
- 4.- *Las faltas por infracciones al orden, seguridad y disciplina, y a la normativa legal y reglamentaria, cuya fiscalización compete a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, de conformidad con el artículo 3° del DFL N° 292, de 1953, cometidas en los puertos, en las naves y en las aguas de jurisdicción nacional, cuando la falta no conste, en forma evidente, por no haber sido observada directamente por la Autoridad Marítima. (Artículos 81° y 88° del D.L. N° 2.222, de 1978 y artículo 328°, letra g) del DS(M) N° 1340 bis, de 1941.)*

No procederá la Instrucción de Investigaciones Sumarias Administrativas en aquellos casos en que los hechos que podrían originarlas aparezcan claramente establecidos en los partes o denuncias, *si los hechos denunciados han sido observados directamente por la Autoridad Marítima que los suscribe, debiendo, en tal caso, las Autoridades Marítimas, de todas las jerarquías hacer uso de inmediato de sus facultades administrativas y disciplinarias, previo a oír los descargos del inculcado, aún cuando se le haya sorprendido infraganti. (Artículo 3°, inciso segundo, y artículo 328°, letras g) y h), del Reglamento 9-10/1, de 1974.)*

**Artículo 3°.-** No procederá la instrucción de una investigación sumaria administrativa en los siguientes casos:

- 1.- Cuando la falta de que se trate conste por los medios probatorios que establece el presente reglamento, sea por propia observación, parte oficial, antecedentes verbales o escritos, o corroborada por la propia confesión del inculcado.
- 2.- En aquellos accidentes en que aparezca claramente establecido que no han ocurrido en un acto determinado del servicio.
- 3.- En aquellos casos en que los hechos que podrían originarla aparezcan claramente establecidos en los partes, denuncias o diligencias preliminares, debiendo los Comandantes de todas las jerarquías hacer uso inmediato de sus facultades de mando, administrativas y disciplinarias, informando su resolución cuando fuere del caso, por los canales de mando o técnicos. El superior, antes de hacer uso de sus atribuciones disciplinarias, deberá conocer la defensa o justificación del inculcado.

No dándose los presupuestos anteriores, o aún apareciendo ellos, si a la autoridad aún le asisten dudas sobre los hechos o el grado de culpabilidad, deberá iniciarse la correspondiente investigación sumaria administrativa para ejercer la acción disciplinaria.

Las infracciones reiteradas a este Artículo, deben ser sancionadas por los Comandantes Superiores, con anotaciones de demérito en las correspondientes Hojas de Vida. (Artículo 3° del Reglamento 9-10/1, de 1974)

## **B.- INSTRUCCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.-**

**Artículo 4°.-** Son competentes para disponer la instrucción de una Investigación Sumaria Administrativa *Marítima* y para designar Fiscal y Secretario, *el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y Los Gobernadores Marítimos y Capitanes de Puerto, competentes, en cuya jurisdicción se produjo el hecho*, los Comandantes en Jefe Institucionales; Comandantes en Jefe de Cuerpo o División de Ejército, Fuerza a Flote o Zona Naval y Brigada o Guarnición Aéreas; los Comandantes, Directores o Jefes de Altas Reparticiones Ministeriales; los Comandantes de Fuerzas de Apoyo Operativo de la Armada; los Comandantes de Distrito Naval, los Comodoros de Fuerzas a Flote y los Comandantes, Directores y Jefes de Unidades, Reparticiones, Academias y Escuelas, a cuyo cargo se encuentra el personal o los bienes objeto de la investigación. (Artículo 127° del D.L. N° 2.222, de 1978, artículos 156° bis y 157°, inciso 3°, del DS(M) 1340, bis, de 194, y artículos 4°, inciso primero, y 125, del Reglamento 9-10/1, de 1974)

Cuando el personal se encuentre en Comisión de Servicio, será competente para disponer su instrucción, el Comandante de la Unidad o Jefe de la Repartición en que ocurra el hecho que deba investigarse. Si la autoridad en referencia no tiene las correspondientes atribuciones disciplinarias, los antecedentes serán elevados a la autoridad disciplinaria superior para que proceda en consecuencia. En todo caso, el Jefe del inculpado o afectado deberá estar informado del curso de los antecedentes. (Artículo 4°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974)

En las Unidades o Reparticiones cuyo Comandante o Jefe, sea el único Oficial de la dotación, o si el número de Oficiales no fuere suficiente para integrar una Fiscalía Administrativa, corresponderá el nombramiento del Fiscal a la autoridad de quien dependa dicha Unidad o Repartición. (Artículo 4°, inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)

Sin perjuicio de lo dispuesto en los incisos anteriores, en cada División del Ejército, Fuerza a Flote o Zona Naval, Brigada o Guarnición Aérea, así como en la Dirección del Personal del Ejército y Comando del Personal de la Fuerza Aérea, podrán constituirse Fiscalías Administrativas Permanentes, cuya finalidad será substanciar todas las investigaciones sumarias administrativas cuyo conocimiento corresponda a la competencia de dichos Mandos y respecto de las cuales no juzguen necesario designar un Fiscal y un Secretario especiales. Una vez constituidas, bastará que la autoridad competente disponga que corresponderá a dichas Fiscalías practicar la investigación, en la misma resolución que ordene su instrucción. (Artículo 4°, inciso cuarto, del Reglamento 9-10/1, de 1974)

Los Directores y Jefes de los Organismos Técnicos, Comandantes de Unidades Internas, o Jefes de Departamento deberán informar a la brevedad a la autoridad competente para la instrucción de una Investigación Sumaria Administrativa, la existencia de hechos que motiven su substanciación. (*Artículo 4º, inciso quinto, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

**Artículo 5º.-** Cuando se requiera la practica de diligencias fuera del lugar en que la Fiscalía desempeña sus funciones, el Fiscal podrá solicitar a la *Autoridad Marítima* respectiva que ordene que tales diligencias sean practicadas por una Fiscalía Administrativa permanente, si ésta existiera en el lugar en que deba efectuarse esa práctica, o la designación de un Fiscal y un Secretario Ad-hoc, conforme al presente reglamento y a las instrucciones que el Fiscal titular le envíe. (*Artículos 5º y 125º del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**Artículo 6º.-**El Fiscal deberá ser un Oficial *de la Armada en servicio activo*, de mayor antigüedad que los posibles inculpados o afectados en los hechos que se investigan. (*Artículos 6º, inciso primero, y 125º del Reglamento 9-10/1, de 1974 y artículo 157º, inciso cuarto, del DS (M) N° 1340 bis, de 1941.*)

Secretario será un Oficial de menor antigüedad que el Fiscal. Sin embargo, cuando se investiguen hechos de menor importancia o no esté implicado o afectado un Oficial, podrá designarse un Suboficial o Sargento. En la Armada, en las Capitanías de Puerto, a falta de este personal podrá desempeñarse como Secretario un Cabo o Marinero. Con todo, en las Fiscalías Administrativas permanentes podrá ser designado como Secretario un Abogado que invista la calidad de Empleado Civil o de Personal a Contrata. (*Artículo 6º, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974.*)

Asimismo, cuando el accidente o siniestro a investigar requiera de conocimientos o preparación especial, se podrá designar en calidad de Fiscal o Secretario a un empleado civil, profesional o técnico, afecto al Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas. (*Artículo 157º, inciso final, del DS (M) N° 1340 bis, de 1941.*)

En todo caso, tanto el Fiscal como el Secretario, deben ser subordinados directos de la *Autoridad Marítima* que ordena la Investigación Sumaria Administrativa, salvo si se ha designado al efecto a una Fiscalía Administrativa permanente, en los casos que ella existiere. (*Artículos 6º, inciso tercero y 125º, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

**C.- INHABILIDADES E INCOMPETENCIAS.-**

**Artículo 7°.-** Los miembros de las Instituciones Armadas podrán excusarse de servir el cargo de Fiscal o Secretario, en el caso que los afecte alguna de las siguientes causales de inhabilidad:

- a) Imposibilidad física certificada por un médico de la Institución,
- b) Tener parentesco en línea recta o colateral, de consanguinidad hasta el tercer grado y de afinidad hasta el segundo, inclusive, o de adopción con alguno de los posibles inculpados o afectados en los hechos que se investiguen.
- c) Existir subordinación, amistad íntima o enemistad manifiesta con los afectados o presuntos inculpados en los hechos investigados.
- d) Tener el Fiscal o Secretario interés directo o indirecto en los hechos que se investigan. (*Artículo 7°, del Reglamento 9-10/1, de 1974.*)

**Artículo 8°.-** El Fiscal deberá declararse incompetente si durante la tramitación de la investigación aparecieran hechos en los que aparezca afectado o inculpadado un Oficial más antiguo. (*Artículo 8°, del Reglamento 9-10/1, de 1974.*)

**Artículo 9°.-** El Fiscal o el Secretario afectado por alguna causal de inhabilidad o incompetencia, deberá comunicar por escrito este hecho a la autoridad que ordenó instruir la investigación, ya sea antes de iniciar su substanciación, o al producirse o tomar conocimiento de ella a consecuencia de causa sobreviviente, durante su instrucción. (*Artículo 9°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

La autoridad que ordenó instruir la investigación resolverá su procedencia atendida la naturaleza e incidencia que pudiera tener en el resultado de la investigación, encontrándose facultada para suspender su tramitación por un plazo máximo de cinco días. (*Artículo 9°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

**Artículo 10°.-** Si durante la tramitación de una *Investigación Sumaria Administrativa Marítima* aparecieran hechos que revistan caracteres de delito, el Fiscal deberá de inmediato enviar, por intermedio de la autoridad que ordenó la investigación, copias autorizadas de los antecedentes necesarios al Juzgado Militar, Naval o de Aviación que corresponda, a fin de que dicho tribunal califique si los hechos son o no constitutivos de delito. (*Artículos 10°, inciso primero, y 125°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

Lo anterior es sin perjuicio de continuar con la substanciación de la investigación hasta su completo término, a fin de precisar la incidencia de los hechos en lo administrativo o disciplinario y determinar las responsabilidades correspondientes. (*Artículos 10°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

**Artículo 11°.-** La responsabilidad administrativa se extingue por la muerte o retiro del personal, por cumplimiento de la sanción, y por la prescripción de la acción disciplinaria. (*Artículo 11°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

En el caso del personal que a la fecha de su retiro se encuentre sometido a Investigación Sumaria Administrativa, el procedimiento deberá continuarse hasta su normal término, anotándose en su Hoja de Vida la sanción que el resultado del sumario determine. *(Artículo 11° , inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

La acción disciplinaria contra el personal prescribirá en dos años contados desde el día en que se éste hubiere incurrido en la acción u omisión que le da origen. *(Artículo 11° , inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

No obstante, si hubieren hechos constitutivos de delito, la acción disciplinaria prescribirá conjuntamente con la acción penal. *(Artículo 11° , inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

La prescripción de la acción disciplinaria se suspende desde la fecha de la resolución que ordene la instrucción de la investigación sumaria administrativa correspondiente. *(Artículos 11° y 125° , del Reglamento 9-10/1, de 1974).*



## CAPÍTULO N° 2

## PROCEDIMIENTO

## A.- GENERALIDADES.-

**Artículo 12°.-**El plazo para substanciar una investigación sumaria administrativa marítima será de 20 días. *(Artículo 12°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974).*

Si durante este término no se hubiese podido rendir la prueba necesaria para dar por concluida la investigación, o faltaren diligencias por practicar, la autoridad que ordenó su instrucción podrá - sin perjuicio de lo que establece el Artículo 104° del presente reglamento excepcionalmente, y previa petición fundada del Fiscal, prorrogar el plazo de instrucción del sumario hasta completar 60 días. *(Artículo 12°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1,*

Si al resolver la prórroga del plazo, la autoridad notare que las pruebas o diligencias no se han practicado por demora injustificada u otro hecho imputable al Fiscal, deberá imponer a este último la sanción correspondiente. *(Artículo 12°, inciso tercero, del Reglamento 9-10/1,*

Los plazos señalados en el presente reglamento, serán siempre de días hábiles, considerándose los días sábado como inhábiles. *(Artículo 12°, inciso cuarto, del Reglamento 9-10/1, de 1974).*

**Artículo 13°.-** El Fiscal debe actuar con absoluta rectitud e imparcialidad y sin otra finalidad que el esclarecimiento de la verdad, investigando con igual celo las circunstancias que establezcan la responsabilidad del inculpado, como también las que lo eximan de ella o la atenúen. *(Artículo 13°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

El Secretario, en su calidad de Ministro de Fe, firmará con el Fiscal todas las resoluciones que éste dicte, incluso el Dictamen Fiscal, y todas las diligencias que se haya ordenado practicar, y cooperará con él en la substanciación de la investigación. *(Artículo 13°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

En el desempeño de su cargo deberá proceder con rectitud, celo e imparcialidad. *(Artículo 13°, inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

Corresponde conjuntamente al Fiscal y al Secretario la custodia del expediente, con los documentos y antecedentes que forman parte de la investigación. *(Artículo 13°, inciso cuarto, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 14°.-**Las actuaciones y diligencias de las investigaciones serán reservadas y sólo podrán conocer de ellas el Fiscal y el Secretario, la Autoridad que dispuso su substanciación, los Superiores jerárquicos directos de éstos, los Oficiales de Justicia que deban informar en ellas y los inculpados o afectados, en su oportunidad. *(Artículo 14°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

Una vez terminada la investigación se le podrá dar publicidad, siempre que así lo estime conveniente la Autoridad a quien le haya correspondido resolver. (*Artículo 14º, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

Al Fiscal y al Secretario les está estrictamente prohibido comentar o divulgar los hechos que conozcan con motivo de la investigación, aún después de terminada ésta. La transgresión de esta prohibición se considerará, según su trascendencia, falta grave o gravísima, a menos que constituya delito. (*Artículo 14º, inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

## **B.- DEL EXPEDIENTE.-**

**Artículo 15º.-** El expediente está constituido de tres partes:

1. **Encabezamiento:** Integrado por la carátula, la resolución de la Autoridad que designa al Tribunal, y el Parte o Denuncia, cuando lo haya;
2. **Cuerpo de la Investigación Sumaria Administrativa:** Reúne las diligencias practicadas por el Fiscal y los documentos que se presenten durante la substanciación de la investigación para la comprobación de los hechos y/o para la determinación de los responsables y termina con el Dictamen Fiscal; y
3. **Trámites posteriores a Dictamen Fiscal:** Comprende las diligencias posteriores a la entrega de la investigación a la Autoridad que la ordenó instruir, tales como reapertura, nuevas declaraciones, peritajes y otros documentos, hasta la resolución definitiva de la Autoridad superior y archivo del expediente. (*Artículo 15º, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

## **C.- DEL ENCABEZAMIENTO.-**

### **a.- Resolución.-**

**Artículo 16º.-** Desde el momento que la Autoridad *Marítima* competente para disponer una investigación sumaria administrativa, tome conocimiento de un hecho que debe ser investigado de conformidad a las normas indicadas en el Capítulo N°1, dictará una Resolución ordenando su substanciación y nombrará un Fiscal, u ordenará que su tramitación se practique por la Fiscalía Administrativa Permanente, según corresponda. Asimismo, nombrará un Secretario, u autorizará al Fiscal para que lo haga. Si la resolución nada dijese a este último respecto, se entenderá que el Fiscal queda autorizado para efectuar tal nombramiento. (*Artículos 16º, inciso primero, y 125º, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

Asimismo, nombrará un Secretario, o autorizará al Fiscal para que lo haga. Si la resolución nada dijese a este último respecto, se entenderá que el Fiscal queda autorizado para efectuar tal nombramiento. (*Artículos 16º, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

En accidentes terrestres, marítimos o aéreos el mensaje que da cuenta de los hechos bastará para disponer la iniciación de la investigación. (*Artículos 16° , inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**Artículo 17°.-** El Fiscal investigará sólo aquello que la Resolución ordene. Sin embargo, si aparecieren otros hechos o circunstancias de importancia, que deban ser investigadas, deberá ponerlos en conocimiento de la Autoridad que ordenó instruir la investigación. La Autoridad podrá ampliar la Resolución inicial o disponer se instruya otra investigación por un Fiscal diverso. (*Artículo 17° , del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**b.- Parte o Denuncia.-**

**Artículo 18°.-** Cuando el hecho no conste a la Autoridad *Marítima* competente o cuando lo estime necesario para la seriedad del denuncia, se requerirá a la persona que le haya dado cuenta del hecho para que formule un Parte o Denuncia, que será agregado a los autos. (*Artículo 18° , inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

En este documento se indicará, con la mayor claridad y precisión, los siguientes datos:

- 1.- Naturaleza y circunstancias del hecho;
- 2.- Nombres y apellidos de los inculpados o afectados como autores, cómplices o encubridores, si los hubiere;
- 3.- Nombres y apellidos de los testigos, y
- 4.- Pormenores necesarios para que el superior pueda apreciar con exactitud el asunto por investigar. (*Artículo 18° , inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

D.- CUERPO DE LA INVESTIGACIÓN SUMARIA ADMINISTRATIVA  
MARÍTIMA.-

a.- Normas Generales

**Artículo 19°.** El Fiscal que se designe, asistido por su Secretario, procederá practicar todas las diligencias que estime convenientes para el esclarecimiento de los hechos ordenados investigar, siguiendo el procedimiento señalado para cada caso y dentro de los plazos establecidos en el artículo 12. *(Artículo 19° , inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

El Fiscal estará sujeto a las eventuales responsabilidades disciplinarias que se deriven por el incumplimiento de lo dispuesto en el inciso anterior. *(Artículo 19°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 20°.-** El cuerpo del expediente se irá formando con las actuaciones (declaraciones, documentos, informes, etc.) que se practiquen y con las Resoluciones que el Fiscal dicte sucesivamente, guiándose para redactarlos por los modelos de formularios anexos a este Reglamento y que hayan sido aprobados en conformidad al Art. 24. Esta secuencia sólo se interrumpe para agregar documentos inmediatamente después de terminada la diligencia que se está efectuando. *(Artículo 20°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

*Las diligencias de la Investigación Sumaria Administrativa se extenderán por escrito, agregándose en forma correlativa y cronológica las declaraciones de los inculpados y testigos, así como los documentos, informes, peritajes y cualquier otro medio probatorio que el Fiscal considere indispensable para el esclarecimiento de los hechos que se investigan. (Artículo 158, letras a) y b) del DS(M) N° 1340 bis, de 1941)*

Cada hoja, sea con diligencia o documentos, será numerada por el Secretario, correlativamente, con cifras que se colocarán en su parte superior, en el orden cronológico en que se realicen las diligencias o lleguen los documentos. *(Artículo 20°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

No podrán desglosarse las hojas que constituyen el expediente, pero excepcionalmente y por motivos fundados, podrá desglosarse documentos. En este caso, el Secretario procederá a reemplazar tales documentos por una hoja que contenga los datos elementales para su ubicación, si fuere necesario, y una somera enunciación de lo que éste contenía. La hoja de reemplazo podrá ser una sola cuando se trate de sustituir a varias hojas seguidas y, en caso contrario, se colocará una hoja por cada documento que fuere menester desprender del expediente. Las hojas de reemplazo serán firmadas por el Fiscal y Secretario y no se alterará la numeración de las hojas que queden en el expediente. *(Artículo 20°, inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

El Secretario verificará la ordenación correlativa de las hojas y documentos que forman la investigación. Asimismo, elaborará la carátula correspondiente y asegurará el conjunto del expediente con tres broches, corchetes o costuras igualmente espaciados en el alto y a un centímetro del borde izquierdo del expediente. (*Artículo 20º, inciso cuarto, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

En caso de pérdida o destrucción de un expediente, en trámite o terminado, la autoridad que ordenó instruir dicha investigación sumaria administrativa, deberá dictar resolución ordenando su reconstitución, previo informe del Fiscal donde compruebe haber agotado todas las medidas necesarias para su ubicación. Lo anterior, es sin perjuicio de las medidas disciplinarias que proceda imponer a los responsables, si los hubiere. (*Artículo 20º, inciso quinto, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

Para los efectos señalados en el inciso anterior, el Fiscal podrá aprovechar aquellas piezas de que exista copia fidedigna, debiendo proceder en lo demás de acuerdo a la tramitación ordinaria de la investigación. (*Artículo 20º, inciso sexto, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

**Artículo 21º.-** Las diligencias y actuaciones del Fiscal se escribirán en ambas carillas en papel proceso a máquina o a mano con letra clara y legible, cuando es absolutamente imposible hacerlo a máquina, siguiendo las líneas correspondientes. A falta de papel proceso se usará papel oficio rayado o papel original para máquina siguiendo el mismo sistema. (*Artículo 21º, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

Las diligencias deben extenderse sin abreviaturas, salvo las reglamentarias, sin dejar blancos y sin raspar el papel para hacer enmiendas. Pero si es necesario enmendar o entrerrenglonar una o más palabras, el Fiscal y el Secretario pondrán una media firma al margen de las enmendaduras o entrerrenglonaduras. Cuando sea necesario anular una o más palabras se colocarán entre paréntesis y se dejará constancia al final de la diligencia y antes de las firmas, que tal o tales palabras entre paréntesis, no valen. (*Artículo 21º, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

En la expresión de las fechas, horas, cantidades y numeración, se emplearán cifras, salvo que tales expresiones puedan influir o ser esenciales en la determinación del hecho investigado y sus circunstancias, en cuyo caso deberá estamparse con cifras y letras. (*Artículo 21º, inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

**Artículo 22º.-** El Secretario inutilizará en las hojas de las diligencias todas las páginas o parte de ellas que hubieren quedado en blanco por cualquier motivo, trazando dos líneas diagonales cruzadas y rubricando en lugar visible. (*Artículo 22º, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

Cuando se agreguen documentos, deberá colocarse al final o al reverso de ellos, y como resolución de la Fiscalía, después del lugar y fecha, "A los Antecedentes", suscribiéndola el Fiscal y Secretario. (*Artículo 22º, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

**Artículo 23°.-** Por regla general, las notificaciones que se realicen en una investigación deberán hacerse personalmente, entregando copia íntegra de la resolución respectiva, y bajo firma del notificado, dejando constancia de todo ello en el expediente. Con todo, la citación de testigos se efectuará de conformidad a lo dispuesto en los Artículos 47°, 48° y 49° del presente reglamento. *(Artículo 23°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

Si no pudiese hacerse la notificación en la forma establecida en el inciso anterior, ella podrá practicarse mediante carta certificada, oficio, radiograma u otro medio análogo, dirigido a su domicilio o al lugar donde se encontrare la persona que debe ser notificada, conteniendo copia íntegra o transcripción de la actuación, trámite o resolución respectiva. De este hecho deberá dejarse constancia en el expediente, entendiéndose realizada la notificación, cumplidos tres días desde el despacho o envío de los referidos documentos. *(Artículo 23°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

No obstante lo anterior y para el caso que la persona que debe ser notificada se encontrare imposibilitada absolutamente en razón de enfermedad, para tomar conocimiento de alguna resolución que le afecte, ésta deberá comunicarse personalmente o por carta certificada a las personas que dispone el Artículo 88 bis de la Ley 18.948, Orgánica Constitucional de las Fuerzas Armadas, en el orden que en ese mismo Artículo se establece, con el objeto de que ellas adopten las medidas necesarias para el adecuado resguardo de los derechos e intereses del afectado. Si dentro de las personas a notificar se encontraren menores de edad, no se perfeccionará la notificación hasta que se comunique la resolución respectiva a sus representantes legales. *(Artículo 23°, inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

Serán funcionarios competentes para efectuar las notificaciones a que se refiere este Artículo, el Fiscal y el Secretario de la investigación, durante el curso de su tramitación, y el personal de la sección o departamento de personal de la Unidad o Repartición donde presta servicios la persona que deba ser notificada, para efectos de notificar la resolución de la autoridad que ordenó instruir la investigación, de cualquier otro superior, o cuando la notificación deba practicarse en un lugar geográfico distinto a aquél en que funciona la Fiscalía. *(Artículo 23°, inciso cuarto, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

Sin perjuicio de lo dispuesto en este Artículo, cada Institución podrá establecer normas particulares de notificación en materia de investigaciones sumarias administrativas, para casos calificados, los que deberán garantizar a la persona que se notifica, el oportuno y completo conocimiento de la resolución o actuación correspondiente, permitiéndole ejercer los derechos a que haya lugar. *(Artículos 23°, inciso quinto, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 24°.-** Para facilitar la redacción de las actuaciones que deban practicarse y las resoluciones que sea necesario dictar, los Fiscales se guiarán por los formularios que, aprobados por los Comandantes en Jefe, se anexarán al final de este Reglamento. *(Artículo 24°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

Del mismo modo, los Comandantes en Jefe Institucionales, quedan facultados para dictar las instrucciones necesarias para la substanciación de ciertas investigaciones, tales como las relativas a siniestros marítimos, accidentes de aviación, accidentes del personal, sean o no en actos determinados del servicio, etc. Estas instrucciones formarán parte de este Reglamento, y tendrán por objeto reunir la mayor cantidad de elementos de juicio necesarios para la adecuada resolución de las Autoridades en ciertas materias especiales. *(Artículo 24°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

Los errores de procedimiento producirán nulidad en una Investigación Sumaria Administrativa, sólo cuando digan relación con trámites que tengan una incidencia decisiva en su resultado. La nulidad podrá ser parcial o total, ya que sólo afectará a la diligencia o a las diligencias en que se hubiere incurrido en error, y a las demás que se hayan practicado basándose o tomando en cuenta aquella o aquellas en que se erró, las que deberán ser cumplidas nuevamente. *(Artículo 24°, inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

La nulidad sólo podrá ser declarada mediante resolución fundada por cualquiera de las autoridades que tengan atribuciones para resolver la investigación de que se trate, ya sea de oficio o a solicitud escrita de los inculcados o afectados, quienes podrán solicitarla al presentar descargos, reconsideración, reclamación o apelación, según corresponda. *(Artículo 24°, inciso cuarto, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

La resolución que declare la nulidad deberá indicar claramente los errores que afectan a la investigación, señalando determinadamente cuáles actos o diligencias quedan nulos. Contra esta resolución podrán interponerse los recursos de reconsideración, reclamación y apelación, de conformidad a lo dispuesto en los Artículos 90° y siguientes de este reglamento. *(Artículo 24°, inciso quinto, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

## **b.- Actuaciones de la Fiscalía.**

### **1).- Ratificación del Parte o Denuncia.-**

**Artículo 25°.-** Una vez que haya recibido la Resolución de la Autoridad *Marítima* competente; el Fiscal dará de inmediato comienzo a la investigación. Para ello llamará a su presencia al que ha denunciado los hechos o firmado el parte o denuncia para que los ratifique, amplíe o precise, si es necesario. Esta será, como norma general, la primera diligencia de la Investigación. *(Artículos 25° , inciso primero y 125°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

Sin embargo, no será necesaria la ratificación en caso de que el Parte o Denuncia haya sido formulado por un Oficial Institucional. Tampoco será necesaria la ratificación cuando el Parte haya sido pasado por personal dependiente de la Comandancia que ordenó instruir la Investigación. Con todo, el Fiscal podrá citar al denunciante para que amplíe, precise y esclarezca los hechos contenidos en el Parte o Denuncia. *(Artículo 25°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**2).- Comprobación de los hechos y determinación de los responsables.-**

**Artículo 26°.-** En general, los medios de prueba de que pueda valerse el Fiscal para acreditar los hechos y determinar los responsables en una investigación son los siguientes:

- a) Declaraciones testimoniales
- b) Confesión del inculpado
- c) Careos
- d) Documentos
- e) Informe de peritos
- f) Inspección personal del Tribunal, y
- g) Presunciones (*Artículo 26°, inciso primero del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

No obstante lo anterior, el Fiscal podrá utilizar cualesquiera otros medios probatorios que estime convenientes, los que se apreciarán de acuerdo con las normas de la sana crítica y en concordancia con las demás pruebas existentes. En todo caso, tales medios podrán constituir por sí solos plena prueba en una materia determinada, solamente si reúnen los requisitos que, para constituir prueba completa, se exige respecto de las presunciones. (*Artículo 26°, inciso segundo del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

**3).- De las declaraciones.-**

**Artículo 27°.-**El nombre genérico “declaraciones” incluye los dichos de los inculpados, afectados o testigos que son citados por la Fiscalía para ser interrogados en relación con los hechos que se investiguen. Todos ellos quedan incluidos en el término “declarantes”. (*Artículo 27°, del Reglamento 9-10/11, de 1974*)

**Artículo 28°.-** Los declarantes serán interrogados separada y sucesivamente, sin que aquellos que no han declarado, puedan presenciar las declaraciones de los otros. El Fiscal deberá adoptar las medidas conducentes para evitar que los que hayan declarado puedan comunicarse con los que no hubieren prestado declaración. (*Artículo 28°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

**Artículo 29°.-** El declarante será individualizado en su primera comparecencia ante la Fiscalía. Si pertenece a las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad Pública, se le exigirá el nombre, apellidos, grado, repartición en que presta sus servicios, cédula nacional de identidad, escalafón y fecha de nacimiento. (*Artículo 29°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

A las personas que no pertenecen a las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad Pública, se les identificará por medio de los siguientes datos: nombres, apellidos, profesión, Cédula Nacional de Identidad, domicilio, nacionalidad y edad. (*Artículo 29°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)



**Artículo 30°.-** El interrogatorio tendrá por objeto la averiguación de los hechos y la participación que en ellos hubiere cabido al afectado o inculpado, como también la de otras personas que figuren en el Parte o Denuncia, o sean mencionados en su declaración. Asimismo, las circunstancias que eximan, atenúen o agraven la responsabilidad. *(Artículo 30°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 31°.-** El Fiscal podrá interrogar a los declarantes cuantas veces lo estime conveniente para la averiguación de los hechos. Asimismo, el inculpado o afectado podrá solicitar que se le tome declaración cuantas veces estime necesario, ya sea para su defensa, o para la mejor aclaración de los hechos. El Fiscal podrá acceder a ello cuando dicha declaración conduzca a tales fines. *(Artículo 31°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 32°.-** Si en interrogatorios posteriores el declarante se contradijere o retractare de lo declarado anteriormente, expondrá el motivo de sus contradicciones y las causas de su retractación. *(Artículo 32°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 33°.-** El Fiscal podrá interrogar al declarante en el lugar en que hubieren ocurrido los hechos, o poner en su presencia los objetos o cosas relacionadas con ellos sobre los cuales hubiere de versar la declaración, dejando constancia de esta circunstancia y de todos los detalle de importancia. También podrá disponer que el declarante describa detalladamente dichos objetos o que los reconozca entre otros semejantes y adoptar todas las medidas necesarias para cerciorarse de la exactitud de la declaración. *(Artículo 33°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 34°.-** Las preguntas versarán sobre los actos, materia de la investigación, o que se relacionen con ella. El Fiscal dejará que el declarante narre sin interrupción los hechos sobre los cuales declara y solamente le exigirá las explicaciones que sean necesarias para aclarar puntos oscuros o dudosos de su declaración. Después le dirigirá las preguntas que crea oportunas para completar su exposición. *(Artículo 34°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 35°.-** El Fiscal será el encargado de redactar, dictándole al Secretario, las declaraciones que haga y las respuestas al interrogatorio que dé el declarante, haciéndolo en la forma más exacta y precisa, y empleando en lo posible, las mismas palabras utilizadas por éste. *(Artículo 35°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 36°.-** En determinadas circunstancias y atendiendo especialmente a la gravedad del asunto investigado y a la preparación y cultura del declarante, el Fiscal podrá permitir que aquél dicte su declaración o que consulte en su presencia apuntes o notas sobre el particular. *(Artículo 36°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 37°.-** El declarante podrá leer su declaración una vez que ésta haya sido escrita; si no lo hiciere, se la leerá en voz alta el Secretario. *(Artículo 37°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

La declaración será firmada por el declarante y por el Fiscal y Secretario. Si el declarante no pudiere o no quisiere firmar, se dejará constancia consignándose la razón de ello. *(Artículo 37°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 38°.-** El declarante será interrogado al tenor de las citas que de él se hubieren efectuado, para lo cual el Fiscal le dará todas las explicaciones para la correcta comprensión del asunto sobre el que debe declarar, teniéndose cuidado de que las declaraciones sean lo más precisas y concretas posibles, y relacionadas con los hechos que se investigan. *(Artículo 38°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 39°.-** Todo declarante explicará circunstancialmente los hechos sobre los que declara y dará razón de sus dichos, expresando si los ha presenciado, si los deduce de antecedentes que conoce, o si los ha oído referir a otras personas, cuyos nombres y residencias determinará en cuanto sea posible. *(Artículo 39°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

El Fiscal, con conocimiento cabal de la investigación, orientará la declaración hacia lo substancial y pertinente no permitiendo que el declarante divague sobre hechos o circunstancias accidentales que no digan relación con lo investigado. *(Artículo 39°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**i.- Declaración testimonial.-**

**Artículo 40°.-** El Fiscal estará facultado para interrogar como testigos a todas aquellas personas que, según el Parte o Denuncia, lo declarado por el afectado o inculpado, u otros antecedentes de la investigación, resulten tener conocimiento sobre los hechos que se investigan, teniendo presente lo que dispone el Art. 50 para que tales hechos puedan darse por establecidos. *(Artículo 40°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 41°.-** El Fiscal, si lo estima conveniente, instruirá al testigo de la obligación que tiene de ser veraz y de las penas con que la Ley castiga el delito de perjurio o de falso testimonio. (Art. 210 del Código Penal). *(Artículo 41°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 42°.-** Antes de interrogar a cada testigo, el Fiscal le hará prestar juramento al tenor de la fórmula siguiente *(Artículo 42°, inciso primero del Reglamento 9-10/1, de 1974):*

“JURA POR DIOS DECIR VERDAD”. El interrogado responderá: “SI JURO”.

Si por motivos personales o religiosos, el declarante se negara a realizar dicho juramento, bastará consignar la promesa de la veracidad de sus declaraciones. *(Artículo 42°, inciso segundo del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 43°.-** No deberán consignarse en la investigación aquellas declaraciones de testigos que, a juicio del Fiscal, fueren manifiestamente inconducentes a la comprobación de los hechos. En este caso, se dejará testimonio de la comparecencia del testigo y de las razones por las cuales no se consigna su declaración. *(Artículo 43°, del Reglamento 9-10/1, de 1974).*

**Artículo 44°.-** Lo siguientes miembros del Ejército, o sus equivalentes de la Armada, Fuerza Aérea de Chile y Carabineros, prestarán declaración al Fiscal, de acuerdo con la forma o procedimiento que se indica:

- a.- **Declaración por escrito:** Los Oficiales Generales y Superiores, los Jueces y Oficiales de Justicia que desempeñan funciones judiciales de las tres Instituciones y los Fiscales de Juzgados de las mismas;
- b.- **En la Comandancia del Buque, Unidad o Repartición:** Los respectivos Comandantes;
- c.- **En sus Oficinas:** Los Tenientes Coroneles, Mayores y grados equivalentes. En caso que el fiscal sea de mayor antigüedad que el testigo, éste concurrirá a declarar a la oficina de la Fiscalía, y
- d.- **En su domicilio o lugar de hospitalización:** En su domicilio o lugar de hospitalización: los que por enfermedad, embarazo o cualquier otro impedimento calificado por la Fiscalía se encuentren imposibilitados de comparecer a prestar declaración.

Con todo, el derecho establecido en el presente artículo podrá ser renunciado por las personas enunciadas en él. (*Artículo 44°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**Artículo 45°.-** No pueden ser obligados a declarar como testigos cuando se trate de establecer responsabilidad de determinada persona:

- a) El cónyuge del inculpado, sus ascendientes o descendientes, sus padres o hijos adoptivos, sus parientes colaterales legítimos dentro del cuarto grado de consanguinidad (hermanos, tíos, sobrinos carnales y primos hermanos), parientes por afinidad en línea directa o dentro del segundo grado de la colateral (suegros, yernos, cuñados, etc.)
- b) Aquellas personas que, por su estado, profesión o función legal, como abogado, médico o confesor, tiene el deber de guardar el secreto que se les haya confiado, pero únicamente en lo que se refiere a dicho secreto.

El Fiscal deberá advertir al testigo que se halle en uno de estos casos, que no tiene obligación de declarar en contra del inculpado, pero que puede hacer las observaciones que considere oportunas. Dichos testigos están obligados a declarar respecto de los demás aspectos de la investigación que no tengan relación con alguna de las situaciones indicadas en las letras a) y b) de este artículo. (*Artículo 45°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**Artículo 46°.-** Las siguientes personas están inhabilitadas para declarar como testigos:

- a) Los procesados por crimen o simple delito y los condenados por crimen o simple delito mientras cumplen su condena, a menos que se trate de un hecho ocurrido en el establecimiento en que el testigo se encuentre preso;
- b) Los que hubieren sido condenados por falso testimonio y aquellos respecto de quienes se probare que han incurrido en falsedad al prestar una declaración jurada;
- c) Los que al momento de declarar se encuentren en estado de ebriedad;

- d) Los que, en general, a juicio del Fiscal, carezcan de la imparcialidad necesaria para declarar, por tener interés directo o indirecto en el resultado de la investigación, o por tener amistad íntima o enemistad manifiesta con el inculpado;
- e) Los denunciantes a quienes afecta directamente el hecho sobre el que declaren, a menos que presten la declaración a solicitud del inculpado y en interés de su defensa.
- f) Los que declaren sobre hechos que no han podido apreciar directamente, sea por carencia de facultades o aptitudes, sea por imposibilidad material que resultare comprobada, y
- g) Los que no pueden exponer sus ideas de palabra o por escrito, ni tampoco darse a entender con perfecta claridad por medio de signos.
- h) Los menores de 14 años. Podrán sin embargo aceptarse sus declaraciones sin previo juramento y estimarse como presunción, si tienen discernimiento suficiente a juicio de la Fiscalía. *(Artículo 46°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 47°.**-Para citar a un testigo de la Institución que preste servicios en una Unidad, Buque o Repartición no dependiente de la Autoridad que nombró al Fiscal, se enviará un Oficio o mensaje al Comandante o Jefe que corresponda, indicando el objeto de la citación y el día y hora en que deberá concurrir. *(Artículo 47°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974).*

Si el testigo es de las Fuerzas Armadas y se encuentra fuera del lugar en que funciona la Fiscalía, se solicitará a la Fiscalía Administrativa de su radio jurisdiccional que se le tome declaración al tenor de una Minuta que le será remitida por la Fiscalía de Origen. Si esto no fuere posible, se solicitará al Comandante o Jefe de quien dependa, la designación de un Fiscal y Secretario ad-hoc, para que cumpla esta diligencia. *(Artículo 47°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974).*

Si el testigo no pertenece a las Fuerzas Armadas y reside fuera de la localidad en que tenga su asiento la Fiscalía, podrá interrogársele por medio de un exhorto dirigido a la Autoridad Militar, Naval o Aérea más cercana al lugar de su residencia, acompañando al oficio una minuta o cuestionario en la misma forma señalada en el inciso anterior, previniendo al funcionario exhortado de las formalidades con que debe proceder a interrogarlo. *(Artículo 47°, inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974).*

**Artículo 48°.**-Para citar a testigos pertenecientes a otra rama de la Defensa Nacional, el Fiscal deberá dirigir un oficio a la Autoridad de quien dependa dicho testigo, solicitándole la concurrencia de éste, e indicándole el objeto de la citación. *(Artículo 48°, del Reglamento 9-10/1, de 1974).*

**Artículo 49°.**-Los fiscales pueden citar a testigos no pertenecientes a las Fuerzas Armadas para prestar declaración ante la Fiscalía. Si se negaren a concurrir *el Fiscal dejará constancia de este hecho en el expediente, y dará cuenta a la Autoridad Marítima competente de la negativa de la persona a concurrir a la citación para prestar declaración en la Investigación Sumaria Administrativa, a fin de que proceda a sancionar al rebelde con una multa de hasta 10.000 pesos oro.* *(Artículo 49°, del Reglamento 9-10/1, de 1974 y artículo 126° del D.L. N° 2.222, de 1978).*

**Artículo 50°.**-El Fiscal, apreciará el valor probatorio de las declaraciones de testigos con sujeción en cuanto fuere posible a las siguientes normas:

- a.- Las declaraciones de dos o más testigos hábiles, que concuerden en el hecho, lugar y tiempo en que acaeció, y no contradichas por otra u otras igualmente hábiles, podrán constituir plena prueba acerca de lo que se investiga. Para lo anterior, será necesario que se hayan prestado bajo juramento, o promesa de decir verdad, según corresponda, que el hecho haya podido caer directamente bajo la acción de los sentidos del testigo que declara y que éste dé razón suficiente de sus dichos, expresando por qué y de qué manera sabe lo que ha aseverado.
- b.- La declaración de un testigo imparcial y verídico, constituye una presunción que puede llegar a ser plena prueba cuando concuerda con otros antecedentes ya establecidos en la investigación y presente caracteres de veracidad y precisión suficientes para formar el convencimiento del Fiscal;
- c.- Cuando sean contradictorias las declaraciones de los testigos, se tendrá por cierto lo que declararon aquellos que aún cuando fueren menos en número, se estime que dicen la verdad por estar posesionados de los hechos, por aparecer más imparciales y verídicos, o por hallarse más conformes en sus declaraciones con otros antecedentes de la investigación; y
- d.- Se estimará como no probado el hecho, cuando los testigos incurran en contradicciones fundamentales acerca de él y haya equivalencia en el número y calidad de los testigos que declaren en una u otra forma, de tal manera que lógica y razonablemente, no puede darse más crédito a los unos que a los otros. (*Artículo 50°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**Artículo 51°.**- Los testigos inhábiles pueden ser llamados a declarar y en tal caso sus declaraciones constituyen indicios que podrán ser tomados en cuenta si concordaren con los antecedentes del proceso. (*Artículo 51°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

## **ii).- Confesión del inculcado o afectado.-**

**Artículo 52°.**- A los inculcados o afectados no se les hará prestar el juramento de rigor, sino que el Fiscal los exhortará a que digan la verdad, advirtiéndoles que deben responder de una manera clara y precisa a las preguntas que se les hicieren. (*Artículo 52°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**Artículo 53°.**- Se permitirá al inculcado o afectado manifestar lo que estime conveniente para determinar su inocencia o para explicar los hechos y se evacuarán con prontitud las diligencias que proponga, o las que se deriven de las citas que haga, tendientes a comprobar sus aseveraciones, salvo que el Fiscal las estime innecesarias o no pertinentes. (*Artículo 53°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**Artículo 54°.**- Por ningún motivo se emplearán promesas, coacciones o amenazas para obtener que el inculcado declare la verdad. (*Artículo 54°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**Artículo 55°.-** La confesión del inculpado sólo sirve para comprobar su participación en el hecho materia de la investigación, pero no es suficiente, por sí sola, para probar el hecho que se investiga, sino que es necesario que este último esté acreditado por alguno de los otros medios de prueba que se señalan en el artículo 26. *(Artículo 55°, del Reglamento 9-10/1, de 1974).*

**Artículo 56°.-** Si el inculpado confiesa su participación en el hecho investigado, pero al mismo tiempo expone circunstancias que puedan eximirlo o atenuar su responsabilidad y ellas no estuvieren comprobadas en la investigación, el Fiscal les dará valor o no, según corresponda, atendiendo al modo en que verosímilmente acaecieron los hechos y a los datos que arroja la investigación, para apreciar los antecedentes, la exactitud de su exposición, el carácter y la veracidad del inculpado. *(Artículo 56°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 57°.-** Si el inculpado se retractare de su confesión, no será oído, a menos que compruebe inequívocamente que la prestó por error, por apremio o por no haberse encontrado en el libre ejercicio de su razón en el momento de practicarse la diligencia. *(Artículo 57°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

### iii).- Careos.-

**Artículo 58°.-** Cada vez que los declarantes discordaren acerca de un hecho o de alguna circunstancia que tenga interés en la investigación, el Fiscal podrá confrontar o carear a los discordantes, a fin de que expliquen la contradicción, o que se pongan de acuerdo sobre la verdad de lo sucedido.

En general, el careo debe hacerse sólo entre dos personas. *(Artículo 58°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 59°.-** Para efectuar el careo el Fiscal hará comparecer ante él a las personas cuyas declaraciones sean contradictorias, y juramentando o consignando la promesa de los testigos y exhortando a decir verdad a los inculpados o afectados, hará leer por el Secretario o leerá por sí mismo, el punto en que las declaraciones se contradigan. A continuación preguntará a cada uno de los discordantes si se ratifican en sus dichos o si tienen algo que agregar, quitar o modificar a lo expuesto. *(Artículo 59°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 60°.-** Si un declarante altera su declaración, concordándola con la de otro, el Fiscal tratará de averiguar la razón que tenga para cambiarla y la que tuvo para haber declarado en los términos que lo hizo anteriormente. *(Artículo 60°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 61°.-** Si los discordantes se limitaren a ratificarse, el Fiscal les manifestará la contradicción que existe entre sus respectivos dichos y los amonestará para que se pongan de acuerdo sobre la verdad, permitiendo al efecto que cada uno de los careados haga al otro, por medio del Fiscal, las preguntas que estime conducentes y las reconveniones a que las respuestas dieran lugar. *(Artículo 61°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 62°.-** Si fueren diversos los hechos o circunstancias acerca de los cuales concurrieren las divergencias, el careo se referirá separada y sucesivamente a cada uno de ellos. *(Artículo 62°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 63°.-** En la diligencia del careo se dejará constancia con la mayor exactitud de las preguntas, reconvenciones y respuestas de las personas careadas, redactándolas el Fiscal, en cuanto sea posible, con las mismas palabras con que hubieren sido expresadas. *(Artículo 63°, del Reglamento, de 1974)*

#### **4).- Documentos.-**

**Artículo 64°.-** Documento es todo escrito en el cual se consigna un hecho.

Los documentos pueden ser públicos o privados

Documento público es el autorizado con las solemnidades legales por el funcionario competente. Son documentos públicos entre otros: Los Certificados de Matrimonio, Nacimiento o Defunción; las Escrituras Públicas; las Cédulas de Identidad; los Certificados de Servicios de la Dirección General del Personal, las copias de Decretos Supremos debidamente autorizados, etc.

Documento privado es todo escrito en que conste algún hecho, y que no constituya documento público.

El Fiscal deberá incorporar a la investigación sólo documentos originales, o bien copias autorizadas o autenticadas por la competente autoridad. *(Artículo 64°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 65°.-** El documento público constituye prueba completa de haber sido otorgado y de su fecha, pero no en cuanto a la verdad de las declaraciones que en él haya hechos los interesados. En este punto sólo se hace plena fe en contra de los declarantes. *(Artículo 65°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 66°.-** Los documentos públicos otorgados fuera de Chile, deberán presentarse debidamente legalizados, con arreglo a lo previsto en el art. 345 del Código de Procedimiento Civil. Además, si estuvieren redactados en lengua extranjera, deberá agregarse la traducción oficial correspondiente. *(Artículo 66°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 67°.-** Para que los documentos privados tengan valor probatorio, deberán ser reconocidos por quien los haya escrito o firmado, siempre que el Fiscal estime necesario el reconocimiento para los fines de la investigación. *(Artículo 67°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 68°.-** Se agregarán, a la investigación los documentos emanados de terceras personas, presentados con el conocimiento de sus autores o dueños, y siempre que tengan relación directa con los hechos investigados. Aún sin ese consentimiento se agregarán cuando la Fiscalía lo estime indispensable, pudiendo en tales casos ordenar que se mantengan en reserva por el Secretario, dejándose constancia en la investigación.

Cuando el Fiscal estime necesario agregar a la investigación documentos secretos pertenecientes o emanados de las Fuerzas Armadas, Carabineros o Policía de Investigaciones, los requerirá mediante solicitud fundada dirigida por conducto regular a la autoridad institucional correspondiente. Sin embargo, si la autoridad requerida considerare que su remisión puede afectar la seguridad del Estado, la Defensa Nacional, el orden público o la seguridad de las personas, podrá rehusarse a ello. En tal caso, el Fiscal podrá recurrir a la autoridad superior respectiva, pudiendo llegar por conducto regular hasta el Comandante en Jefe, General Director o Director General, según el caso, quien resolverá en definitiva.

El Fiscal dispondrá la formación de un cuaderno separado para agregar los documentos secretos que le sean remitidos, al que se incorporarán las declaraciones de testigos que se requiera mantener en reserva para preservar secretos que interesen a la seguridad del Estado, la Defensa Nacional, el orden público o la seguridad de las personas.

Todos los que hubieren tomado conocimiento de estos antecedentes estarán obligados a mantener el secreto de su existencia y contenido, aun cuando hubiere terminado la investigación. (*Artículo 68°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

#### **5).- Informe de Peritos.-**

**Artículo 69°.-** Sin perjuicio de lo dispuesto en reglamentaciones especiales, el Fiscal podrá designar uno o más peritos cada vez que lo estime conveniente y, en especial, en los siguientes casos:

1. Cuando se trate de hechos para cuya apreciación se necesiten conocimientos especiales de alguna ciencia o arte;
2. Si se trata de investigar el deterioro o ruptura de elementos y las condiciones en que han quedado para seguir en servicio, y
3. Cada vez que se necesite determinar el valor de un objeto susceptible de apreciación pecuniaria que no puede ser determinado por otros medios.

Cuando el Fiscal tenga conocimiento o aptitudes relacionadas con los hechos que se investiga, podrá omitir la designación de peritos, debiendo consignar en la parte "Considerativa" del Dictamen Fiscal su opinión al respecto. (*Artículo 69°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

**Artículo 70°.-** Cualquier miembro de las Fuerzas Armadas puede ser designado perito siempre que, a juicio del Fiscal reúna los conocimientos especializados necesarios para pronunciarse sobre los hechos con pleno conocimiento. (*Artículo 70°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)



**Artículo 71°.-** Las causas de inhabilidad de los testigos establecidas en el artículo 46 del presente reglamento, son también aplicables a los peritos que se designen en esta clase de investigaciones. *(Artículo 71°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 72°.-** El Fiscal dictará en cada caso una resolución designando al o los peritos y les indicará, con la mayor precisión posible, el objeto o puntos sobre los cuales deberá versar su informe. *(Artículo 72°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

Los peritos deben aceptar el cargo y jurar desempeñarlo con fidelidad, dejándose testimonio de ello en la investigación. *(Artículo 72°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

El plazo para evacuar el peritaje será de cuarenta y ocho horas, pero en casos calificados y a petición del o de los peritos, el Fiscal podrá ampliar este plazo. *(Artículo 72°, inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 73°.-** El Fiscal facilitará a los peritos los medios materiales necesarios para practicar las diligencias que les encomiende; éstos, a su vez, podrán pedir que se les proporcionen los datos que juzguen indispensables para emitir su informe. El Fiscal accederá a estas peticiones, siempre que no existan motivos que lo impidan. *(Artículo 73°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 74°.-** Cuando fueren varios los peritos procederán juntos a practicar el reconocimiento, salvo que el Fiscal autorice o disponga que lo hagan individualmente. *(Artículo 74°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 75°.-** Si se trata de pérdida o deterioro de especies de armamentos, los peritos deberán informar:

1. Si es material de guerra o pieza integrante de éste;
  2. Si, no siendo material de guerra, las especies en cuestión están afectas al servicio de las Instituciones Armadas;
  3. El precio de cargo que fijan los Reglamentos vigentes, y
  4. Las disposiciones sobre pérdida de estos elementos.
- (Artículo 75°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 76°.-** En casos de rotura de piezas de armamento, los peritos indicarán en su informe si esas partes pueden seguir prestando servicios, y en tal caso las clasificarán en 1/3, 1/2 ó 2/3 de vida. Si las piezas están en un estado susceptible de compostura, acompañarán una relación de gastos y material necesario para efectuar la reparación. *(Artículo 76°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 77°.-** El dictamen de dos peritos perfectamente acorde, que afirmen con seguridad la existencia de un hecho que han observado o deducido con arreglo a los principios de la ciencia, arte u oficio que profesan, podrá ser considerado como prueba suficiente de la existencia de aquel hecho, si dicho dictamen no está contradicho por el de otro u otros peritos. *(Artículo 77°, del Reglamento 9-10/1, de 1974)*

**Artículo 78°.-** Si existe desacuerdo entre dos peritos, el Fiscal procederá a designar un tercero. En tal caso, apreciará libremente las opiniones de ellos, atendiendo a su competencia, a la uniformidad o disconformidad de opiniones, y a la concordancia de sus conclusiones con las demás pruebas y elementos de convicción que se hayan acumulado en la investigación. Esta última regla será también valedera en el caso de que exista el informe de un solo perito. (*Artículo 78°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**Artículo 79°.-** El informe pericial se presentará por escrito y deberá contener como regla general:

1. Descripción de la cosa que fuere objeto de él y del estado que se hallare;
2. Relación de las operaciones practicadas y de su resultado; y
3. Conclusiones que, en vista de tales datos, formule conforme a sus conocimientos especializados. (*Artículo 79°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**6).- Inspección personal de la Fiscalía.-**

**Artículo 80°.-** La inspección personal que haya practicado el Fiscal con el Secretario hará plena prueba con respecto a la existencia de rastros, huellas y señales que puedan haber quedado de los hechos, materia de la investigación, como asimismo de aquellos que hubieren ocurrido en presencia de la Fiscalía. En ambos casos, se dejará constancia en un Acta, detalladamente de las circunstancias o hechos materiales que la Fiscalía haya observado. (*Artículo 80°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

La inspección personal constituye también plena prueba en cuanto a las circunstancias o hechos materiales que la Fiscalía establezca en el Acta como resultado de su propia observación. (*Artículo 80°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**7).- Presunciones.-**

**Artículo 81°.-** Se entiende por presunción, aquella conclusión o consecuencia que de hechos conocidos o manifestados deduce el Fiscal, ya sea en cuanto a su perpetración y a las circunstancias que lo rodean, como a su imputabilidad a determinada persona. (*Artículo 81°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

Las presunciones deben ser apreciadas por el Fiscal de acuerdo con las normas usuales de buen criterio. (*Artículo 81°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**Artículo 82°.-** Para que las presunciones puedan constituir la prueba completa de un hecho se requiere:

1. Que se funden en hechos reales y probados y no en otras presunciones;
2. Que sean múltiples y graves;
3. Que sean precisas, de tal manera que una misma no pueda conducir a conclusiones diversas;
4. Que sean directas, de modo que conduzcan lógicamente y naturalmente al hecho que de ellas se deduzca, y

5. Que las unas concuerden con las otras, de manera que los hechos guarden conexión entre sí, e induzcan todas sin contraposición alguna, a la misma conclusión de haber existido el hecho de que se trata. (*Artículo 82º, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

#### **E.- DICTAMEN FISCAL.-**

**Artículo 83º.-** Una vez practicadas las diligencias necesarias para establecer los hechos ordenados investigar y, en su caso, para determinar las responsabilidades que pudieren afectar a una o más personas, el Fiscal declarará cerrada la investigación, dictando una resolución en tal sentido.

Hecho lo anterior, remitirá el expediente a la Auditoría que corresponda a dicha Repartición o Unidad, para su revisión exclusivamente formal y procedimental. Devueltos los antecedentes por la Auditoría, y si se formularen observaciones de forma o de procedimiento, el Fiscal procederá a subsanar los errores señalados y a realizar las diligencias que correspondan, procediendo luego a redactar personalmente su Dictamen.

No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, la exigencia de un informe de Auditoría no será aplicable si la investigación se realiza por una Fiscalía Administrativa Permanente. (*Artículo 83º, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

*En su Dictamen, el Fiscal instructor consignará una relación sucinta de los hechos investigados, se establecerán fundadamente las responsabilidades profesionales que afecten a determinadas personas, se indicarán las circunstancias eximentes, agravantes o atenuantes que concurran, como asimismo se propondrán las sanciones o medidas que correspondería imponer o adoptar. (Artículo 158º, letra c), del DS(M) N° 1340 bis, de 1941)*

**Artículo 84º.-**El Dictamen deberá constar de tres partes, a saber:

- 1.- **Parte Expositiva**, que se encabezará con la indicación del lugar y fecha en que se pronuncia, y que deberá contener una enunciación sucinta de las diligencias más importantes destinadas a establecer las causas, circunstancias y responsables de los hechos investigados, indicando para cada caso la o las hojas donde se estampó la diligencia. (*Artículo 84º, número 1, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).
- 2.- **Parte Considerativa**, que deberá contener el análisis de los antecedentes y los hechos que, de acuerdo al mérito de la prueba rendida y diligencias practicadas, el Fiscal da por efectivamente acreditados, y sus causas y circunstancias; las consideraciones por las cuales se establece o rechaza la responsabilidad de las personas a quienes se inculpa; las razones legales, reglamentarias o doctrinarias que sirven para calificar el hecho y sus circunstancias y para establecer la responsabilidad o irresponsabilidad de los inculpados, la cita de las disposiciones legales o reglamentarias o de los principios jurídicos en que se funda la conclusión a que se llegue y las circunstancias atenuantes o agravantes que obren en el hecho de acuerdo al respectivo reglamento de Disciplina. (*Artículo 84º, número 2, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

- 3.- **Parte Estimativa**, que contendrá las proposiciones fundadas y concretas que el Fiscal hace, dando por establecido o no el hecho investigado, y solicitando se absuelva o sancione a los que aparezcan como responsables o inculpados, dejando una constancia que con esa misma fecha hace entrega de la investigación a la Autoridad que la ordenó instruir. (Artículo 84°, número 3, del Reglamento 9-10/1, de 1974)

*Para los efectos de la graduación de las sanciones y multas que corresponda aplicar a los responsables, los derrames, descargas o vertimiento, de materias nocivas o peligrosas a las aguas de jurisdicción nacional, se clasificarán en la siguiente forma : a) Derrame, descarga o vertimiento menor; b).- Derrame, descarga o vertimiento mediano; c).- Derrame , descarga o vertimiento mayor. (Artículo 162°, del D.S. (M) N° 1, de 1992).*

*Sin perjuicio de la graduación de las descargas, derrames o vertimiento a que se refiere el artículo precedente, para la aplicación de las sanciones y multas se considerarán, a lo menos, a los siguientes antecedentes :a).- Las medidas adoptadas por el infractor para prevenir o minimizar los daños por contaminación, b).- La circunstancia de tratarse de reincidentes en infracciones del mismo tipo; c).- El haberse omitido por el infractor el dar cuenta oportuna a la Autoridad Marítima del derrame, descarga o vertimiento; d).- Las demás circunstancias agravantes y atenuantes de la responsabilidad de los infractores. (Artículo 163°, del D.S. (M) N° 1, de 1992)*

En el caso de que en el Dictamen Fiscal o en su ampliación posterior, aparezcan cargos contra determinada persona, la autoridad que ordenó instruir la investigación la pondrá en conocimiento del o los inculpados por intermedio del Fiscal, y por escrito, para que en el término de cinco días contados desde la fecha de notificación, respondan a los cargos que existan en su contra, agregando al expediente los escritos de descargos correspondientes. Para estos efectos el expediente se facilitará al afectado, a su representante, o al abogado al que le haya solicitado su asesoría, debiendo mantenerse dentro del recinto militar. (Artículo 84°, número 3, del Reglamento 9-10/1, de 1974)

En caso que la investigación sea muy extensa, la autoridad que haya ordenado recibir los descargos podrá autorizar una prórroga por otros cinco días, siempre que la prórroga haya sido solicitada antes del vencimiento del plazo. Si fueren varios los inculpados, el plazo antes señalado será sucesivo, siguiendo el orden que se determine. (Artículo 84°, número 3, del Reglamento 9-10/1, de 1974).

La autoridad que ordenó instruir la investigación sumaria administrativa podrá efectuar estos trámites directamente o encomendarlos a otro Oficial de su dependencia.. (Artículo 84°, número 3, del Reglamento 9-10/1, de 1974).

*El inculpado o inculpados podrán, dentro de los plazos señalados en los incisos anteriores, tomar conocimiento, por sí o por medio de mandatario, de todas las piezas del expediente. El mandatario podrá ser un Oficial de la Armada o de la Marina Mercante o un abogado. (Artículo 158°, letra d), del DS(M) N° 1340 bis, de 1941).*

**Artículo 85°.-** El Fiscal, Oficial o autoridad designada, sólo se limitará a poner en conocimiento del o de los inculpados la investigación, a recibir el o los escritos de descargos y, cuando corresponda, a elevarla, con esos escritos a la autoridad que ordenó la práctica de dichas diligencias. (*Artículos 85°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

**Artículo 86°.-** Recibida la investigación con los descargos correspondientes y si éstos aportan nuevos antecedentes que hagan necesario modificar el Dictamen Fiscal, la Autoridad *Marítima* que ordenó instruir la remitirá al Fiscal. En caso contrario, dictará Resolución o procederá conforme a lo indicado en el artículo 88° de este reglamento, según corresponda. (*Artículos 86° y 125, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

**Artículo 87°.-** Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos anteriores, la Autoridad *Marítima* que ordenó la investigación o la *Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante*, podrá devolverla en cualquier momento al Fiscal, para que se subsanen errores, vicios o defectos de tramitación o se completen las actuaciones y diligencias en la forma debida. (*Artículos 87° y 125°, del Reglamento 9-10/1, de 1974 y Artículo 158, letra e), del DS(M) N° 1340 bis, de 1941*)

## **F.- TRÁMITES POSTERIORES AL DICTAMEN FISCAL.-**

### **a.- Resolución del Superior.-**

**Artículo 88°.-** Recibida la investigación por la Autoridad *Marítima* que ordenó instruir la, la estudiará y si procede, dictará resolución estampando su pronunciamiento sobre responsabilidad o sanción, en los casos que corresponda, la que deberá ser puesta en conocimiento de los inculpados o afectados. Si no tiene facultad para ello, la elevará por conducto regular a la Autoridad *Marítima* facultada para dictar resolución. (*Artículos 88° inciso primero y 125°, del Reglamento 9-10/1, de 1974 y Artículo 158°, letra d), del DS(M) N° 1340 bis, de 1941*)

*También deberá elevar la investigación, si en atención a la magnitud del siniestro, los antecedentes deban ser elevados al Conocimiento del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, a fin de que éste resuelva si corresponde disponer la constitución de una Corte Marítima, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 131 de la ley de Navegación. (Artículo 158°, letra f). del DS(M) N° 1340 bis, de 1941 y 131 del D.L. N° 2.222, de 1978)*

*En todo caso, La Autoridad Marítima que emita la resolución que falla la Investigación Sumaria Administrativa Marítima remitirá a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para su conocimiento, copia de las resoluciones recaídas en los sumarios por siniestros marítimos y de las sanciones impuestas. (Artículo 158°, letra f), del DS(M) N° 1340 bis, de 1941)*

Los superiores que intervengan en estos trámites deberán dejar expresa constancia de la opinión que el resultado de la investigación les merezca, y si están o no conformes con el Dictamen Fiscal, consignando los fundamentos correspondientes. (*Artículos 88° inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

Las investigaciones de carácter técnico, que se estimen de importancia, serán remitidas a la Dirección Técnica respectiva antes de dictar resolución, con el propósito que dicho organismo, que cuenta en esos asuntos con los mejores medios para informar al Mando, pueda asesorar debidamente a la autoridad que deba resolver la investigación. (*Artículos 88°, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**Artículo 89°.-** Si la Autoridad *Marítima* que ordenó instruir la investigación, o los superiores a quienes fuere elevada en conformidad al artículo anterior, estimaren necesaria, antes de resolver, la corrección de errores de procedimiento o la práctica de nuevas diligencias, se devolverá la investigación sumaria administrativa para los fines indicados. (*Artículos 89° inciso primero y 125°, del Reglamento 9-10/1, de 1974 y Artículo 158°, letra e), del DS(M) N° 1340 bis, de 1941*).

En estos casos, el Fiscal procederá a reabrir la investigación, dejando constancia en el expediente y agregando, a continuación y en orden cronológico, todas las actuaciones producidas con posterioridad al Dictamen Fiscal. Acto seguido, practicará las nuevas diligencias ordenadas y una vez efectuadas todas ellas, volverá a cerrar la investigación, emitiendo una ampliación de su dictamen en donde mantenga o rectifique el anterior, de acuerdo con el mérito de las nuevas diligencias practicadas y la devolverá a la autoridad respectiva. (*Artículos 89° inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

#### **b.- Reconsideración y Apelación.**

**Artículo 90°.-** Una vez notificada la resolución de la *Autoridad Marítima correspondiente* al afectado o inculpado, éste dispondrá del término de *quince* días para interponer Recurso de Reconsideración ante la misma autoridad, acompañando todos los antecedentes que estime necesarios para el fallo del mismo. (*Artículos 90, inciso primero y 125°, del Reglamento 9-10/1, de 1974, y 333, letra a), del DS(M) N° 1340 bis, de 1941*)

*Podrá pedir, dentro del mismo plazo, que la suspensión le sea conmutada por multa, lo que hará por escrito a la Autoridad Marítima competente o al Superior que la aplicó (Artículo 333°, letra a), del DS(M) N° 1340 bis, de 1941).*

*El pago de toda multa será previo a cualquier reclamo sobre ella. En tal caso, los infractores deberán entregar dentro del plazo fijado, “ a la orden” de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante o de la Autoridad Marítima competente, según el caso, un Depósito a la Vista del Banco del Estado de Chile del puerto respectivo o del pueblo o ciudad más próximos, si no lo hubiere en la localidad, para que una vez aprobada se integre en Tesorería, y para que si quedare sin efecto o fuere disminuida, se devuelva al infractor el dinero excedente. (Artículo 333°, letra b), del DS(M) N° 1340 bis, de 1941).*

La autoridad dispondrá de un plazo máximo de cinco días para resolver la reconsideración. Una vez resuelta, tal decisión será notificada debidamente al recurrente. (*Artículos 90, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**Artículo 91°.-** El personal que no se conformare con la resolución recaída en una Recurso de Reconsideración, podrá interponer Recurso de Reclamación debidamente fundado, dirigido al superior directo del Jefe contra cuya decisión se reclama, dentro del plazo de tres días contados desde la fecha de notificación de la resolución dictada por la autoridad competente. (*Artículo 91°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

*Este Artículo no es aplicable para el caso de las investigaciones sumarias administrativas marítimas de que trata el presente manual.*

El recurso será entregado por el reclamante a su superior directo, el cual lo hará llegar por conducto regular hasta la autoridad a quien va dirigido. Una vez recibido por el superior que deba conocerlo, éste dispondrá del plazo de diez días para emitir su resolución, la que deberá ser puesta en conocimiento del reclamante. (*Artículo 91°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

Sin perjuicio de lo dispuesto en los incisos anteriores, la reclamación seguirá los demás trámites que se señalan al respecto en el correspondiente Reglamento de Disciplina. (*Artículo 91°, inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*).

**Artículo 92°.-** Al ser rechazada la solicitud de Reconsideración, podrá “apelar” en última instancia, ante el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en el mismo plazo de quince días, por intermedio de la Autoridad Marítima que denegó su presentación anterior, quien al elevarla acompañará copia de todos los antecedentes. (*Artículo 333°, letra a), del DS(M) N° 1340 bis, de 1941*).

*Los afectados por sanciones y multas por infracciones por contaminación de las aguas de jurisdicción nacional, ríos y lagos, a que se refieren los artículos 142 y siguientes de la Ley de Navegación, podrán apelar de ellas o solicitar su Reconsideración al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, previa consignación de la multa impuesta, dentro del plazo fatal de quince días, contados desde la notificación. (Artículo 151°, del D.L. N° 2.222, de 1978).*

Si el reclamante no se considerare satisfecho con la resolución del superior recaída en un Recurso de Reclamación, tendrá derecho a apelar de ella ante el superior de la autoridad de cuya resolución se apela, en el plazo de tres días, contados desde el momento en que le fue notificado el fallo de la reclamación, siguiendo el mismo procedimiento señalado en el artículo anterior. (*Artículo 92°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

Se podrá interponer apelación sucesivamente del fallo de las apelaciones, hasta llegar al Comandante en Jefe Institucional. Sólo en aquellos casos en que el afectado o inculpado considere menoscabados sus derechos y atribuciones, o cuando la sanción que se le aplique sea la de retiro, se podrá apelar hasta el Presidente de la República. (*Artículo 92°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

El Recurso de Apelación seguirá los demás trámites que se señalan al respecto en el correspondiente Reglamento de Disciplina. (*Artículo 92º, inciso tercero, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

No obstante lo dispuesto en los artículos 90, 91 e incisos anteriores del presente artículo, en la Armada todo recurso en contra de una sanción disciplinaria, deberá ser interpuesto ante la autoridad que corresponda, en el plazo fatal de 5 días hábiles contados desde la fecha de la notificación de la resolución que la haya impuesto. (*Artículo 92º, inciso cuarto, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)

**c.- Archivo del Expediente.-**

**Artículo 93º.-**El expediente de la investigación, se archivará en la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante o en la Capitanía de Puerto respectiva, según sea la Autoridad facultada para resolverla. (*Artículos 93º y 125º, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974*)



### CAPÍTULO N° 3

#### NORMAS PARA SUBSTANCIAR INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS ESPECIALES

**Artículo 94°.-** Sin perjuicio de lo dispuesto en el Art. 4. inciso 4°, cuando sea necesario substanciar una Investigación Sumaria Administrativa para esclarecer hechos relacionados con una determinada materia o especialidad, será designado Fiscal un Oficial especialista en la materia que debe investigarse. Cuando no se cuente con dicho Oficial especialista, se designará al que se estime más idóneo.

*Los artículos 95° a 124° regulan materias especiales no aplicables en el caso de las Investigaciones Sumarias Administrativas Marítimas, ordenadas instruir por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.*

#### **E.- PARA LA DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE.-**

**Artículo 125°.-** Las Investigaciones Sumarias Administrativas que deba instruir la *Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante* y sus dependencias en virtud de las atribuciones que el *Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante* tiene en conformidad al D.F.L. 292/53, se substanciarán de acuerdo al presente Reglamento, a las instrucciones que al efecto dictare o hubiere dictado el *Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante*, y a las demás disposiciones actualmente vigentes sobre la materia. (*Artículo 125°, inciso primero, del Reglamento 9-10/1, de 1974 y artículo 1° D.L. 2.837, de 1979*)

Estas investigaciones se archivarán en la *Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante* o en la Capitanía de Puerto respectiva, según sea la Autoridad facultada para resolverla. (*Artículo 125°, inciso segundo, del Reglamento 9-10/1, de 1974 y artículo 1° D.L. 2.837, de 1979*)



## **ANEXO I**

### **RELACIÓN CRONOLÓGICA**

#### **ISA MARÍTIMA**



**RELACIÓN CRONOLÓGICA DE UNA INVESTIGACIÓN SUMARIA ADMINISTRATIVA MARÍTIMA**

- 1.- Carátula (Art. 15)
- 2.- Resolución Autoridad Marítima que designa fiscal y secretario (Art. 15/16).
- 3.- Constitución de la fiscalía y designación del secretario, si no hubiere sido nombrado por la Autoridad Marítima (Art. 16).
- 4.- Resolución del fiscal, agregando la documentación y antecedentes remitidos por la Autoridad Marítima, incluyendo el Parte o Denuncia, como asimismo disponiendo la citación de los inculcados y testigos conocidos, y las demás diligencias que estime necesarias para la investigación de los hechos (Art. 25).
- 5.- A continuación se irán agregando las piezas del denominado “cuerpo del expediente”, formado, entre otros, por (Art. 26):
  - a.- Declaraciones de testigos
  - b.- Declaraciones de presuntos inculcados
  - c.- Careos
  - d.- Documentos
  - e.- Informes peritos
  - f.- Inspección personal de la fiscalía
  - g.- Otros medios de prueba
- 6.- Cierre de la Investigación (Art. 83).
- 7.- Dictamen Fiscal, el que contendrá una parte EXPOSITIVA, otra CONSIDERATIVA y la ESTIMATIVA, con las proposiciones fundadas del Fiscal, para sobreseer la ISA o formulando cargos, según el caso. (Art. 84).
- 8.- Se eleva la ISA a la Autoridad Marítima que la ordenó instruir (Art.84).
- 9.- Una vez recibida la Investigación Sumaria Administrativa por la Autoridad Marítima que ordenó instruir, la examinará y determinará si la aprueba o devuelve el expediente al fiscal para su reapertura o la corrección de errores de procedimiento (Art. 88).
- 10.- Si la aprueba y del Dictamen Fiscal aparecen cargos en contra de determinadas personas o instituciones, la Autoridad Marítima los pondrá en conocimiento del o de los inculcados, por intermedio del Fiscal, personalmente u otro oficial (Art.88).

- 11.- Notificados los cargos a los inculpados, éstos tienen 5 días hábiles para contestarlos. En el caso de Investigaciones Sumarias Administrativas Marítimas muy extensas ( sobre cien fojas), la Autoridad Marítima que ordenó recibir los descargos podrá autorizar una prórroga por otro 5 días hábiles, completándose diez días hábiles, para que los inculpados formulen sus descargos. (Art.88).
- 12.- Recibidos los descargos, la Autoridad Marítima que ordenó instruir la ISA deberá examinarlos y determinar si éstos aportan nuevos antecedentes que hagan necesario modificar el Dictamen Fiscal (Art.89).
- 13.- Si no es necesario modificar el Dictamen Fiscal, o en el nuevo Dictamen no se modifican los cargos formulados, o no se formulan cargos en contra de determinada persona, natural o jurídica, la Autoridad Marítima que ordenó la Investigación dictará la resolución que:
  - a.- **SOBRESEE** la Investigación Sumaria Administrativa Marítima, sea por no haberse acreditado responsabilidad técnica y profesional de ninguna persona interrogada en la investigación; los hechos investigados no constituyen infracción susceptible de ser sancionada administrativamente; habiéndose acreditado la responsabilidad técnica y profesional investigada, ésta se encuentra prescrita o se ha extinguido por causal legal la responsabilidad del inculpadado cuya responsabilidad se investigó. Ello, sin formular cargo en la respectiva Vista Fiscal.
  - b.- **ABSUELVE** al o a los inculpados respecto de los cuales se les hubiere formulado algún cargo en la Vista Fiscal, y la Autoridad llamada a resolver la Investigación Sumaria Administrativa Marítima, teniendo en cuenta la propuesta del Fiscal instructor y los descargos de los inculpados, estimare que a aquellos no les cabe responsabilidad en los hechos o ella debe ser dejada sin efecto por causal legal.
  - c.- **SANCIONA** al o a los responsables, aplicando, de acuerdo al mérito de la investigación, las propuestas del Fiscal instructor y previo oír los descargos de los inculpados, las sanciones que el mérito de los antecedentes aconseje, teniendo en cuenta para el efecto si se trata de una responsabilidad por accidente de una nave, por contaminación, y si ella afecta a personal matriculado, tripulantes de naves extranjeras, personal de ribera, etc.
- 14.- Si la Autoridad Marítima que ordenó instruir la ISA no tiene facultades para aplicar una determinada sanción, la elevará al Sr. Director General, con su opinión, el que dictará la resolución pertinente (Art.88).
- 15.- Toda resolución que aplica una sanción determinada al afectado deberá notificársele personalmente o a su representante designado en la Investigación Sumaria Administrativa Marítima.

A partir desde la fecha de la notificación al afectado, éste podrá pedir **RECONSIDERACIÓN** dentro del plazo de 15 días hábiles, ante la misma Autoridad Marítima que resolvió la Investigación y emitió la resolución que aplicó la sanción recurrida, a la cual le corresponde resolver sobre el recurso (Art. 90).

- 16.- En caso de ser rechazada, total o parcialmente, la reconsideración, por la Autoridad Marítima local, el afectado podrá apelar, dentro del plazo de 15 días hábiles, desde la notificación de la solución que aplicó la sanción o denegó la reconsideración presentada, para ante el Sr. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, a quien le corresponde resolver sobre la **APELACIÓN**, en todos los casos (Art. 92).





**ANEXO II**  
**CÓDIGO**  
**PARA LA INVESTIGACIÓN**  
**DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS**



## ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

RESOLUCIÓN A.849(20)  
aprobada el 27 de noviembre de 1997

**CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS  
MARÍTIMOS**

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 control de la contaminación del mar por los buques,

TOMANDO NOTA con inquietud de que, pese a los esfuerzos de la Organización, continúan produciéndose graves siniestros y sucesos marítimos que ocasionan la pérdida de vidas y buques y la contaminación del medio marino,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN de que la seguridad de la gente de mar y de los pasajeros y la protección del medio marino pueden mejorarse mediante informes precisos y puntuales que indiquen las circunstancias y las causas de los siniestros y sucesos marítimos,

TOMANDO NOTA ASIMISMO de los derechos y obligaciones de los Estados ribereños y de abanderamiento en virtud de lo dispuesto en los artículos 2 y 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de las obligaciones de los Estados de abanderamiento en virtud de lo dispuesto respectivamente en la regla I/21 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, el artículo 23 del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, y el artículo 12 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, de llevar a cabo la investigación de siniestros y comunicar a la Organización los correspondientes resultados,

CONSIDERANDO la necesidad de que los convenios antedichos obliguen a los Estados de abanderamiento a investigar todos los casos de siniestros graves y muy graves.

HABIDA CUENTA que la investigación y el correcto análisis de los siniestros marítimos puede conducir a un mejor conocimiento de las causas de dichos siniestros y a que se adopten en consecuencia medidas correctivas, entre ellas una mejor formación para acrecentar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la necesidad de contar con un código que, hasta donde lo permitan las leyes nacionales, brinde un enfoque común para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, al solo objeto de determinar correctamente las causas y los factores subyacentes de tales siniestros y sucesos.

RECONOCIENDO TAMBIÉN el carácter internacional del transporte marítimo y la necesidad de que los gobiernos con intereses de consideración en un siniestro o suceso marítimo colaboren entre sí para determinar las circunstancias y las causas del mismo,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones hechas por el Comité de Seguridad Marítima en su 68° periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 40° periodo de sesiones,

1. APRUEBA el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, cuyo texto se adjunta a la presente resolución;
2. INVITA a los gobiernos interesados a que tomen las medidas oportunas y pongan dicho Código en vigor lo antes posible;
3. PIDE a los Estados de abanderamiento que investiguen todos los siniestros marítimos graves y muy graves y que proporcionen a la Organización los resultados pertinentes; y
4. REVOCA las resoluciones A.173(ES.IV), A.440(XI) y A.637(16).

## ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

**RESOLUCIÓN A.884(21)**  
**aprobada el 25 de noviembre de 1999****ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN  
DE LOS SINIESTROS  
Y SUCESOS MARÍTIMOS (RESOLUCIÓN A.849(20))**

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 ADEMÁS la resolución A.849(20), mediante la cual aprobó el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos,

CONSIDERANDO que las orientaciones prácticas para la investigación sistemática del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos habrán de fomentar un análisis eficaz y la identificación e implantación de medidas preventivas,

RECONOCIENDO la necesidad de elaborar y aplicar, según corresponda, directrices prácticas para la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 71° periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 43° periodo de sesiones,

1. APRUEBA enmiendas al Código para la investigación de los siniestros y sucesos marítimos que incorporan a éste las Directrices para la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos, cuyo texto constituye el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a implantar las Directrices a la mayor brevedad posible, en la medida en que lo permita la legislación nacional, con miras a mejorar la calidad y el carácter exhaustivo de las investigaciones e informes sobre siniestros; y
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan las Directrices sometidas a examen, y las enmiendas según sea necesario.

**ANEXO****ENMIENDAS AL CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS (RESOLUCIÓN A.849(20))**

- 1 El apéndice existente pasa a ser el apéndice 1.
- 2 Se añade el siguiente texto como nuevo apéndice 2:

**ANEXO****CÓDIGO PARA LA INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS****1 INTRODUCCIÓN**

1.1 En el presente Código se reconoce que, en virtud de los convenios de la OMI, todos los Estados de abanderamiento tienen la obligación de investigar cualquier siniestro que sufran sus buques, cuando a juicio tal investigación pueda ayudar a determinar los cambios que convenga introducir en el reglamento actual o si tal siniestro ha tenido un efecto perjudicial importante para el medio ambiente. Además, el Código tiene en cuenta que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, todo Estado de abanderamiento adoptará las medidas necesarias para que una o varias personas debidamente calificadas investiguen todos los siniestros o sucesos de navegación en alta mar o que presidan las correspondientes investigaciones. No obstante, el Código también reconoce que cuando ocurre un siniestro en el mar territorial o en aguas interiores de un Estado, ese Estado tiene derecho, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2 de la Convención mencionada, a investigar la causa de cualquier siniestro que pueda plantear un riesgo para la vida humana o el medio ambiente, o en el que intervengan las autoridades de búsqueda y salvamento del Estado ribereño, o que afecte de cualquier otro modo a este Estado.

1.2 El propósito del presente Código es promover un enfoque común en la investigación de siniestros y sucesos marítimos, así como fomentar la colaboración entre Estados para determinar qué factores contribuyen y dan lugar a tales siniestros. El enfoque común y la colaboración facilitarán las medidas correctivas y mejorarán tanto la seguridad de la gente de mar y de los pasajeros como la protección del medio marino. Para lograr estos objetivos, el Código reconoce la necesidad del respeto mutuo de las normas y prácticas nacionales y hace particular hincapié en la cooperación.

1.3 La comunidad marítima internacional estará mejor informada sobre los factores que conducen a los siniestros marítimos y que son su causa o que contribuyen a ellos, mediante la puesta en práctica de un enfoque común para la investigación y notificación de los siniestros marítimos. Esto podría lograrse:

- .1 definiendo con claridad el objetivo de la investigación de los siniestros marítimos y los principios que rigen su realización;
- .2 definiendo un marco de consultas y cooperación entre los Estados que tengan intereses de consideración;
- .3 reconociendo que la información circulará mejor si a las personas que tratan de ayudar en la investigación se les ofrece un cierto grado de inmunidad, tanto respecto de la autoinculpación como del riesgo que pueda correr el medio de vida de dichas personas;
- .4 estableciendo un modelo normalizado para elaborar los informes, con objeto de facilitar su publicación y extraer las conclusiones que proceda.

1.4 Mediante el presente Código no se trata de excluir ninguna otra forma de investigación, ya sea civil, penal, administrativa o de cualquier otra índole, sino crear un proceso de investigación de siniestros marítimos cuyo propósito es establecer las circunstancias del siniestro, definir los factores causales, publicar las causas del siniestro y formular las pertinentes recomendaciones sobre seguridad. Idóneamente, todas las investigaciones de siniestros se llevarán a cabo de forma separada e independiente de cualquier otro tipo de investigación.

## **2 OBJETIVO**

El objetivo de la investigación de todo siniestro marítimo es prevenir siniestros análogos en el futuro. Las investigaciones determinarán las circunstancias del siniestro investigado y establecerán las causas y los factores que han contribuido al mismo mediante la recopilación y el análisis de la información, junto con la adopción de las conclusiones pertinentes. Si bien en teoría este tipo de investigaciones no tiene como propósito determinar responsabilidad ni culpa, la autoridad investigadora no debe abstenerse de dar plenamente a conocer las causas porque de las conclusiones pueda inferirse culpa o responsabilidad.

## **3 APLICACIÓN**

El presente Código se aplica, hasta donde lo permitan las leyes nacionales, a la investigación de siniestros o sucesos marítimos en los que uno o más Estados tengan intereses de consideración y esté implicado un buque sometido a su jurisdicción.

## **4 DEFINICIONES**

A los efectos del presente Código regirán las siguientes definiciones:

- 4.1 *Siniestro marítimo*: un evento que ha tenido como resultado:
  - .1 la muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o

- .2 la pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
- .3 la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o
- .4 daños materiales graves sufridos por un buque; o
- .5 la varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o
- .6 daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
- .7 daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

4.2 *Siniestro muy grave*: el sufrido por un buque con pérdida total de éste, pérdida de vidas humanas o contaminación grave.

4.3 *Siniestro grave*: aquel que sin reunir las características del "siniestro muy grave" entraña:

- .1 un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan;
- .2 averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o
- .3 contaminación (independiente de la magnitud); y/o
- .4 una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra.

4.4 *Suceso marítimo*: acaecimiento debido a las operaciones de un buque, o en relación con ellas, a causa del cual el buque o cualquier persona se ve en peligro, o a causa del cual se producen daños graves en el buque, su estructura o el medio ambiente.

4.5 *Causas*: acciones, omisiones, eventos o condiciones existentes o preexistentes o una combinación de todo ello, que conduce al siniestro o suceso.

4.6 *Investigación de un siniestro o suceso marítimo*: proceso llevado a cabo en público o a puerta cerrada con el propósito de prevenir los siniestros, el cual incluye la recopilación de información y su análisis, la adopción de conclusiones, así como la determinación de las circunstancias, las causas y los factores contribuyentes y, en su caso, la formulación de recomendaciones sobre seguridad.



4.7 *Investigador de siniestros marítimos*: persona con la debida competencia, designada para realizar la investigación de un siniestro o suceso conforme a los procedimientos estipulados en la legislación con el fin de acrecentar la seguridad marítima y la protección del medio marino.

4.8 *Lesiones graves*: las que sufre una persona en un siniestro y que dan como resultado una incapacidad de más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones.

4.9 *Buque*: cualquier tipo de buque utilizado para la navegación.

4.10 *Estado investigador principal*: el Estado que se encarga de realizar la investigación según lo convengan mutuamente Estados con intereses de consideración.

4.11 *Estado con intereses de consideración*:

- .1 el Estado de abanderamiento de un buque objeto de una investigación; o
- .2 el Estado en cuyas aguas interiores o mar territorial haya ocurrido un siniestro marítimo; o
- .3 el Estado en que un siniestro marítimo haya causado daños o puesto en grave peligro el medio ambiente o zonas sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción reconocida en virtud del derecho internacional; o
- .4 el Estado en el que las consecuencias de un siniestro marítimo hayan causado o supuesto una amenaza de graves daños, incluidas las islas artificiales, instalaciones o estructuras sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción; o
- .5 el Estado en el que, como resultado de un siniestro, los nacionales del mismo hayan perdido la vida o sufrido lesiones graves; o
- .6 El Estado que disponga de información importante que pueda ser útil para la investigación; o
- .7 el Estado que por algún motivo haga valer un interés considerado importante por el Estado investigador principal.

## **5 PAUTAS PARA LAS INVESTIGACIONES DE LOS SINIESTROS MARÍTIMOS**

5.1 Al realizar una investigación debe tenerse en cuenta lo siguiente:

- .1 las investigaciones imparciales y minuciosas sobre siniestros marítimos son el mejor método para establecer las circunstancias y las causas de los mismos;
- .2 sólo mediante la colaboración entre Estados con intereses de consideración puede llevarse a cabo un análisis completo de los siniestros marítimos;
- .3 las investigaciones de siniestros marítimos deberán tener el mismo grado de prioridad que las investigaciones penales o de otra índole para determinar la responsabilidad o la culpa;
- .4 los investigadores de siniestros marítimos deben tener fácil acceso a la información pertinente sobre seguridad, así como a los expedientes de los reconocimientos que obren en poder del Estado de abanderamiento, los propietarios de buques y las sociedades de clasificación. El acceso a la información no deberá impedirse so pretexto de que haya en curso otras investigaciones;
- .5 en la investigación de todo siniestro o suceso marítimo que se produzca han de emplearse de manera efectiva todos los datos disponibles, e igualmente los registradores de datos de la travesía (RDT) que lleve instalados el buque. El Estado que realice la investigación debe organizar una lectura de los RDT.
- .6 los investigadores de siniestros marítimos deben tener fácil acceso a los inspectores gubernamentales, funcionarios del servicio de guardacostas, operadores del servicio de tráfico marítimo y prácticos, o a cualquier otro miembro del personal marítimo de los Estados respectivos;
- .7 la investigación debe tener en cuenta las recomendaciones o instrumentos publicados por la OMI o la OIT, en particular los relativos al factor humano, así como cualquier otra recomendación o instrumento aprobado por otras organizaciones internacionales pertinentes;
- .8 los informes sobre las investigaciones surten mayor efecto si se comunican al sector del transporte marítimo y al público.

5.2 Tal como establece el párrafo 9, se invitará a otros Estados con intereses de consideración a que envíen representantes durante las investigaciones, admitiéndolos como parte en el procedimiento con igual categoría, derechos y acceso a las pruebas, que los del Estado que realiza la investigación.

5.3 Reconociendo que cualquier buque implicado en un siniestro puede continuar prestando servicio y no debe ser demorado más de lo absolutamente necesario, el Estado que realice la investigación iniciará el procedimiento tan pronto como sea posible sin someter al buque a demoras poco razonables. Otros Estados con intereses de consideración podrán, de mutuo acuerdo, participar en la investigación, bien inmediatamente, bien en una fase posterior.

## **6 RESPONSABILIDAD DE INVESTIGAR LOS SINIESTROS Y SUCESOS**

6.1 Se insta a los Estados de abanderamiento a que investiguen todos los siniestros que sufran sus buques. Como mínimo se investigarán todos los casos de siniestros graves y muy graves.

6.2 Cuando ocurra un siniestro o suceso marítimo en el mar territorial de un Estado, los Estados de abanderamiento y ribereños, en reconocimiento de las obligaciones de aquel Estado para con sus ciudadanos y del estado jurídico del mar territorial en virtud de lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cooperarán en todo lo posible y decidirán por acuerdo mutuo qué Estado debe asumir la función de investigador principal.

6.3 Cuando ocurra un siniestro o un suceso marítimo en alta mar, todo Estado de abanderamiento realizará una investigación sobre el siniestro sufrido por, o a bordo de, alguno de sus buques. Si se trata de un abordaje en el que intervenga un buque de otro Estado de abanderamiento, ambos Estados mantendrán consultas y decidirán cuál de ellos ha de asumir la función de Estado investigador principal, y determinarán el mejor medio de colaboración en virtud del presente Código. En consonancia con el párrafo 9.1, si otro Estado tiene intereses de consideración debido a la nacionalidad de la tripulación del buque, de los pasajeros o de otras personas, o al lugar del siniestro, debe invitársele a que participe en la investigación.

6.4 La plena participación en una investigación conjunta llevada a cabo por otro Estado con intereses de consideración se entenderá como cumplimiento de las obligaciones contraídas en virtud de la sección 7 del artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

6.5 La investigación comenzará lo antes posible después de ocurrido el siniestro. Los Estados con intereses de consideración podrán, de mutuo acuerdo, participar en cualquier momento en la investigación ya iniciada por otro Estado con intereses de consideración.

## **7 RESPONSABILIDADES DEL ESTADO INVESTIGADOR PRINCIPAL**

El Estado investigador principal tendrá la obligación de:

- .1 elaborar un estrategia común para investigar el siniestro, manteniéndose en contacto con los Estados que tienen intereses de consideración;
- .2 coordinar la investigación y proporcionar el investigador encargado de la misma;
- .3 establecer los parámetros de la investigación basándose en su legislación y garantizar que dicha legislación se respete;
- .4 custodiar las actas de las declaraciones y otras pruebas que se hayan reunido durante la investigación;
- .5 redactar el informe de la investigación y obtener y transmitir las opiniones de los Estados con intereses de consideración;
- .6 asegurar la coordinación, si procede, con las entidades que estén llevando a cabo otras investigaciones;
- .7 proporcionar un apoyo logístico razonable; y
- .8 mantener contactos con otros organismos y personas que no formen parte del equipo de investigación.

## **8 CONSULTAS**

8.1 Independientemente de la obligación que recae en el capitán o los propietarios de un buque de informar a la autoridad del Estado de abanderamiento sobre cualquier siniestro sufrido, cuando se produzca un siniestro o suceso en aguas interiores o territoriales de otro Estado, El Estado ribereño notificará con la menor demora posible al Estado o Estados de abanderamiento las circunstancias de lo sucedido y las medidas que se propone tomar.

8.2 Después de un siniestro, el Estado investigador informará a los otros Estados con intereses de consideración, ya sea por conducto de la oficina consultar en dicho Estado o bien comunicándose directamente con las autoridades pertinentes enumeradas en las circulares MSC/Circ.781 - MEPC.6/Circ.2. Tanto ese Estado como los demás Estados con intereses de consideración se consultarán lo antes posible sobre los procedimientos de investigación y determinarán los pormenores de su colaboración.

8.3 Nada menoscabará el derecho de cualquier Estado a efectuar por separado, con arreglo a la legislación propia, la investigación de un siniestro marítimo ocurrido dentro de su jurisdicción. En principio, si más de un Estado desea realizar una investigación por separado, se seguirán los procedimientos recomendados en el presente Código y dichos Estados coordinarán las fechas de las investigaciones para evitar demandas contradictorias sobre los testigos y respecto del acceso a las pruebas.

## **9 COLABORACIÓN**

9.1 Cuando dos o más Estados hayan convenido en colaborar y decidido los procedimientos de la investigación de un siniestro marítimo, el Estado que realice la investigación invitará a los representantes de los otros Estados con intereses de consideración a tomar parte en la misma y, atendiendo a los objetivos del presente código, permitirá que dichos representantes:

- .1 interroguen a los testigos;
- .2 vean y examinen las pruebas y obtengan copias de la documentación;
- .3 Presenten testigos u otra clase de pruebas;
- .4 presenten declaraciones respecto de las pruebas, formulen observaciones y reflejen sus opiniones debidamente en el informe final;
- .5 reciban las transcripciones, declaraciones y el informe final sobre la investigación.

9.2 Se insta a los Estados a que dispongan lo necesario para la mayor participación posible en la investigación de todos los Estados con intereses de consideración en un siniestro marítimo.

9.3 El Estado de abanderamiento del buque implicado en un siniestro marítimo colaborará facilitando el acceso a la tripulación y encomendará a ésta que coopere con el Estado que realiza la investigación.

## **10 REVELACIÓN DE DOCUMENTOS**

10.1 El Estado que realice la investigación de un siniestro o suceso, dondequiera que haya ocurrido, no revelará los siguientes documentos, obtenidos durante la investigación, para otros propósitos que no sean la investigación del siniestro, a menos que la autoridad encargada de la administración de justicia en ese Estado determine que su revelación es más valiosa que las consecuencias adversas, nacionales o internacionales, que ello pudiera tener para esa o para cualquier otra investigación futura, y que el Estado que facilita la información autorice su divulgación:

- .1 todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades en el curso de la investigación;
- .2 todas las comunicaciones entre las personas que han participado en la explotación del buque;
- .3 la información de carácter médico, o privada, referente a las personas implicadas en el siniestro o suceso;
- .4 las opiniones expresadas durante la investigación.

10.2 Estos documentos deben incluirse en el informe final, o en sus apéndices, *sólo* cuando sean pertinentes para el análisis del siniestro o suceso. No se revelarán las partes de los mismos que no sean pertinentes y que no se hayan incluido en el informe final.

## **11 PERSONAL Y RECURSO MATERIALES**

Los gobiernos harán todo lo necesario para asegurarse de que cuentan con medios suficientes, personal competente y recursos materiales que les permitan emprender las investigaciones de siniestros marítimos.

## **12 PUBLICACIÓN DE INFORMES SOBRE SINIESTROS MARÍTIMOS Y SU ENVÍO A LA OMI**

12.1 El Estado investigador principal enviará una copia del proyecto de informe final a todos los Estados con intereses de consideración, instándoles a formular a la mayor brevedad observaciones de importancia y bien fundadas acerca del informe. Si el Estado investigador principal recibe observaciones antes de transcurridos 30 días, o en un plazo señalado por mutuo acuerdo, modificará el proyecto de informe final a fin de incorporar la esencia de las observaciones, o bien adjuntará éstas al informe final. Si el Estado investigador principal no recibe observaciones transcurrido el plazo señalado por mutuo acuerdo, enviará el informe final a la Organización siguiendo las prescripciones aplicables y lo hará publicar.

12.2 La plena participación del Estado de abanderamiento en una investigación llegada a cabo por otro Estado con intereses de consideración que informe a la OMI se entenderá como cumplimiento de las obligaciones contraídas por aquél en virtud de los convenios de la OMI.

12.3 Los informe, o las partes pertinentes de los mismos, sobre las circunstancias y causas de los siniestros marítimos se finalizarán lo antes posible, y se pondrán a disposición del público y del sector para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino mediante una mayor conciencia de los factores que se conjugan para causar los siniestros.

12.4 Cuando un Estado con intereses de consideración esté en desacuerdo con la totalidad o parte del informe mencionado en el párrafo 12.1 *supra*, podrá presentar su propio informe al Secretario General.

12.5 El Estado que realice la investigación, tras determinar que es necesario tomar medidas de seguridad urgentes, podrá hacer recomendaciones provisionales a la autoridad pertinente.

### **13 REAPERTURA DE INVESTIGACIONES**

Cuando se presente nuevas pruebas relacionadas con un siniestro, éstas se evaluarán en su totalidad y se trasladarán a los otros Estados con intereses de consideración para su conocimiento y efecto. Cuando tales pruebas nuevas puedan alterar materialmente la determinación de las circunstancias del siniestro marítimo, así como los resultados de la investigación en relación con la causa o cualquier recomendación consiguiente, los Estados deberán reconsiderar dichos resultados.

### **14 CONTENIDO DE LOS INFORMES**

14.1 Para facilitar el flujo de la información procedente de las investigaciones de siniestros, cada uno de los informes debe ajustarse al modelo básico esbozado en el párrafo 14.2 *infra*.

14.2 Siempre que sea posible, los informes deben incluir:

- .1 un resumen de los hechos que indique si se han producido muertes, lesiones o contaminación;
- .2 la identidad del Estado de abanderamiento, los propietarios, los gestores, la compañía y la sociedad de clasificación;
- .3 pormenores sobre las dimensiones y máquinas de todos los buques implicados, junto con una descripción de la tripulación, el cuadro de obligaciones y otros aspectos pertinentes, tales como el tiempo de servicio a bordo;
- .4 una descripción detallada de las circunstancias del siniestro;
- .5 análisis y observaciones que permitan llegar a conclusiones lógicas, o a resultados, en los que se plasmen todos los factores que contribuyeron al siniestro;
- .6 una o varias secciones en las que se analicen y formulen observaciones sobre los elementos causales, que incluirán tanto los factores mecánicos como humanos, con arreglo a las estipulaciones de la base de datos de la OMI;
- .7 si procede, recomendaciones destinadas a prevenir siniestros similares.

### **15 CONTACTO ENTRE LAS ADMINISTRACIONES**

Con el fin de facilitar la implantación del presente Código, los Estados deberían hacer saber a la Organización cuáles son las autoridades competentes de sus gobiernos con las que es posible ponerse en contacto para cooperar en las investigaciones de siniestros marítimos.

## APÉNDICE I

### **DIRECTRICES PARA AYUDAR A LOS INVESTIGADORES EN LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO**

#### **INTRODUCCIÓN**

Los apartados de esta sección deben considerarse directrices destinadas a servir de ayuda a los investigadores que colaboran en una investigación. Los investigadores tendrán en cuenta la información exigida de conformidad con el sistema de notificación de siniestros y sucesos marítimos de la OMI.

Al aplicar el presente Código, los investigadores participantes deben guiarse por lo prescrito en el ordenamiento jurídico del Estado en el que tenga lugar la investigación. En particular, los investigadores que cooperen en ella se guiarán por lo que prescriba la legislación nacional sobre cuestiones tales como:

- notificación oficial a las partes interesadas de que se va a efectuar una investigación;
- visitas a los buques y obtención de documentos;
- organización de entrevistas con los testigos;
- presencia de asesores jurídicos o de terceros durante la entrevista.

#### **1 INFORMACIÓN GENERALMENTE NECESARIA EN TODOS LOS CASOS**

##### **1.1 Pormenores del buque**

Nombre, número IMO, nacionalidad, puerto de matrícula, distintivo de llamada

Nombre y dirección de los propietarios y armadores, si procede, y, tratándose de un buque extranjero, nombre y dirección de los agentes

Tipo de buque

Nombre y dirección de los fletadores y tipo de fletamento

Peso muerto, arqueos neto y bruto, y dimensiones principales

Medios de propulsión; datos de las máquinas

Fecha y lugar de construcción y nombre de los astilleros

Peculiaridades estructurales dignas de mención



Cantidad de combustible transportado y ubicación de los tanques de combustible

Equipo radioeléctrico (tipo, marca)

Aparato de radar (número) (tipo, marca)

Girocompás (marca, modelo)

Piloto automático (marca, modelo)

Equipo electrónico de determinación de la situación (marca, modelo) (GPS, Decca, etc.)

Equipo de salvamento (fechas de reconocimiento/caducidad)

## **1.2 Documentos que habrán de presentarse**

*(Nota: Deben presentarse los documentos de interés para la investigación. Siempre que sea posible deben retenerse los documentos originales o, en su defecto, guardarse fotocopias autenticadas y fechadas de conformidad con el párrafo 9.1.2 del Código. Algunos de esos documentos deben contener los pormenores indicados en la sección 1.1 de las presentes Directrices.)*

Registro del buque

Certificados reglamentarios vigentes

Certificación respecto del Código IGS

Certificados de la sociedad de clasificación o de la autoridad responsable de los reconocimientos

Diario de navegación

Rol de tripulación

Cualificaciones de la tripulación (véase asimismo el punto 1.4 de las presentes Directrices)

Cuaderno de bitácora

Diario de puerto, extracto del diario de navegación y libro registro de carga

Cuaderno de maniobras de máquinas

Cuaderno de máquinas

Salida impresa del registrador de datos

Carta del registrador de derrota

Carta del ecosonda

Libro registro de hidrocarburos

Cuaderno de sondeo

Libro de órdenes de noche

Ordenes permanentes del capitán/jefe de máquinas

Manual de instrucciones/órdenes permanentes de la compañía

Manual de seguridad de la compañía

Libro o registro de desvíos de la aguja

Libro registro de radar

Fichas del programa de mantenimiento

Registro de pedidos de reparaciones

Contratos de enrolamiento

Registro de fonda, compras diarias, ingresos por viaje

Registro de las pruebas de alcohol y de drogas

Lista de pasajeros

Registro radioeléctrico

Registro de notificaciones del buque

Plan de travesía

Cartas náuticas y registro de correcciones de cartas

Manuales de instrucciones y mantenimiento de los fabricantes del equipo y la maquinaria

Cualquier otro tipo de documentos de interés para la investigación

### 1.3 Pormenores del viaje

Puerto en el que comenzó el viaje y puerto en el que debía terminar, con las fechas

Datos sobre la carga

Ultimo puerto y fecha de salida

Calados (a proa, a popa, en la sección central) y escoras

Puerto de destino previsto en el momento del accidente

Cualquier suceso ocurrido durante el viaje que pueda haber influido en el suceso, o circunstancia insólita, parezca o no tener relación con el suceso

Plano de la disposición del buque, incluidos los espacios de carga, tanques de lavazas, tanques de combustible líquido/aceite lubricante (diagramas del certificado IOPP)

Pormenores sobre la carga, el combustible, el agua dulce y el lastre, y sobre el consumo

### 1.4 Pormenores del personal implicado en el suceso

Nombre completo

Edad

Pormenores de la lesión

Descripción del accidente

Supervisor de la actividad

Primeros auxilios u otras medidas tomadas a bordo

Funciones a bordo

Certificado de competencia/licencia:

grado;

fecha de expedición;

país expedidor/autoridad expedidora;

otros certificados de competencia.

Tiempo de servicio en el buque

Experiencia en buques similares

Experiencia en otros tipos de buque

Experiencia en el desempeño de las funciones actuales

Experiencia en otras funciones

Número de horas de servicio en el día del suceso y durante los días anteriores

Número de horas de sueño durante las 96 horas anteriores al suceso

Otros factores, a bordo o de carácter personal, que puedan haber afectado el sueño

Fumador o no fumador; en caso afirmativo, cantidad

Consumo habitual de alcohol

Consumo de alcohol inmediatamente anterior al suceso o en las 24 horas anteriores

¿Estaba bajo prescripción médica?

¿Tomó alguna medicina no prescrita?

Registro de las pruebas de alcohol y de drogas

### **1.5 Pormenores de las condiciones meteorológicas y las mareas**

Dirección y fuerza del viento

Dirección y estado de la mar y mar de fondo

Condiciones atmosféricas y visibilidad

Estado y altura de la marea

Dirección y fuerza de la corriente de marea y otras corrientes, teniendo en cuenta las condiciones locales.

### **1.6 Pormenores del suceso**

Tipo de suceso

Fecha, hora y lugar del suceso

Pormenores del suceso y los eventos que precedieron y siguieron al suceso

Pormenores sobre el funcionamiento del equipo pertinente con referencia especial a los fallos

Personal en el puente

Personal en la cámara de máquinas

Lugar donde se encontraban el capitán y el jefe de máquinas

Modalidad de gobierno del buque (automático o manual)

Extractos de todos los documentos pertinentes de a bordo y, si procede, de los de tierra, concretamente los pormenores de las anotaciones hechas en el diario de navegación, cuaderno de bitácora, cuaderno de bitácora provisional y cuaderno de máquinas, las salidas impresas del registrador de datos y del computador, los datos del registrador de la derrota y la velocidad de la máquina, el libro registro de radar, etc.

Pormenores sobre las comunicaciones efectuadas entre el buque y las radioestaciones, los centros de búsqueda y salvamento y los centros de control, etc., con transcripción de las grabaciones en cinta siempre que sea posible

Pormenores sobre cualquier lesión/muerte que se haya producido

Información del registrador de datos de la travesía (si lo hubiere) para su análisis

### **1.7 Asistencia después del suceso**

Si se pidió asistencia, indíquese en qué forma y con qué medios

Si se ofreció o prestó asistencia, indíquese quién la ofreció o prestó, su naturaleza, y si resultó eficaz y adecuada

Si se rechazó la asistencia ofrecida, indíquese el motivo

### **1.8 Autenticación de documentos**

Debe pedirse al capitán que autentique todos los documentos y que firme todas las copias de dichos documentos para probar su autenticidad, y que asimismo autentique las distintas fechas y horas.

### **1.9 Órdenes de la cámara de máquinas**

En todos los casos en que se esté investigando un abordaje o una varada, y estén implicadas las maniobras de máquinas del buque, se preguntará al capitán o al oficial de la guardia y a otras personas que puedan hablar con conocimiento de causa si se cumplieron de inmediato las órdenes dadas a la cámara de máquinas. En caso de duda al respecto, el investigador lo mencionará en su informe.

### **1.10 Fuentes de información externas**

Los investigadores tendrán en cuenta la posibilidad de que fuentes externas permitan corroborar la información, por ejemplo el radar o grabaciones de voces del servicio de tráfico marítimo, el radar situado en tierra y los servicio radioeléctricos de vigilancia, los centros coordinadores de salvamento marítimo, los registros forenses y médicos.

## **2 INFORMACIÓN ADICIONAL QUE SE REQUIERE EN CASOS ESPECÍFICOS**

### **2.1 Incendio/explosión**

*(Los investigadores tendrán en cuenta el modelo de expediente de siniestro causado por incendio, de la OMI)*

¿Cómo se dio la alarma de incendio en el buque?

¿Cómo se alertó al personal sobre el incendio?

¿Dónde comenzó el incendio?

¿Cómo comenzó (si se sabe)?

¿Qué medidas se tomaron de inmediato?

Estado del equipo de lucha contra incendios, (con indicación de las fechas de los reconocimientos o inspecciones)

Extintores disponibles:

- tipos disponibles en las cercanías;
- tipos disponibles a bordo;
- tipos utilizados

Mangueras disponibles/utilizadas

Bombas disponibles utilizadas

¿Hubo agua disponible inmediatamente?

¿Se cerraron los orificios de ventilación del espacio?

¿Qué tipo de material ardió y había en las inmediaciones del incendio?

¿Qué especificación pirorretardante tenían los mamparos que circundaban el incendio?

Restricciones motivadas por a) el humo, b) el calor, c) las emanaciones

Libertad de acceso

Facilidad de acceso al equipo contra incendios

Preparación de la tripulación: frecuencia, duración, contenido y zonas del cuadro de obligaciones para casos de incendio y ejercicios correspondientes

Intervención de las brigadas de lucha contra incendios basadas en tierra

## **2.2 Abordaje**

*(Los investigadores tendrán en cuenta las fichas sobre averías y los modelos de informes sobre siniestros sufridos por pérdida de estabilidad sin avería, de la OMI)*

### **Generalidades**

Normas locales o especiales para la navegación

Obstrucciones, si las hubo, para maniobrar, por ejemplo: un tercer buque, aguas poco profundas, baliza, boya, etc.

Circunstancias que influyen en la visibilidad y audibilidad, por ejemplo: orientación del sol, reflejo deslumbrante de luces costeras, fuerza del viento, ruido de a bordo y posibilidad de que alguna puerta o ventana pudiera obstruir la vigilancia y/o audibilidad

Punteo

Posibilidades de interacción

Nombre, número IMO, nacionalidad y demás pormenores del buque

### **Respecto de cada buque**

Hora, situación, rumbo y velocidad (y método de determinación) cuando se detectó por primera vez la presencia del otro buque

Pormenores de todos los cambios posteriores de rumbo y velocidad del buque propio hasta el momento del abordaje

Demora, distancia y rumbo del otro buque y, si se percibió visualmente, hora en que esto ocurrió y cambios posteriores

Demora y distancia del otro buque, y, si se observó mediante radar, hora de las observaciones y cambios posteriores de rumbo

Indíquese si se trazó la situación del otro buque y mediante qué método (autotrazador, trazador de reflexión, etc.), y copia del gráfico de maniobra, si existe

Comprobación del funcionamiento del equipo

Registrador de derrota

Luces/señales diurnas expuestas y emitidas a bordo, y señales apreciadas en el otro buque

Señales acústicas, incluidas las señales de niebla, emitidas por el buque y en qué momento, y señales escuchadas procedentes del otro buque y en qué momento

Si se mantuvo una radioescucha directa en el canal 16 de ondas métricas, o en otra frecuencia, indíquense los mensajes enviados, recibidos o escuchados

Número de radares instalados a bordo, número de los que estaban funcionando en el momento del siniestro, junto con las escalas utilizadas en cada uno de ellos

Gobierno del buque manual o automático

Compruébese si el aparato del gobierno funcionaba debidamente

Pormenores sobre el servicio de vigía

Partes de cada uno de los buques que entraron primero en contacto y ángulo entre los buques en ese momento

Naturaleza y magnitud de los daños

Cumplimiento de las prescripciones reglamentarias de notificar el nombre y la nacionalidad al otro buque y de mantenerse a la espera después del abordaje

### **2.3 Varada**

Pormenores sobre el plan de la travesía, o pruebas de la planificación de ésta

Última situación precisa y método de obtención de la misma

Oportunidades posteriores de obtener las líneas de situación o las situaciones, mediante observaciones astronómicas o terrenales por radio, sistema de determinación de la situación, radar u otros medios, o mediante líneas de sondas, y si no se tomaron, motivo por el que no se hizo

Comparación del dátum de la carta náutica con el dátum del sistema geodésico mundial (WGS)



Condiciones meteorológicas y corrientes de marea o de otra índole experimentadas ulteriormente

Efectos en la aguja de cualquier carga magnética, perturbación eléctrica o atracción local

Aparato(s) de radar en funcionamiento, escalas respectivas utilizadas, y pruebas de vigilancia y registro de funcionamiento del radar

Cartas náuticas, derroteros y avisos a los navegantes con que se contaba, si estaban o no al día, y, caso de que incluyesen alguna advertencia específica, si ésta se tuvo en cuenta

Sondeos efectuados, cuándo y con qué medios

Sondeos de los tanques, cuándo y con qué medios

Calado del buque antes de la varada y cómo se determinó

Situación del buque al producirse la varada y cómo se determinó

Causa y naturaleza de cualquier fallo de las máquinas o del aparato de gobierno antes de la varada

Estado de preparación de las anclas, utilización y eficacia de las mismas

Naturaleza y extensión de la avería

Medidas tomadas y movimientos del buque después de la varada

(Nota: también puede precisarse información similar a la exigida en los casos de hundimiento)

## 2.4 Hundimiento

*(Los investigadores tendrán en cuenta las fichas sobre averías y los modelos de informes sobre siniestros sufridos por pérdida de estabilidad sin avería, de la OMI)*

Calado y francobordo al salir del último puerto, y cambios subsiguientes por consumo de provisiones y combustible

Francobordo apropiado para la zona y fecha en cuestión

Procedimientos de carga, esfuerzos sufridos por el casco

Pormenores sobre toda alteración efectuada en el casco o en el equipo desde el último reconocimiento, e identidad de la persona que sancionó tales cambios

Estado del buque, posibles efectos en su navegabilidad

Datos sobre la estabilidad y momento en que se determinaron

Factores que afectan a la estabilidad, por ejemplo: modificaciones estructurales, naturaleza, peso, distribución y corrimiento de cualquier carga y lastre, superficie libre en los tanques o agua acumulada en el buque

Subdivisión mediante mamparos estancos

Disposición e integridad de estanquidad de las escotillas, portillos, portas y otras aberturas

Número de bombas y capacidad y eficacia de las mismas; emplazamiento de los colectores de aspiración

Causa y naturaleza de la primera entrada de agua en el buque

Otras circunstancias que condujeron al hundimiento

Medidas tomadas para prevenir el hundimiento

Situación del buque al producirse el hundimiento y cómo se determinó

Dispositivos de salvamento disponibles y utilizados, así como cualquier dificultad experimentada en su utilización

## **2.5 Contaminación causada por un suceso**

*(Los investigadores tendrán en cuenta que se deben notificar a la OMI los derrames accidentales de 50 o más toneladas de sustancias líquidas, así como los datos obtenidos en las investigaciones de sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos.)*

Tipo de contaminante

Número ONU/clase de riesgo de la OMI (si procede)

Tipo de embalaje/envase (si procede)

Cantidad a bordo

Cantidad perdida

Método de estiba y sujeción

Lugar de estiba y cantidades en cada compartimiento/contenedor

Tanques/espacios con brechas

Tanques/espacios susceptibles de tener brechas

Medidas tomadas para prevenir mayores pérdidas

Medidas tomadas para atenuar los efectos de la contaminación

Dispersante/neutralizador, si se ha utilizado alguno

Barrera flotante de contención, si se ha utilizado alguna

### **3 OBTENCIÓN DE PRUEBAS MATERIALES**

3.1 Pueden presentarse casos en los que haya pruebas materiales que sea necesario someter a examen científico, como por ejemplo combustible, pintura/depósitos, piezas de equipo y máquinas, y elementos de la estructura.

3.2 Antes de proceder a su remoción, dichas pruebas deben fotografiarse *in situ*. Las muestras se fotografiarán después frente a un fondo claro antes de colocarlas en recipientes limpios y adecuados como botellas, bolsas de plástico, latas, etc. El recipiente debe ser precintado y etiquetado con claridad, indicando su contenido, el nombre del buque, el lugar en que se ha tomado la muestra, la fecha y el nombre del investigador. Tratándose de piezas de equipo y máquinas, se obtendrán copias de los certificados pertinentes.

3.3 Cuando se tomen muestras de pintura con fines de identificación en casos de abordaje, se obtendrá también si es posible una muestra de pintura del bidón de pintura del buque.

3.4 Habrá que asesorarse cerca de los recipientes que conviene utilizar. Por ejemplo, las bolsas de plástico son apropiadas para las muestras de pintura pero no lo son para investigaciones de incendios en las que puede ser necesario someter a prueba los materiales con el fin de determinar si contienen acelerantes, en cuyo caso será preferible utilizar latas precintables.

### **4 REGISTRADORES DE DATOS DE LA TRAVESÍA**

Cuando se disponga de datos procedentes de un registrador de datos de la travesía (RDT) y el Estado que lleve a cabo la investigación de un siniestro o un suceso grave no cuente con el dispositivo apropiado para efectuar su lectura, dicho Estado deberá recabar de otro Estado la utilización del dispositivo de lectura teniendo en cuenta lo siguiente:

- .1 el potencial del dispositivo de lectura;
- .2 la posibilidad de disponer de dicho dispositivo en el momento oportuno; y
- .3 el lugar donde se halla el dispositivo.

## **5 OTRAS FUENTES DE INFORMACIÓN**

Los investigadores tendrá en cuenta que otros organismos gubernamentales, tales como los servicios de aduanas, el servicio de cuarentena y las autoridades estatales pueden poseer información útil relativa al rol de la tripulación, el estado general del buque, las listas de provisiones a bordo (incluido el alcohol), los certificados del buque, etc. Asimismo, las autoridades portuarias y los inspectores independientes dispondrán posiblemente de información útil para una investigación.

**FORMULARIO DE DATOS SOBRE LA ACTIVIDAD REALIZADA**

Investigación:

Nombre:

Cualificaciones:

Dirección:

Categoría:

Formación/cursos:

Teléfono:

Gestores:

Teléfono:

Facsimil:

Fecha de enrolamiento:

Tiempo de viaje :

Facsimil:

Lugar de enrolamiento:

**CUADRO DE LA ACTIVIDAD EN LAS 96 HORAS PREVIAS (D-X día del siniestro)**

Día	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
D-4																								
D-3																								
D-2																								
D-1																								
D-X																								

(X, Hora del accidente; I, Comida; W, Guardia; M, Trabajo de mantenimiento; F, Fuego; C, Guardia de h. carga; E, Escaneo, incluido el permiso en tierra; A, Bebida alcohólica)

Salud:

Problemas personales:

**APÉNDICE 2****DIRECTRICES PARA LA INVESTIGACIÓN DEL FACTOR HUMANO  
EN LOS SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS****INDICE**

- 1 Introducción - Finalidad de las Directrices
- 2 Procedimientos y técnicas de investigación
  - 2.1 Enfoque sistemático
  - 2.2 Generalidades
    - 2.2.1 Inicio de la investigación
    - 2.2.2 Lugar del acaecimiento
    - 2.2.3 Información de testigos
    - 2.2.4 Antecedentes
    - 2.2.5 Secuencia de la investigación
    - 2.2.6 Indagación
    - 2.2.7 Entrevistas
    - 2.2.8 Selección de los entrevistados
      - 2.2.8.1 Sobre el terreno (los más cercanos al suceso)
      - 2.2.8.2 Lejos del lugar del acaecimiento
  - 2.3 Temas abordados por el investigador
    - 2.3.1 Factores personales
    - 2.3.2 Organización a bordo
    - 2.3.3 Condiciones de vida y de trabajo
    - 2.3.4 Factores relacionados con el buque
    - 2.3.5 Gestión en tierra
    - 2.3.6 Medio ambiente e influencias externas
  - 2.4 Análisis
    - 2.4.1 Indagación y análisis
  - 2.5 Medidas de seguridad

- 3 Procedimientos de notificación
- 4 Competencia y formación de los investigadores

#### **APÉNDICES**

- Apéndice 1 - Método OIT/OMI para investigar el factor humano
- Apéndice 2 - Areas de investigación del factor humano
- Apéndice 3 - Definiciones de los términos más comunes relacionados con el factor humano
- Apéndice 4 - Bibliografía selecta de prescripciones y recomendaciones UNCLOS/OIT/OMI relativas a la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos.

## 1 INTRODUCCIÓN - FINALIDAD DE LAS DIRECTRICES

1.1 Estas Directrices proveen orientaciones prácticas relativas a la investigación sistemática del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos para facilitar la formulación de un análisis y de medidas preventivas eficaces. El propósito a largo plazo es evitar que se vuelvan a producir siniestros y sucesos similares.\*

1.2 El buque opera en un entorno muy dinámico; con frecuencia el personal de a bordo está sometido a una rutina fija de turnos de trabajo que se interrumpen cada tanto por la llegada o salida del puerto, o por las actividades que allí se realizan. Es un modo de vida que exige pasar largos periodos sin salir del lugar de trabajo, lo que entraña una vida laboral que, casi con toda certeza, incrementa el riesgo de error humano.

1.3 En el pasado, la comunidad marítima internacional abordó la cuestión de la seguridad marítima desde un punto de vista predominantemente técnico. El sentido común dictaba soluciones técnicas y de ingeniería con miras a promover la seguridad y hacer mínimas las consecuencias de los siniestros y sucesos marítimos. De esta manera, las normas de seguridad se basaban principalmente en las prescripciones de proyecto y equipo del buque. Mas, a pesar de las innovaciones técnicas, no cesaron de producirse graves siniestros y sucesos marítimos.

1.4 El análisis de los siniestros y sucesos marítimos ocurridos en los últimos 30 años condujo a que la comunidad marítima internacional, y con ella los distintos regímenes de seguridad existentes, evolucionara desde un criterio centrado en las prescripciones técnicas del proyecto y equipo del buque a otro cuya finalidad es tener en cuenta y abordar más ampliamente el papel que desempeña el factor humano en la seguridad marítima en todo el sector. Ese análisis general ha demostrado que el factor humano está presente en casi todos los siniestros y sucesos marítimos, dada la participación del hombre en todos los aspectos de las actividades marítimas, incluidos el proyecto, la construcción, las operaciones y el mantenimiento de los buques.

1.5 Subrayar la necesidad de que la tripulación del buque cuente con la debida formación y titulación ha sido una de las maneras en que la comunidad marítima reconoció la importancia del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos. Sin embargo, es cada vez más evidente que la formación es un solo aspecto del factor humano. Hay otros aspectos en los siniestros y sucesos marítimos que es menester entender, investigar y abordar debidamente. Entre los componentes más importantes del factor humano en el sector marítimo vale citar algunos ejemplos, tales como comunicación, pericia, cultura, experiencia, fatiga, salud, comprensión de la situación, tensión y condiciones de trabajo.

1.6 El factor humano que contribuye a que ocurran siniestros y sucesos marítimos puede definirse en general como aquellos actos u omisiones intencionales o de otra

---

\* A los efectos de las presentes Directrices, el término "siniestros y sucesos marítimos" incluye los accidentes laborales que tengan como resultado muertes o lesiones corporales graves.



índole que afectan adversamente al funcionamiento de un sistema o al buen desempeño de una tarea en particular. Por ello, entender el factor humano es un proceso de estudio y análisis del proyecto del equipo, de la interacción del operador con el equipo y de los procedimientos seguidos por la tripulación y el personal de gestión.

1.7 Se ha reconocido la necesidad crítica de que los encargados de investigar los accidentes cuenten con orientaciones que les ayuden a determinar cuáles son los aspectos específicos del factor humano que contribuyeron a que se produjera el siniestro o suceso marítimo. También se requiere una información práctica sobre las técnicas y los procedimientos para la reunión y el análisis sistemáticos de datos sobre el factor humano durante las investigaciones. Estas Directrices tiene por finalidad satisfacer tales requerimientos. En ellas se incluye una lista de temas que deberán considerar los investigadores y los procedimientos para registrar y notificar los resultados.

1.8 Estas Directrices habrán de resultar en una mayor sensibilización del sector naviero con respecto al papel que el factor humano desempeña en los siniestros y sucesos marítimos. Esta toma de conciencia conducirá a medidas previsoras que a su vez deberán servir para salvar vidas humanas, buques y cargas y para proteger el medio ambiente, además de mejorar la calidad de vida de la gente de mar y la eficacia y seguridad de las operaciones marítimas.

1.9 Estas Directrices se aplican, en la medida en que lo permita la legislación nacional, a la investigación de los siniestros o sucesos marítimos en los que uno o más Estados tengan un interés sustancial en un siniestro marítimo por haber éste involucrado a buques bajo su jurisdicción o dentro de ésta.

## **2 PROCEDIMIENTOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN**

### **2.1 Enfoque sistemático**

2.1.1 Se presenta aquí un enfoque sistemático y gradual para investigar el factor humano. El método integra y adapta varios modelos del factor humano y puede aplicarse a todo tipo de siniestros y sucesos marítimos. Consta de las siguientes etapas:

- .1 reunir de datos sobre el acaecimiento;
- .2 determinar la secuencia de desarrollo del acaecimiento;
- .3 determinar los actos (o decisiones peligrosos) y las condiciones peligrosas y, seguidamente, para cada acto o decisión peligroso,
- .4 determinar el tipo de error o transgresión;
- .5 determinar los factores subyacentes; y
- .6 determinar los problemas de seguridad potenciales y elaborar las medidas de seguridad.

Estas etapas se detallan en el apéndice 1.

2.1.2 Es muy importante abordar la etapa 1 de manera sistemática para asegurar que no se pierda o se pase por alto cualquier información esencial y que sea posible realizar un análisis integral.

2.1.3 La etapa 2 consiste en un método de organizar los datos reunidos en la etapa 1 para desarrollar una secuencia de eventos y circunstancias.

2.1.4 En la etapa 3, la información reunida y organizada se utiliza para comenzar a determinar los factores que causaron el suceso, es decir, los actos, decisiones o condiciones peligrosos. Una vez que se ha identificado un acto, una decisión o una condición peligrosa, el siguiente paso es determinar cuál ha sido el origen de ese acto, decisión o condición en particular.

2.1.5 La etapa 4 se dedica a especificar el tipo de error o transgresión responsable en cada acto o decisión peligrosa que se haya identificado.

2.1.6 La finalidad principal de la etapa 5 es poner de manifiesto los factores subyacentes relacionados con el acto, decisión o condición peligrosa. La noción de que para cada factor subyacente puede haber uno o más actos, decisiones o condiciones peligrosos relacionados es esencial en el método. El reexamen de cada una de las etapas del método puede poner de manifiesto la necesidad de ampliar la investigación.

2.1.7 Finalmente, la etapa 6 requiere que se identifiquen los problemas de seguridad potenciales y se propongan medidas de seguridad basadas en los factores subyacentes que se hayan determinado.

## **2.2 Generalidades**

Un acaecimiento puede causar ya sea lesiones graves, enfermedades, daños o perjudicar el medio ambiente o a veces un conjunto de todas estas consecuencias. La finalidad de investigar un siniestro o un acaecimiento marítimo desde el punto de vista de la seguridad es *prevenir* la repetición de sucesos similares mediante la identificación y la recomendación de las medidas correctivas. Todos los acaecimientos menores de gran potencial en términos de resultados fiables deberían investigarse por entero. Los estudios demuestran que los sucesos pueden tener muchos factores causales y que a menudo las causas subyacentes se encuentran a distancia del lugar del suceso. La adecuada identificación de tales causas requiere una investigación oportuna y metódica que, más allá de la reunión de pruebas inmediatas, busque las condiciones subyacentes que puedan ser causa de otros sucesos futuros. La investigación de los acaecimientos deberá por lo tanto verse como un medio para identificar no sólo las causas inmediatas, sino también los fallos que afecten a la gestión total de la operación, desde las etapas preparatorias hasta su ejecución. Por esta razón, la amplitud de las investigaciones deberá satisfacer este criterio primordial.

### **2.2.1 Inicio de la investigación**

La investigación se iniciará a la mayor brevedad posible después del acaecimiento. La veracidad de las pruebas, particularmente las que dependen de la memoria de los testigos, puede deteriorarse rápidamente con el tiempo; las investigaciones diferidas, por otra parte, son generalmente menos concluyentes que las iniciadas con prontitud. Las investigaciones que se inician sin tardanza son una buena demostración del interés de todas las partes involucradas.

### **2.2.2 Lugar del acaecimiento**

Dentro de lo posible, no deberá alterarse el lugar del acaecimiento antes de que haya sido inspeccionado por el equipo de investigaciones. Cuando ello no fuese posible, por ejemplo en caso de reparaciones imprescindibles e impostergables debido a un daño estructural grave, se tomarán del lugar fotografías, registros audiovisuales, dibujos o se utilizará cualquier otro medio disponible con el objeto de preservar pruebas de importancia y tener la posibilidad de reproducir en una fecha posterior las circunstancias del caso. Será particularmente importante tomar nota de la posición de los individuos en el lugar del acaecimiento, el estado y la posición del equipo, las instrucciones de supervisión, los permisos de trabajo y las cartas de registro. Los componentes que hayan sufrido daños o fallos se depositarán en un lugar seguro hasta la llegada del equipo de investigadores, el cual podría requerir llevar a cabo una inspección detenida y científica de ciertos objetos clave. Estos objetos serán cuidadosamente marcados.

### **2.2.3 Información de testigos**

Una vez que se haya estabilizado la situación inmediatamente después de un acaecimiento y pasada la amenaza que representaba para las personas, las instalaciones y el medio ambiente, será muy importante que todos los involucrados presten declaración por escrito para que pueda haber constancia de lo que recuerdan de los hechos acaecidos. En caso de que las autoridades locales sean las responsables de la investigación, la organización o compañía involucrada designará un punto de convergencia para que se mantenga en contacto con las autoridades y les ayude a reunir la información requerida. En caso necesario, se proveerá asesoramiento jurídico.

### **2.2.4 Antecedentes**

Antes de visitar el lugar del acaecimiento, se obtendrán los antecedentes del caso, información que incluirá, entre otras cosas, lo siguiente:

- procedimientos para el tipo de operación que se trate;
- registros de instrucciones y datos que se hayan proporcionado sobre la tarea que ha de investigarse;
- planos del lugar;

- estructura de mando y personal participante;
- mensajes, instrucciones, etc., relativos a la tarea procedentes de la base o de la sede central;
- planos y pormenores del buque; y
- cualquier otra información relevante que pueda permitir al investigador entender el contexto del suceso.

### **2.2.5 Secuencia de la investigación**

2.2.5.1 El método para determinar los hechos durante la conducción de una investigación incluye las siguientes actividades, sin limitarse a ellas:

- inspeccionar el lugar;
- reunir o registrar pruebas materiales;
- entrevistar a testigos teniendo en cuenta las diferencias idiomáticas y culturales (en el lugar del suceso o fuera de él);
- revisar documentos, procedimientos y registro;
- realizar estudios especializados (según proceda);
- determinar si hay discrepancias comprobables;
- determinar si falta información; y
- registrar factores adicionales y posibles causas subyacentes.

2.2.5.2 Posteriormente, la investigación de un suceso o siniestro marítimo típico incluye el análisis de los hechos, las conclusiones y las recomendaciones relativas a la seguridad.

### **2.2.6 Indagación**

2.2.6.1 La finalidad de esta etapa de la investigación es reunir la mayor cantidad de elementos que ayuden a entender el suceso y los incidentes que lo rodearon. El ámbito de cualquier investigación puede dividirse en cinco áreas:

- personal;
- medio ambiente;
- equipo;
- procedimientos; y
- organización.

2.2.6.2 Deberán determinarse las condiciones, actos u omisiones para cada una de ellas, que podrán ser tanto factores que hayan contribuido a que se produzca el siniestro, como lesiones, daños o pérdidas subsiguientes.

2.2.6.3 En las etapas iniciales de cualquier investigación, los investigadores procurarán reunir y registrar todos los factores de interés para determinar las causas del hecho. Deben además ser conscientes del riesgo de llegar a conclusiones apresuradas que impidan mantener una actitud objetiva y tener en cuenta toda la gama de posibilidades. Por eso, se recomienda que esta etapa de indagación no se mezcle con el análisis integral de las pruebas reunidas que lleve a conclusiones y recomendaciones, y también se recomienda adoptar una metodología estructurada para que el análisis sea eficaz. El análisis puede muy bien ayudar a determinar elementos de prueba que puedan faltar, o diferentes líneas de indagación que de otra manera hubieran quedado sin detectar.

2.2.6.4 Las listas de comprobaciones son muy útiles en las primeras etapas para no perder de vista el alcance total de la investigación, pero no abarcan todos los aspectos posibles de la misma, ni contienen todas las pistas que conduzcan a los factores causales básicos. Cuando se utilicen listas de comprobaciones, habrá que entender claramente sus limitaciones.

2.2.6.5 Las etapas iniciales de una investigación se centran normalmente en las condiciones y actividades cercanas al suceso, y en la identificación de las causas primarias, también llamadas "fallos activos". Sin embargo, deberán investigarse además las condiciones o las circunstancias subyacentes a tales causas, llamadas asimismo "fallos latentes".

2.2.6.6 Un factor que ha de tenerse en cuenta en el curso de la investigación son los cambios recientes. En muchos casos se ha podido establecer que algunos cambios ocurridos antes de un acaecimiento, combinados con otros factores causales ya existentes, sirviera para desencadenar dicho acaecimiento. Es conveniente investigar los cambios relativos al personal, la organización, los procedimientos, los procesos y el equipo, particularmente en lo que atañe a la transferencia del mando, y también si se comunicaran los cambios a las partes que necesitaban enterarse de los mismos.

2.2.6.7 El efecto de los ciclos de trabajo y de la tensión relacionada con el trabajo pueden tener un impacto sobre el rendimiento de los individuos anterior al suceso. No debe pasarse por alto el impacto de las presiones domésticas y sociales (las llamadas condiciones que inducen a error) relacionadas con la conducta del individuo.

2.2.6.8 Siempre que sea posible se verificará la información. Es posible que las declaraciones de los distintos testigos difieran y que deban obtenerse nuevos. Para llegar a conocer todos los hechos, será conveniente abrir el interrogante justificante de "quién, qué, cuándo, dónde, por qué y cómo".

### **2.2.7 Entrevistas**

2.2.7.1 Al iniciarse la entrevista se presentará a los entrevistadores y se comunicará el propósito de la investigación y de la entrevista, así como el posible uso futuro de la información y el material que se vaya a obtener en la entrevista. Los investigadores se guiarán por lo que dicte la legislación nacional respecto de la concurrencia a la entrevista de asesores jurídicos y de otras partes.

2.2.7.2 Las entrevistas se realizarán de manera individual y se pedirá al entrevistado que relate paso a paso los eventos relativos al suceso y que describa tanto sus acciones como las de terceros. El entrevistador deberá tener presente la procedencia y el idioma del entrevistado.

2.2.7.3 A pesar de que haya testimonios escritos anteriores a la entrevista, el valor de la declaración de los testigos podría verse afectado por el estilo del entrevistador, cuya función primordial no es influir sino escuchar.

2.2.7.4 Cuando la investigación se realiza en equipo, hay que cuidar de que el testigo no se sienta intimidado por la presencia de un número excesivo de entrevistadores. La experiencia adquirida demuestra que dos entrevistadores pueden dirigir con eficacia una entrevista y que, cuando proceda, sería conveniente permitir al testigo que le acompañe una persona de su confianza que no esté relacionada con el caso.

2.2.7.5 Debe tenerse en cuenta que con frecuencia el grupo de entrevistadores es visto como si cumpliera funciones de fiscal y que el entrevistador será renuente a hablar con franqueza si teme que ello puede originar incriminaciones en su contra o perjudicar a colegas. El investigador no está autorizado para conceder inmunidad a cambio de pruebas testimoniales, pero tratará de comunicar a los entrevistados el propósito de la investigación y la necesidad de que la entrevista se desarrolle de manera franca.

2.2.7.6. Aparte de la paciencia y el entendimiento requeridos, la entrevista necesita un ambiente libre de recriminaciones en el que el testigo se sienta cómodo y se aliente la veracidad testimonial. Inculpar no es función del entrevistador, ni por cierto tarea del equipo de investigación. La función del entrevistador es determinar los hechos y establecer las causas que dieron origen al acaecimiento.

2.2.7.7 Al término de la entrevista se resumirá lo expresado en la misma para evitar malentendidos. Se podrá levantar un acta de la entrevista, y ésta ser leída ante el testigo para aclararle cualquier duda. Sujeto a las disposiciones de la legislación nacional, cabrá facilitar al entrevistado una copia del acta.

### **2.2.8 Selección de los entrevistados**

Después de haberse producido un siniestro marítimo, se tendrán en cuenta los procedimientos para la investigación de siniestros y sucesos marítimos a fin de determinar quiénes serán los entrevistados. La seguridad será una consideración primordial cuando se programen las entrevistas.

Siempre se destacará la necesidad de que el equipo de investigadores llegue cuanto antes al lugar del acaecimiento y entreviste a quienes se consideren los más involucrados, lo que en términos marinos significa que el primer paso es dirigirse al buque. Cuando no fuese posible hacerlo debido a factores externos, tales como la ubicación geográfica del acaecimiento, o por condiciones de tipo político, podrá nombrarse un representante local para llevar a cabo una investigación provisional. Desde el punto de vista de la gestión de la investigación, se podría empezar por realizar algunas entrevistas por lo menos, en tierra.

En algunos lugares no será posible contactar directamente a la autoridad reguladora del practicaje o a la autoridad portuaria. Cuando así sea, no se regateará medio para obtener al menos una copia de la declaración del práctico en caso de que éste haya intervenido. Si el abordaje se produjera en aguas cerradas, los testimonios que pudiesen recibirse de los operadores en tierra del equipo de vigilancia electrónica serán particularmente útiles.

No hay normas que puedan aplicarse rápida y decisivamente para seleccionar a las personas que serán entrevistadas; las siguientes sólo sirven de ejemplo:

#### **2.2.8.1 Sobre el terreno (las más cercanas al suceso)**

En términos generales es útil iniciar el proceso de las entrevistas con el equipo de gestión del buque, incluidos el capitán y el jefe de máquinas, quienes normalmente podrán aportar una visión general del suceso.

- Testigos presenciales en el lugar del suceso, independientemente del rango o del cargo que ocupen en la organización.
- Testigos presenciales en el lugar del suceso, ajenos a la organización, por ejemplo, ayudantes en el muelle o en el atraque del buque, o personal visitante, como agentes o contratistas.
- Testigos presenciales pero no en el lugar mismo del suceso; por ejemplo, personal del buque que desde el puente presencia un suceso relacionado con el atraque del buque que ocurre en la cubierta principal.
- Testigos presenciales pero no en el lugar mismo del suceso y ajenos a la organización; por ejemplo, el piloto de un buque que desde el puente presencia un suceso relacionado con el atraque del buque que ocurre en la cubierta principal.
- Personas no involucradas en el suceso pero que hayan intervenido en la situación inmediatamente creada por éste; por ejemplo, las participantes en el control de la avería, en la lucha contra incendios a bordo del buque o en la prestación de primeros auxilios.

- Tripulantes de la embarcación del práctico, de la barcaza de amarre o del remolcador.
- Personal de búsqueda y salvamento, incluida la tripulación de los helicópteros.
- Bomberos en tierra.
- Personal del muelle/terminal.
- Otros buques en las proximidades.
- Operadores del servicio de tráfico marítimo o de los sistemas de vigilancia.

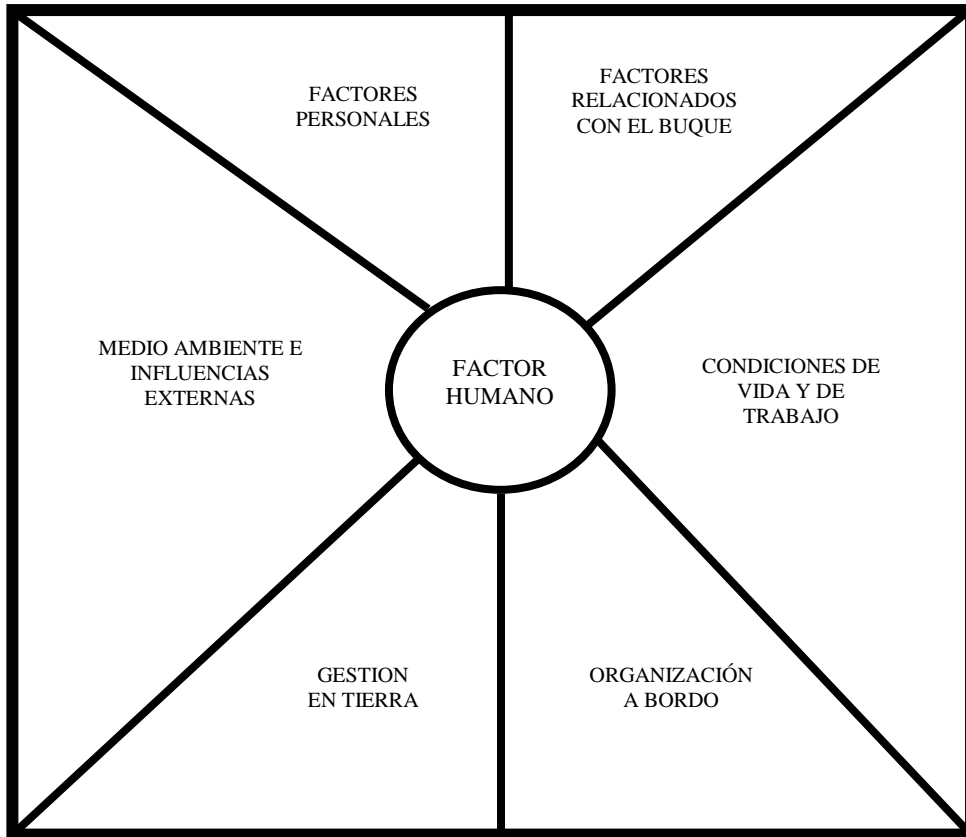
#### **2.2.8.2 Lejos del lugar del acaecimiento**

- Persona designada conforme al Código IGS.
- Operadores del buque en tierra.
- Inspectores técnicos en tierra.
- Directores generales de la compañía en tierra.
- Asesores y especialistas (en cuestiones relacionadas con el suceso).
- Inspectores del Estado rector del puerto.
- Inspectores del Estado de abanderamiento.
- Autoridades reguladoras.
- Representantes de las sociedades de clasificación.
- Miembros de los comités de seguridad, incluidos los delegados de la tripulación.
- Proyectistas, constructores de buques, fabricantes y reparadores.



**2.3 Temas abordados por el investigador\*\***

El siguiente diagrama muestra varios factores que tienen un impacto directo o indirecto en la conducta humana y en el potencial para cumplir tareas.



A continuación se explican los títulos que figuran en este diagrama:

\*\* En el apéndice 2 se indica cuáles son las áreas pertinentes de investigación y en el apéndice 3 figuran las definiciones de los términos más comunes relacionados con el factor humano.

### **2.3.1 Factores personales**

- habilidad, aptitudes, conocimientos (resultados de la formación y la experiencia)
- personalidad (estado mental y emocional)
- estado físico (aptitud física, drogas y alcohol, fatiga)
- actividades previas al accidente/suceso
- tareas asignadas al producirse el accidente/suceso
- conducta al producirse el accidente/suceso
- actitud

### **2.3.2 Organización a bordo**

- división de tareas y responsabilidades
- composición de la tripulación (nacionalidad/idoneidad)
- nivel de dotación
- volumen de trabajo/complejidad de la tarea
- horario de trabajo/horas de descanso
- procedimientos y reglamento en vigor
- comunicaciones (internas y externas)
- supervisión y gestión a bordo
- organización de los ejercicios y la formación a bordo
- trabajo en equipo, incluida la gestión de los recursos
- planificación (viajes, carga, mantenimiento, etc.)

### **2.3.3 Condiciones de vida y trabajo**

- nivel de automatización
- proyecto ergonómico del equipo y de los lugares de trabajo, alojamiento y esparcimiento

- alojamiento
- tiempo libre
- alimentación
- nivel de ruido, calor, vibraciones y movimiento del buque

#### **2.3.4 Factores relacionados con el buque**

- proyecto
- estado de conservación
- equipo (disponibilidad y fiabilidad)
- características de la carga, incluidos el cuidado, manipulación y sujeción de la misma
- certificados

#### **2.3.5 Gestión en tierra**

- criterios de contratación
- criterios y principios (cultura, actitud y confianza) de seguridad
- compromiso de los gerentes con la seguridad
- asignación de vacaciones
- política de la dirección general
- programación de las actividades portuarias
- acuerdos y disposiciones laborales y/o contractuales
- asignación de tareas
- comunicación buque a costera

#### **2.3.6 Medio ambiente e influencias externas**

- condiciones climatológicas y de la mar
- condiciones portuarias y del tránsito (STM, prácticas, etc.)
- densidad del tráfico

- presencia de hielo
- entidades representantes de propietarios de buques y gente de mar
- reglas, reconocimientos e inspecciones (internacionales, nacionales, portuarias, de las sociedades de clasificación, etc.)

## **2.4 Análisis**

Una vez que se tengan todos los datos, éstos se analizarán con el propósito de reconstruir el orden de los hechos relativos al acaecimiento y extraer conclusiones respecto de las deficiencias de la seguridad reveladas en la investigación. Un análisis es un trabajo metódico, lógico y razonado para sacar conclusiones de los datos obtenidos.

La primera etapa de un análisis consiste en examinar los datos reunidos para separar los elementos de importancia de los que no lo son y cerciorarse de que se ha obtenido una información completa. De esta manera, el investigador podrá orientarse sobre los puntos que aún sería necesario esclarecer.

En el curso normal de la investigación, cuando no se pueden resolver las discrepancias de información, se recurre generalmente a extrapolaciones lógicas e hipótesis razonables. Deberán identificarse estas extrapolaciones e hipótesis como tales y certificar su nivel de fiabilidad.

A pesar de los mejores esfuerzos, no siempre el análisis produce conclusiones definitivas. En tal caso, será presentada la hipótesis más factible.

### **2.4.1 Indagación y análisis**

Después de haberse determinado los hechos y realizado el análisis, podrá describirse el acaecimiento, incluidos antecedentes, cronología y eventos que dieron lugar a él.

La descripción incluirá datos tales como los siguientes:

- condiciones meteorológicas;
- operación u operaciones involucradas;
- equipo en uso, sus prestaciones y funcionamiento y cualquier fallo del mismo;
- lugar donde se encontraba el personal clave y acciones de éste inmediatamente antes del suceso;
- reglas e instrucciones pertinentes;

- riesgos sin controlar;
- cambios de personal, procedimientos, equipo o procesos que puedan haber contribuido al acaecimiento;
- salvaguardas para prevenir el suceso que se hayan aplicado o no;
- respuesta al acaecimiento (primeros auxilios, interrupción, lucha contra incendios, evacuación, búsqueda y salvamento);
- medidas terapéuticas adoptadas para atenuar las secuelas del acaecimiento y el estado de los heridos, en particular respecto de casos de lesiones que hayan ocasionado incapacidad o muerte;
- control de la avería, incluidas las operaciones de salvamento;
- inventario de todas las consecuencias del acaecimiento (heridas, pérdidas, daños, perjuicios al medio ambiente); y
- estado general del buque.

También se determinarán factores activos y subyacentes tales como los siguientes:

- desviaciones del funcionamiento normal;
- aspectos de proyecto involucrados en el fallo estructural del casco;
- deficiencias de los recursos y del equipo;
- utilización inadecuada de los recursos y el equipo;
- grado de pericia del personal pertinente y su aplicación;
- factores fisiológicos (por ejemplo, fatiga, tensión, alcohol, drogas prohibidas, medicinas prescritas);
- causa de la insuficiencia o fallo de las salvaguardas establecidas;
- papel de los programas relativos a la seguridad;
- problemas relacionados con la eficacia de las reglas e instrucciones;
- cuestiones relativas a la gestión; y
- cuestiones relativas a la comunicación.

## **2.5 Medidas de seguridad**

2.5.1 El objetivo último de esta clase de investigaciones es reforzar la seguridad marítima y la protección del medio marino. En el marco de las presentes Directrices, ese objetivo se alcanzará determinando cuáles son las deficiencias de la seguridad, lo que se hará mediante una investigación sistemática de los siniestros y sucesos marítimos, seguida de recomendaciones, o modificaciones del sistema marítimo, para corregir tales deficiencias.

2.5.2 En un informe en que se presenten claramente los datos del acaecimiento, y se analicen éstos de manera lógica para extraer conclusiones, incluidas las relacionadas con el factor humano, las medidas de seguridad que se requiera adoptar pueden resultarle evidentes al lector.

2.5.3 Las medidas de seguridad recomendadas, cualquiera sea la forma que adopten, deberán definir lo que se necesita hacer, quién o qué organización tiene la responsabilidad de efectuar el cambio, y, cuando sea posible, cuál es la urgencia de ese cambio.

## **3 PROCEDIMIENTOS DE NOTIFICACIÓN**

3.1 Para facilitar el flujo de información proveniente de las investigaciones de los siniestros, cada informe deberá presentarse conforme al modelo básico indicado en la sección 14 de la presente resolución.

3.2 Los informes se presentarán a la OMI de conformidad con los procedimientos establecidos.\*\*\*

3.3 Las personas y/o las organizaciones interesadas en un informe deberán tener la oportunidad de formular observaciones sobre el mismo o sobre algunas de sus secciones antes de su ultimación.

3.4 El informe final se distribuirá entre las partes interesadas y, preferentemente, se hará público.

## **4 COMPETENCIA Y FORMACIÓN DE LOS INVESTIGADORES**

4.1 Hay toda una serie de factores coadyuvantes que pueden jugar un papel significativo en los eventos que preceden a un siniestro o suceso marítimo. Por ello adquiere importancia la cuestión de determinar quién es el responsable de realizar la investigación y analizar el factor humano. El investigador de siniestros y sucesos marítimos experimentado es generalmente la persona más adecuada para dirigir la investigación sobre el factor humano en todos sus aspectos, salvo los más especializados.

---

\*\*\* Véanse las circulares MSC/Circ.827-MEPC/Circ.333, de 9 de diciembre de 1997, acerca de los informes sobre siniestros y sucesos marítimos.

- 4.2 El investigador deberá poseer experiencia suficiente y haber recibido capacitación específica para la investigación de siniestros marítimos. Dicha capacitación incluirá un aprendizaje más especializado que le sirva para determinar los aspectos del factor humano que intervengan en los siniestros y sucesos marítimos.
- 4.3 En algunos casos, la colaboración de un experto en el factor humano puede ser muy importante para la investigación.

## Apéndice 1

### METODO OIT/OMI PARA INVESTIGAR EL FACTOR HUMANO

A continuación se expone un método sistemático y gradual para investigar el factor humano, que es una integración y adaptación de varios marcos de referencia del factor humano: *SHEL* (Hawkins, 1987), *GEMS - Accident Causation and generic error-modelling system frameworks* (Reason, 1990), y *Taxonomy of Error* (Rasmussen, 1987).

Este método puede aplicarse a ambos tipos de acaecimientos, es decir, a accidentes y sucesos y consta de las siguientes etapas destinadas a:

- .1 reunir los datos sobre el acaecimiento;
- .2 establecer el desarrollo secuencial del acaecimiento;
- .3 determinar los actos (decisiones) y condiciones peligrosos;  
y para cada acto (decisión) peligroso:
- .4 determinar el tipo de error o transgresión;
- .5 determinar los factores subyacentes; y
- .6 determinar los problemas de seguridad potenciales y elaborar las medidas correspondientes.

Las etapas 3 a 5 sirven para determinar las condiciones latentes peligrosas. La etapa 6 está destinada a determinar los problemas potenciales de seguridad y se basa en gran medida en lo que se define como factores subyacentes. A veces, una condición peligrosa es resultado de un acaecimiento natural; en ese caso, el investigador pasará directamente de la etapa 3 a la 6. En otras ocasiones, un acto o una decisión peligrosa es resultado de una condición peligrosa originada a su vez por una decisión falible; en este caso, el investigador seguirá todas las etapas de la 3 a la 6.

#### **Etapa 1 - Reunión de datos sobre el acaecimiento**

La primera etapa de una investigación sobre el factor humano consiste en reunir información idónea sobre el personal, las tareas, el equipo y el medio ambiente relacionados con el acaecimiento. Es indispensable proceder de una manera sistemática para elaborar un análisis amplio y satisfacer las condiciones logísticas de la compilación, la organización y el mantenimiento de las bases de datos sobre los acaecimientos.

En los sistemas más complejos, en los que se dan numerosas interacciones entre los diversos componentes, existe el riesgo permanente de que durante la investigación se puedan pasar por alto o perder datos esenciales.



La utilización del modelo SHEL, como instrumento organizativo del investigador para reunir datos en el lugar de trabajo, ayuda a evitar los problemas creados por el usuario. Esto se debe a que el modelo SHEL:

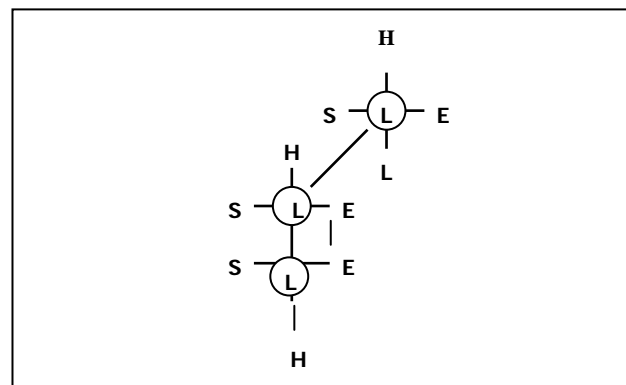
- .1 tiene en cuenta todos los elementos importantes de un sistema de trabajo;
- .2 pone de relieve las interrelaciones entre los elementos del sistema, y
- .3 hace hincapié en los factores que influyen en el rendimiento humano, relacionando todos los elementos periféricos con el elemento central, constituido por el elemento humano.

El método trata inicialmente de responder las preguntas más simples, "qué, quién, y cuándo", y luego las más complejas, "cómo y por qué". Los datos obtenidos son en su mayoría una compilación de eventos y circunstancias compuestos de actos y condiciones. Algunos de ellos podrán ser de interés, como los actos y condiciones peligrosos.

El modelo SHEL consta de cuatro elementos:

Elemento humano - L  
 Soporte físico - H  
 Soporte lógico - S  
 Medio ambiente - E

El modelo SHEL comúnmente se representa de manera gráfica para mostrar no sólo sus cuatro componentes, sino también las relaciones, o interfaces, entre el elemento humano (L) y todos los demás. En la figura 1 se ilustra el hecho de que la correspondencia o la falta de correspondencia entre las interfaces es tan importante como las características de los propios bloques. La falta de correspondencia puede ser una fuente de error humano. Al determinarse una falta de correspondencia también podría estarse determinando un problema de seguridad en el sistema. La figura 2 también muestra cómo este modelo puede aplicarse a un sistema complejo en el que existan múltiples componentes relativos al elemento humano, a los soportes físico y lógico y al medio ambiente.



**Figura 1**  
**Modelo Shel (Adaptado de Hawkins, 1987)**

***Elemento humano (componente central)***

El componente más valioso y flexible del sistema es el elemento humano que se ubica en el centro del modelo. Cada individuo trae consigo aptitudes y limitaciones, sean de naturaleza física, fisiológica, psicológica o psicosocial. Este componente puede aplicarse a cualquier persona que participe en la operación o en el apoyo de la misma. La persona considerada establece una interacción directa con cada uno de los otros cuatro componentes, y con cada interacción, o interfaz, constituye áreas potenciales de investigación del desempeño humano.

***Elemento humano (periférico)***

El elemento humano periférico está constituido por las interacciones individuales en el sistema, incluidos factores tales como la gestión, la supervisión, las interacciones entre la tripulación y las comunicaciones.

***Soporte físico***

El soporte físico es la parte que contiene el equipo de un sistema de transporte. Incluye el proyecto del puesto de operaciones, las pantallas, los mandos, los asientos, etc.

***Soporte lógico***

El soporte lógico es la parte inmaterial del sistema, e incluye los criterios organizativos, los procedimientos, los manuales, la presentación de las listas de comprobaciones, las cartas, los avisos, y, de manera creciente, los programas informáticos.

***Medio ambiente***

El medio ambiente abarca el clima externo e interno, la temperatura, la visibilidad, las vibraciones, el ruido y otros factores que afectan a las condiciones de trabajo. En algunos casos, en este componente van incluidas las restricciones políticas y económicas generales con las que opera el sistema. El clima regulatorio es parte del "medio ambiente" en la medida en que afecte a las comunicaciones, la toma de decisiones, el control y la coordinación.

## **Etapas 2 - Determinar el desarrollo secuencial del acaecimiento**

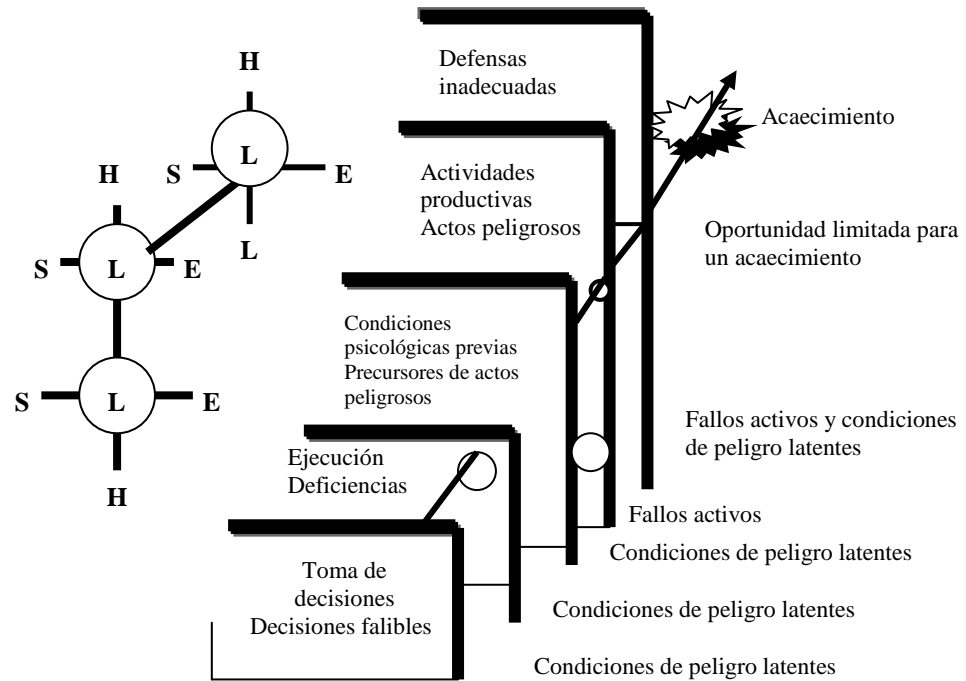
Cuando el investigador se plantee las preguntas de "cómo y por qué", habrá necesidad de enlazar los datos que se hayan obtenido en la primera etapa. El modelo de Reason (1990) de casualidad del accidente, que utiliza un marco de producción, podrá servir al investigador de guía para elaborar una secuencia de eventos. Además, el modelo de Reason facilita una organización más elaborada de los datos del sistema de trabajo reunidos mediante el modelo SHEL, y una mejor comprensión de la influencia de éstos en el desempeño humano. El desarrollo secuencial del acaecimiento se determina mediante la organización de los datos sobre las circunstancias y los eventos del acaecimiento alrededor de uno de los cinco elementos de producción, es decir, *toma de decisiones, ejecución, condiciones previas, actividades productivas y defensas*.

Los propios elementos de producción se alinean básicamente en un contexto temporal. Este aspecto temporal es un importante factor organizador ya que los eventos y las circunstancias que pueden ocasionar un accidente o suceso no son necesariamente cercanos ni en el tiempo ni en la distancia al lugar del acaecimiento. Mediante el establecimiento de una clasificación secuencial de los datos, se introduce el concepto de Reason (1990) de factores *activos* frente a factores *latentes*.

Los factores activos son los eventos o circunstancias finales que originan un acaecimiento. Su efecto es con frecuencia inmediato porque se producen ya sea directamente en las defensas del sistema (por ejemplo, un fallo del sistema de alerta) o en el sitio de las actividades productivas (es decir, las actividades integradas de los componentes del sistema de trabajo: *elemento humano, soporte lógico y soporte físico*), lo que indirectamente podría dar como resultado el fallo de las defensas del sistema (por ejemplo, la utilización de procedimientos erróneos).

*Los factores subyacentes* podrán situarse tanto en el nivel organizativo como en el nivel personal y estar presentes en las condiciones que existen en un sistema de trabajo dado (las "condiciones previas" del modelo). Ejemplos de *factores subyacentes* son: reglas y procedimientos inadecuados, capacitación insuficiente, excesiva carga de trabajo y premuras de tiempo.

En la práctica, las etapas 1 y 2 no siempre se excluyen entre sí. Cuando el investigador comienza la etapa de reunir los datos, es normal que trate de situar la información, aunque sea con frecuencia fragmentaria en las etapas preliminares de la investigación, en el marco del desarrollo secuencial del acaecimiento. Para facilitar esta actividad concurrente, los modelos SHEL y Reason pueden combinarse como se ilustra en la figura 2.



**Figura 2**

**Modelo combinado de SHEL Y Reason**

*Los datos reunidos durante la investigación, (es decir, los datos sobre eventos y circunstancias) podrán organizarse, utilizando los componentes múltiples del modelo SHEL modificado, de forma que enmarquen el esquema del acaecimiento (en este caso, las circunstancias del acaecimiento), a partir del modelo Reason. De ese modo los factores causales, es decir, las condiciones y las decisiones/actos peligrosos, quedan identificados.*

**Etapas 3 a 5 - Generalidades**

Estas etapas se basan en el modelo GEMS, que aporta las "pistas" que conducen de la identificación de la decisión/acto peligroso (etapa 3) a la identificación de lo erróneo del acto o decisión (etapa 4) y, finalmente, a su incorporación dentro de un marco conductista (es decir, un modo de fallo dentro de un nivel dado de desempeño en etapa 5). El modelo GEMS ilustrado en la figura 3 es particularmente útil para explorar las reconstrucciones hipotéticas del acaecimiento.

### **Etapa 3 - Determinar los actos (decisiones) y condiciones peligrosos**

En la etapa 3 la información reunida y organizada mediante los modelos SHEL y Reason se utiliza para comenzar a determinar los factores causales, es decir, las condiciones y decisiones/actos peligrosos. Los actos peligrosos se definen como los errores o transgresiones cometidos en presencia de un riesgo o una condición potencialmente peligrosas. Las decisiones de las que no se deriven aparentemente actos pero que tengan un impacto negativo sobre la seguridad, también se considerarán actos peligrosos. Una condición peligrosa, o un riesgo, como se indica más arriba, es un evento o circunstancia que podría ocasionar una desgracia. Puede haber varios actos, decisiones y/o condiciones candidatos potencialmente peligrosos que tengan necesario realizar evaluaciones repetidas de los hechos acaecidos. El modelo combinado de SHEL y Reason (véase la figura 2) puede suministrar una base útil para realizar tales evaluaciones repetidas.

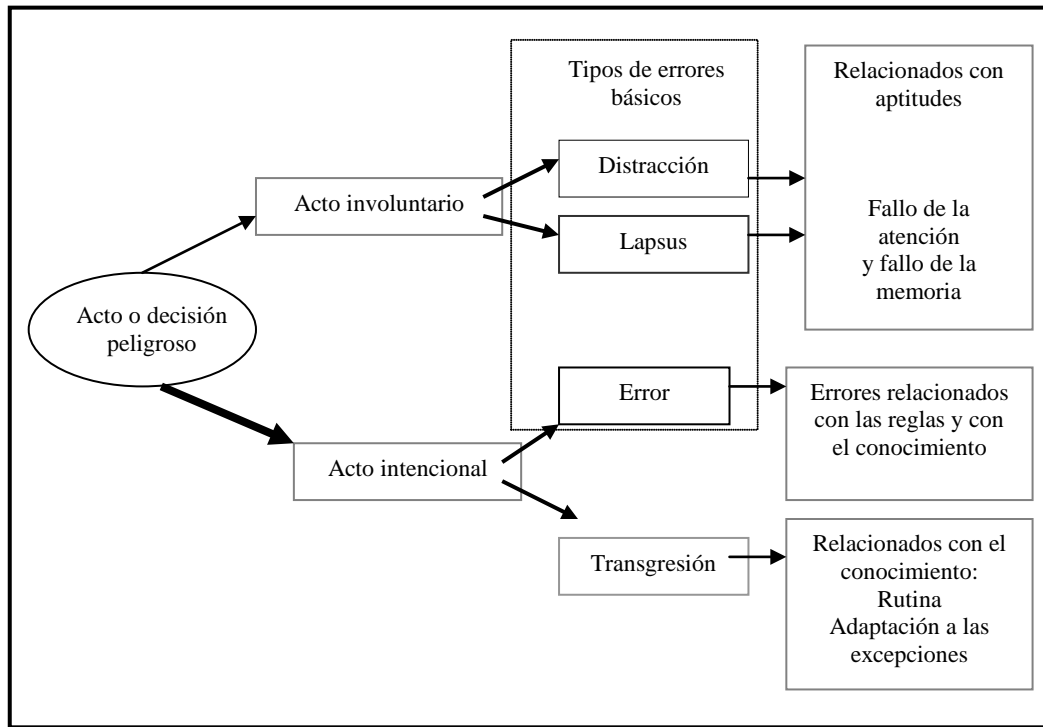
Cuando se haya determinado una condición, decisión o acto peligroso el próximo paso será identificar el origen de esa condición o acto en particular. Mediante la investigación y/o el análisis más detenido podrían revelarse otras condiciones o decisiones/actos peligrosos que antecederan al factor causal inicialmente determinado.

Como se señaló anteriormente, pueden determinarse varias decisiones y actos peligrosos por medio de las etapas 1 y 2. El último acto peligroso que precipita el acaecimiento ofrece frecuentemente para reconstruir dicho acaecimiento un conveniente punto de partida. Este último acto o decisión difiere de los otros por cuanto puede considerarse como el que causó el acaecimiento, es decir, el último acto o decisión por el cual el accidente o suceso fue inevitable - o sea, **la causa primera del acontecimiento inicial**. A pesar de que generalmente se trata de un fallo activo, el último acto o decisión puede incluirse en una condición de peligro latente, tal como la decisión responsable de un proyecto defectuoso que haya originado un fallo en el sistema.

### **Etapa 4 - Determinar el tipo de error o transgresión**

Esta parte del método se aplica a cada decisión/acto peligroso planteándose la simple cuestión de "qué error o equivocación hacen que un acto o decisión sea peligroso".

La determinación del tipo de error o transgresión consta de dos subetapas (véase la figura 3):



**Figura 3**  
**Modelo GEMS**  
(Adaptado de Reason, 1990)

*El modelo GEMS permite vincular un error o transgresión al nivel de desempeño de un individuo en el momento en que se produce el fallo*

#### 1) *Acto intencional o involuntario*

En primer lugar es necesario determinar si el error o transgresión proceden de un acto intencional o involuntario. Si a la pregunta *¿tenía esa persona la intención de obrar así?* se responde negativamente, se trata de un acto involuntario. Los actos involuntarios son aquellos actos que no se realizan según lo previsto, son por tanto errores de ejecución.

Si la respuesta a dicha pregunta es afirmativa, se trata de un acto intencional. Los actos intencionales se realizan según lo previsto pero son inadecuados, son por tanto errores de planificación.

## 2) *Tipo de error o transgresión*

En esta subetapa se selecciona el tipo de error o transgresión con que mejor se pueda describir el fallo, teniendo presente la decisión en lo que respecta a la intencionalidad. Hay cuatro categorías de transgresiones y errores potenciales, es decir, *distracción*, *lapsus*, *error* y *transgresión*. La *distracción* es un acto involuntario en el que falla la atención. Se trata de un error de ejecución. El *lapsus* es un acto involuntario en el que falla la memoria. Es también un error de ejecución. El *error* es un acto voluntario que no supone intención de transgredir una norma o un plan. Se lo define como un error de planificación. La *transgresión* es un fallo de planificación en el que hubo una decisión deliberada de actuar contra una regla o un plan acordado. La gente comete a diario transgresiones de rutina cuando de modo regular modifica o no cumple estrictamente los procedimientos laborales, lo que muchas veces se debe a prácticas de trabajo mal definidas o elaboradas. En cambio, las transgresiones excepcionales tienen tendencia a ser incumplimientos aislados de una práctica laboral, por ejemplo cuando se pasan por alto las normas de seguridad a fin de llevar a cabo una tarea. Pero aun así, no se trataría de un acto malicioso sino del deseo de llevar a término una tarea.

### **Etapas 5 - Determinar los factores subyacentes**

La designación de actividades separadas que se desprende de las etapas 4 y 5 podría resultar algo arbitraria respecto de lo que realmente ocurre cuando el investigador intenta expresar la relación que existe entre los errores y transgresiones registrados en el acaecimiento y el comportamiento que los motivó. En términos sencillos, un comportamiento consiste en una decisión y en un acto o movimiento. El acto o la decisión (es decir, el acto o la decisión peligrosos) se determina en la etapa 3. En la etapa 4 se demuestra lo erróneo del acto o la decisión. La etapa 5 se centra en las causas subyacentes del acto o decisión de un individuo o grupo. A tal efecto, es importante determinar si hubo factores en el sistema de trabajo que pudieron haber facilitado la expresión de un modo de fallo determinado (y en consecuencia el error o transgresión y el acto peligroso). A esos factores se les denomina factores subyacentes y pueden determinarse examinando la información sobre el sistema de trabajo que se haya reunido y organizado mediante los modelos SHEL o Reason en las etapas 1 y 2. El reexamen de estos datos subraya la naturaleza repetitiva de este proceso indagatorio en el sentido de que podría considerarse necesario realizar nuevas investigaciones sobre el acaecimiento.

### **Etapas 6 - Determinar los problemas de seguridad potenciales y elaborar las medidas correspondientes**

La determinación de los problemas de seguridad potenciales depende en gran medida de los factores subyacentes que se hayan identificado. Esto subraya una vez más la importancia de que se aplique un enfoque sistemático en las etapas 1 y 2, que establecen los fundamentos de las subsiguientes etapas analíticas. Los problemas de seguridad potenciales podrán ser vueltos a analizar, según proceda, para determinar los riesgos asociados al sistema y elaborar medidas de seguridad.

**Bibliografía**

Edwards, E (1972). Man and machine: Systems for safety. En *Proceedings of the BALPA Technical Symposium*, Londres.

Hawkins, F.H. (1987). *Human factors in flight*. Aldershot, UK: Gower Technical Press.

Nagel, D.C. (1988). Human error in aviation operations. En *Human factors in aviation* (p. 263-303). E.L. Weiner and D.C. Nagel (Eds.), San Diego, CA: Academic Press.

Norman, D.A. (1981). Categorization of action slips, *Psychological Review*, 88 (1), 1-15.

Norman, D.A. (1988) *The psychology of everyday things*. New York: Basic Books.

Rasmussen, J. (1987). The definition of human error and a taxonomy for technical system design. En *New technology and human error*, J. Rasmussen, K. Duncan, and J. Leplat (Eds.), Toronto: John Wiley & Sons.

Reason, J. (1990). *Human error*. New York: Cambridge University Press.



## Apéndice 2

### AREAS DE INVESTIGACIÓN DEL FACTOR HUMANO

Con las siguientes preguntas se pretende ayudar a investigar el factor humano. Un interrogatorio hábil puede ayudar al investigador a eliminar vías de indagación inútiles y a concentrarse en áreas de mayor importancia potencial.

El orden y el modo en que se planteen las preguntas dependerá de la persona entrevistada y de su voluntad y capacidad para describir conductas e impresiones personales. Puede ser necesario verificar, comprobar o complementar la información recibida de una persona haciendo entrevistas a otras en relación con los mismos puntos.

Estas áreas de investigación pueden ser útiles para la planificación de entrevistas. Las siguientes preguntas no pretenden ser exhaustivas ni tampoco servir de lista de comprobación y algunas pueden no ser aplicables en la investigación de un determinado accidente. A medida que surjan nuevos aspectos relacionados con el factor humano, los investigadores tendrán que explorar nuevas áreas de investigación.

### CUESTIONES RELACIONADAS CON LA ACTIVIDAD A BORDO

#### 1 Política de seguridad

- .1 ¿Ha fijado la compañía su política de seguridad por escrito?
- .2 ¿Hay en la compañía alguna persona encargada de las cuestiones de seguridad a bordo?
- .3 ¿Cuándo fue la última vez que un representante de la compañía visitó el buque o cuándo estuvo usted por última vez en contacto con la compañía?
- .4 ¿Cuándo recibió por última vez formación sobre seguridad a bordo? ¿Qué tipo de formación fue y cómo se impartió?
- .5 ¿Cuándo participó por última vez en un ejercicio de emergencia (por ejemplo, de lucha contra incendios, abandono del buque, hombre al agua, lucha contra la contaminación) y en que consistió su participación?
- .6 ¿Se suministró equipo de protección personal adecuado? ¿Lo utilizó usted?
- .7 ¿Sabe usted de algún accidente personal ocurrido a bordo durante el periodo previo al accidente?

**2 Actividades anteriores al suceso**

- .1 (Si el buque estaba saliendo del puerto en el momento en que ocurrió el accidente) ¿En qué empleó por lo general su tiempo mientras el buque estaba en puerto?
- .2 (Si el buque se estaba aproximando a puerto o estaba navegando en el momento en que ocurrió el accidente) ¿Cuándo tiempo había estado el buque navegando desde su última recalada?
- .3 ¿Qué estaba haciendo usted inmediatamente antes de empezar la guardia o de hacerse cargo del servicio y cuánto duró tal actividad? ¿Actividades recreativas? ¿Ejercicios físicos? ¿Durmiendo? ¿- Leyendo? ¿Mirando televisión? ¿Comiendo? ¿Tareas administrativas? ¿De camino al buque?
- .4 ¿Qué estaba haciendo usted, concretamente, más o menos 4 horas ..., 1 hora ..., 30 minutos ..., antes del accidente?
- .5 ¿Qué maniobra estaba realizando el buque cuando se produjo el accidente? ¿Qué función desempeñó usted durante tal maniobra?
- .6 Inmediatamente antes del accidente, ¿en qué pensaba usted?
- .7 ¿Tuvo usted en algún momento antes del accidente algún indicio de que alguien estaba cansado o era incapaz de llevar a cabo su tarea?

**3 Tareas asignadas en el momento del accidente**

- .1 ¿En qué lugar del buque se encontraba usted cuando se produjo el accidente?
- .2 ¿Qué trabajo o tarea concretos tenía asignados en ese momento? ¿Quién se lo había asignado? ¿Entendió lo que tenía que hacer? ¿Recibió órdenes contradictorias?
- .3 ¿Con qué frecuencia ha desempeñado tal tarea en el pasado ( -a bordo del mismo buque involucrado en el accidente)?

**4 Comportamiento concreto en el momento del accidente**

- .1 ¿Dónde se encontraba exactamente cuando se produjo el accidente?
- .2 ¿Qué tarea concreta estaba realizando cuando se produjo el accidente?
- .3 ¿Sintió el algún momento, desde su incorporación al servicio, que no podía concentrarse (centrar su atención/estar atento) en la tarea que intentaba desempeñar?

**5 Formación, instrucción, titulación y experiencia profesional**

- .1 ¿Cuánto tiempo hace que presta servicio en este buque? ¿Ha podido usted que se acorte o se alargue su periodo de servicio?
- .2 ¿Desde cuando ha ocupado su actual cargo en la tripulación? ¿Qué otros puestos ha ocupado en este buque?
- .3 ¿Cuánto tiempo hace que es titular del certificado en el que se indican sus calificaciones?
- .4 Antes de ser asignado a este buque, ¿trabajó en otros buques? En caso afirmativo, ¿qué puestos ocupó?
- .5 ¿Cuál ha sido su periodo más largo de navegación en un solo viaje? ¿Hace cuánto tiempo que navega en esta travesía? ¿Cuál ha sido su travesía más larga?

**6 Estado Físico**

- .1 ¿Se sintió indispuerto o enfermo en algún momento durante las 24 horas que precedieron el accidente? En caso afirmativo, ¿qué síntomas tuvo? ¿Tuvo fiebre, vómitos, se sintió mareado, etc.? ¿Se lo comunicó a alguien? ¿Cuál cree que fue la causa?
- .2 ¿Cuándo comió por última vez antes del accidente? ¿Qué comió? ¿Lo considera adecuado?
- .3 ¿Hace ejercicio regularmente mientras está a bordo? ¿Cuándo hizo ejercicios por última vez (antes del accidente)? ¿Cuánto duró la sesión?

**7 Estado psicológico, emocional y mental, y condiciones de empleo**

- .1 ¿Cuándo se sintió por última vez alegre o muy animado a bordo del buque y qué circunstancias generaron tal emoción?
- .2 ¿Cuánto se sintió por última vez triste, deprimido o desanimado a bordo del buque? ¿Por qué? ¿Habló de ello con alguien?
- .3 ¿Tuvo que tomar recientemente alguna decisión personal difícil? ¿Ha tenido últimamente problemas económicos o familiares?
- .4 ¿Ha recibido críticas últimamente sobre la manera en que realiza su trabajo? ¿Quién se las ha hecho? ¿Estaban justificadas?
- .5 ¿Cuál fue la situación de mayor tensión con que tuvo que enfrentarse durante el viaje (antes del accidente)? ¿Cuándo se produjo tal situación? ¿Cómo se resolvió?

- .6 ¿Cuáles son los acuerdos contractuales para todos los tripulantes?
- .7 ¿Ha habido alguna reclamación o alguna reivindicación profesional en los últimos (12) meses?

## **8 Volumen de trabajo/complejidad de las tareas**

- .1 ¿Cuál es la organización a bordo?
- .2 ¿Considera que la organización a bordo es efectiva?
- .3 ¿Qué posición ocupa en la organización de los servicios de a bordo (es decir, para quién trabaja, a quién debe informar o asignar tareas)?
- .4 ¿Qué tipo de trabajo realiza? ¿Sedentario? ¿Con exigencias físicas?
- .5 ¿Resultó alguno de los implicados en el accidente perjudicado debido a una carga de trabajo pesada?

## **9 Régimen de los periodos de trabajo, de descanso y de recreo**

- .1 ¿Cuál es su horario normal de trabajo?
- .2 ¿Trabaja usted de día o hace guardias?
- .3 ¿Cuál fue su horario de trabajo el día anterior al accidente y durante la semana anterior al accidente?
- .4 ¿Estaba haciendo horas extraordinarias cuando se produjo el accidente?
- .5 ¿Cuánto tiempo había estado de servicio o despierto realizando otro trabajo en el momento en que se produjo el accidente?
- .6 ¿Cuándo fue su último periodo de sueño? ¿Cuánto duró? ¿Cuántas veces se despertó durante su último periodo de sueño? ¿Fue un sueño reparador? En caso negativo, ¿Cómo hubiera podido mejorarse la calidad de su periodo de sueño?
- .7 ¿Qué suele hacer durante las horas fuera de servicio cuando está a bordo? (¿Jugar a las cartas? ¿Leer? ¿Escuchar música? ¿Mirar televisión? ¿Otras actividades?)
- .8 ¿Cuándo fue su último periodo largo fuera de servicio en que pudo descansar?

**10 Relaciones con otros tripulantes y superiores o subordinados**

- .1 ¿A quién considera su amigo dentro de la tripulación?
- .2 ¿Se siente incómodo con algún compañero de la tripulación?
- .3 ¿Encuentra dificultades para comunicarse con alguno de sus compañeros por barreras lingüísticas?
- .4 ¿Se han incorporado últimamente nuevos miembros a la tripulación? ¿Ha tenido oportunidad de conocerlos?
- .5 ¿Tuvo últimamente alguna discusión con otro tripulante?
- .6 En caso de emergencia, ¿confía en que sus compañeros le brindarían asistencia?
- .7 ¿Se ha ofrecido algún otro tripulante para sustituirlo durante una guardia o desempeñar alguna tarea en su lugar a fin de que usted pueda tener algo más de descanso?
- .8 ¿Cuál fue su último tema de conversación con otro tripulante antes de incorporarse al servicio (cuando se produjo el accidente)?
- .9 ¿Ha hablado con otros tripulantes desde que ocurrió el accidente? En caso afirmativo, ¿de qué habló? ¿Ha hablado con alguna otra persona sobre el accidente antes de ser entrevistado?

**11 Condiciones de vida a bordo**

- .1 ¿Considera cómoda la zona que le corresponde a bordo del buque? En caso negativo, ¿qué mejoras le gustaría ver en ella?
- .2 Con anterioridad al accidente ¿tuvo alguna dificultad para descansar como consecuencia del mal tiempo, ruido, calor o frío, movimiento del buque, etc.?

**12 Niveles de dotación**

¿Considera usted que el nivel de dotación es suficiente para el funcionamiento del buque?

**13 Ordenes permanentes del capitán**

- .1 ¿Existen órdenes permanentes por escrito del capitán a la tripulación?
- .2 ¿Ha dado el capitán/jefe de máquinas órdenes permanentes, por escrito o de viva voz, al personal encargado de las guardias?

- .3 ¿Discrepaban esas órdenes de la política de seguridad de la compañía?

**14 Nivel de automatización/fiabilidad del equipo**

- .1 ¿Considera usted que el sistema es fiable?
- .2 ¿Ha habido anteriormente fallos en el sistema?
- .3 ¿Quién reparó los fallos: la tripulación o trabajadores de tierra?

**15 Proyecto del buque, características del movimiento o de la carga**

- ¿Observó usted algo fuera de lo normal durante esta travesía en cuanto al proyecto del buque o las características del movimiento o de la carga?

**CUESTIONES RELACIONADAS CON LA GESTIÓN EN TIERRA**

**16 Régimen de los periodos de trabajo y de descanso**

- ¿Cuál es la política de la compañía en relación con la programación de los periodos de trabajo y de descanso?

**17 Nivel de dotación**

- ¿Cómo se determina el nivel de dotación de su flota?

**18 Funcionamiento de las guardias**

- .1 ¿Exigen ustedes que el capitán haga guardias?
- .2 ¿Dejan ustedes que sea el capitán quien decida sobre el funcionamiento de las guardias?

**19 Asignación de tareas**

- ¿Delegan ustedes esta cuestión en el capitán?

**20 Apoyo y comunicaciones costera-buque-costera**

- ¿Qué apoyo prestan ustedes al capitán del buque?

**21 Políticas de gestión**

- ¿Ha fijado la compañía su política de seguridad por escrito?

**22 Planificación del viaje y programación de las escalas en puerto**

¿Cómo planifica el capitán los viajes?

**23 Instalaciones recreativas**

¿Existen servicios e instalaciones sociales de recreo a bordo?

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

- .1 ¿Cuáles son los acuerdos contractuales para todos los miembros de la tripulación?
- .2 ¿Ha habido alguna reclamación o reivindicación laboral en los últimos (12) meses?

**25 Prescripciones nacionales/internacionales**

¿Cumple la dirección/el capitán con las prescripciones y recomendaciones de los correspondientes convenios internacionales y reglamentos del Estado de abanderamiento?

### Apéndice 3

#### DEFINICIONES DE LOS TÉRMINOS MAS COMUNES RELACIONADOS CON EL FACTOR HUMANO

*Error humano:* Desviación, de una persona o grupo de personas, de las prácticas aceptadas o convenientes que puede tener resultados inaceptables o indeseables.

#### **Disminución del rendimiento humano:**

*Alteración emocional:* Estado fisiológico de perturbación o agitación que puede afectar a la capacidad normal de una persona para realizar las tareas exigidas.

*Pánico:* Miedo que se apodera súbitamente de una persona y reduce la capacidad de ésta para realizar las tareas exigidas.

*Ansiedad:* Estado de desasosiego y angustia provocado por las incertidumbres del futuro y que puede reducir la capacidad de concentración en la tarea exigida.

*Problemas personales:* Cualquier problema que perturbe las emociones y reduzca la capacidad de realizar las tareas exigidas. Por ejemplo: minusvalías físicas, fallecimiento o enfermedad de un familiar, problemas maritales o interpersonales, problemas de salud o económicos, ira o malas relaciones con los compañeros.

*Deterioro mental:* Disminución de la capacidad intelectual que puede reducir o impedir la aptitud normal de la persona para desarrollar la dimensión mental de las tareas exigidas.

*Consumo de alcohol:* Ingestión de bebidas alcohólicas que disminuye la capacidad de la persona para realizar las tareas exigidas. Por ejemplo: acción de beber en las horas de trabajo, o poco antes, que pueda perturbar las facultades de la persona; estado de ebriedad en las horas de trabajo; acción de beber fuera de las horas de trabajo que ocasione una merma del rendimiento; y consumo excesivo de alcohol durante periodos largos que dé lugar a un deterioro mental permanente.

*Consumo de drogas:* Uso de medicinas o estupefacientes que afecta a la capacidad de la persona para realizar las tareas exigidas. Explicación: El uso de drogas, legales e ilegales, puede tener diversos efectos en las aptitudes mentales y físicas de la persona, entre otros: somnolencia extrema, falso sentido



de competencia y alucinaciones. La capacidad mental del usuario también puede verse afectada por la constante necesidad de obtener más droga. Además, las personas pueden no ser conscientes de los efectos secundarios de las drogas legales y podrían consumirlas durante las horas de trabajo u olvidarse de notificar que las están usando.

- Distracción:* Falta de atención, descuido. Por ejemplo: no estar atento a las pantallas, no mantener el servicio de vigía adecuado, olvidarse de realizar una tarea asignada. La distracción también puede ser resultado de otras causas tales como problemas personales, fatiga, drogas, aburrimiento o problemas de audición.
- Lesiones:* Lesiones corporales que pueden causar una disminución de la capacidad mental o física. Por ejemplo: lesiones craneales y otras tales como el aplastamiento de un dedo o una quemadura grave en las que el dolor causa distracción y pérdida de facultades mentales.
- Enfermedad mental:* Comportamiento psicótico o imprevisible, depresión, alucinaciones y otras formas de conducta anormal que resultan inexplicables.
- Enfermedad física:* Cualquier mal que produzca una disminución de la capacidad física o mental, pero que generalmente no se califica de enfermedad mental. Por ejemplo: la incapacidad general que acompaña a resfrios y gripes, alucinaciones causadas por fiebres altas, migrañas, mareos e incluso una indigestión fuerte y la exposición a sustancias tóxicas.
- Disminución de la Motivación:* Falta de voluntad o de deseos de rendir al máximo que tiene por resultado la disminución del rendimiento normal de la persona.
- Error deliberado:* Actuar deliberadamente de forma incorrecta o no adoptar deliberadamente las medidas correctas. Por ejemplo: abandono de funciones, negativa a obedecer órdenes, sabotaje, robo o inobservancia de los procedimientos.
- Fatiga:* Reducción de la aptitud física y/o mental como resultado de esfuerzos físicos, mentales o emocionales que puedan menoscabar casi todas las facultades físicas, incluidas la fuerza, la velocidad, el tiempo de reacción, la coordinación, la toma de decisiones o el equilibrio.

*Moral baja:* Problema de motivación individual o colectiva que se expresa por una reducción de la voluntad, confianza o disciplina para realizar las tareas asignadas. Las causas pueden ser, por ejemplo, rencillas personales entre los tripulantes, escaso don de gentes de los oficiales, falta de una cultura colectiva de la seguridad a bordo o periodos de servicio excesivamente largos.

*Falta de disciplina calma personal:* Escaso dominio de sí mismo. Por ejemplo: perder fácilmente la calma o comportarse de manera poco profesional.

*Problemas visuales:* Pérdida de agudeza visual debida a una incapacidad física específica. Las causas pueden ser una lesión ocular que cause ceguera total o parcial, no usar las gafas o lentes de contacto prescritas, la incapacidad de adaptarse a la oscuridad.

*Trabajo excesivo:* Disminución de la capacidad física o mental como consecuencia de la suma de todas las tareas físicas y mentales que la persona debe realizar en un tiempo determinado, que se refleja en un rendimiento deficiente.

#### **Medio marino:**

*Medio natural peligroso:* Situación en la que el medio natural es causa de que las tareas exigidas sean más difíciles de lo común. Por ejemplo: tormentas, oleaje, bajos fondos, bancos de arena pronunciados, corrientes o mareas fuertes, hielos, rocas, restos de naufragio sumergidos, remolinos fuertes, tráfico excesivo, viento, niebla, neblina, lluvia, nieve, granizo, polvo, detritos en suspensión en el aire.

*Deficiencias de proyecto relacionadas con el factor humano:*

Proyecto deficiente del buque, de sus subsistemas, de sus controles ambientales o de la interfaz máquina-ser humano que hace más difícil desempeñar las tareas de a bordo. Por ejemplo: alumbrado insuficiente; ruidos excesivos; vibraciones excesivas; sistemas de calefacción, refrigeración o ventilación inadecuados; cubiertas, escalas, escaleras, mamparos o superficies de trabajo peligrosas; medios insuficientes para las operaciones con mal tiempo o en condiciones desfavorables, dispositivos de protección, pasamanos y agarres inadecuados; orientación deficiente de los puestos de operaciones con respecto a la dinámica del buque; deficientes características marinerías del casco; mandos que permiten la activación accidental;

marcado ilegible o ambiguo de los mandos; presentaciones visuales o rótulos de éstas ilegibles o ambiguos; disposición, tamaño y coloración deficientes de los mandos y presentaciones visuales; proyecto deficiente por lo que respecta a los accesos para las operaciones normales o de mantenimiento o a la seguridad.

*Deficiencias operativas:* Situación en la que personas, o grupos de personas, producen un deterioro del ambiente a bordo que hace más difícil realizar ciertas tareas. Por ejemplo: maniobras (tales como, aumento de velocidad, cambio de rumbo, maniobras raras) que afectan a la dinámica del buque y ocasionan dificultades de equilibrio y control, cuando el personal que realiza una tarea estorba al que realiza otra, o cuando la estiba de la carga impide el acceso o el paso.

*Deficiencia de mantenimiento:* No mantener una parte del buque o de su equipo en el estado previsto en el proyecto para que tenga una vida útil determinada o para que funcione durante un tiempo determinado, lo que hace que la situación a bordo se deteriore y sea más difícil la realización de algunas tareas. Por ejemplo: piezas de repuesto y herramientas insuficientes para llevar a cabo el debido mantenimiento como consecuencia de una falta de interés por parte de la dirección.

### **Gestión de la seguridad:**

*Conocimiento técnicos Insuficientes:* Carecer de los conocimientos generales necesarios para realizar el trabajo a bordo, debido a falta de experiencia y/o formación. Por ejemplo: navegación, buenas prácticas marineras, sistemas de propulsión, manipulación de la carga, comunicaciones o meteorología.

*Conocimiento deficiente de la situación:* Desconocer el estado actual del buque, de sus sistemas o de su entorno, debido a falta de experiencia, de comunicación/coordinación y/o de formación. Por ejemplo: desconocimiento de la ubicación, del rumbo o la velocidad del buque, o de las tareas de mantenimiento que se realizan a bordo.

*Falta de comunicación o de coordinación:* No usar todas las fuentes de información disponibles para determinar el estado actual del buque. Esto puede deberse a una falta de iniciativa por parte de la persona o a una falta de iniciativa y/o de cooperación de los demás. Por

ejemplo: comunicación deficiente entre los oficiales del puente, comunicación deficiente con los prácticos o coordinación deficiente entre el puente y la cámara de máquinas.

*Conocimiento deficiente de las operaciones del buque:*

Falta de conocimientos resultante de la falta de experiencia, desconocimiento de las reglas, conocimiento insuficiente de los procedimientos, formación deficiente y/o desconocimiento de la responsabilidad, la tarea o la función. Ejemplos de los aspectos en que podrían manifestarse las deficiencias: navegación, buenas prácticas marineras, sistemas de propulsión, manipulación de la carga, comunicaciones o meteorología.

*Conocimiento insuficiente de las reglas y normas:*

Desconocimiento o incomprensión de las reglas pertinentes debido a la falta de experiencia y/o formación. Ejemplo de posibles reglas: política y normas de la compañía, reglas nacionales e internacionales, reglas marítimas de otros Estados rectores de puertos, reglamentos locales, reglas de a bordo, advertencias, anotaciones de las cartas náuticas, o rótulos.

*Conocimiento insuficiente de los procedimientos de a bordo:*

Desconocimiento resultante de la falta de experiencia y/o formación respecto de las normas de la compañía y de a bordo que exigen un conocimiento adecuado del funcionamiento del buque. Por ejemplo: procedimientos de emergencia, de mantenimiento, administrativos y del sistema de seguridad.

*Desconocimiento de la tarea o función:*

Conocimiento deficiente de la labor específica que tiene que realizar la persona. Por ejemplo: falta de comprensión de las responsabilidades del mando y de las asociadas a las comunicaciones, a la seguridad, al mantenimiento y a los procedimientos de emergencia.

*Conocimientos lingüísticos insuficientes:*

Falta de los conocimientos lingüísticos básicos necesarios para comunicarse y realizar las tareas exigidas. Incluye la incapacidad parcial o total de hablar, leer o entender el idioma principal y/o los otros idiomas necesarios para entender todas las órdenes, instrucciones, procedimientos, rótulos, avisos y reglas de a bordo.

**Gestión:**

- Falta de disciplina:* No hacer que el personal acepte la autoridad, las reglas y los procedimientos pertinentes. Por ejemplo: tolerar a personal incompetente o inepto, no hacer cumplir las reglas y procedimientos, tolerar la insubordinación.
- Fallos en el ejercicio del mando:* Dar órdenes erróneas. Por ejemplo: no impartir las órdenes adecuadas, hacerlo a destiempo o sin relación con otras órdenes, impartir órdenes incorrectas o contradictorias.
- Supervisión deficiente:* Descuido del control de las actividades del personal bajo supervisión. Por ejemplo: no comprobar si una tarea se ha realizado de manera correcta y puntual, no facilitar los recursos adecuados para solucionar los problemas comunicados al supervisor, tratar de forma desigual al personal.
- Deficiencias de coordinación o de comunicación:* Falta de comunicación y de coordinación para resolver problemas y tareas tanto a bordo como en tierra. Por ejemplo: comunicación deficiente entre los oficiales del puente, comunicación deficiente con los prácticos o con la oficina central; coordinación deficiente entre el puente y la cámara de máquinas.
- Gestión deficiente de los recursos materiales:* Mala gestión de los recursos materiales, es decir de las herramientas, equipo, medios, instalaciones, provisiones, agua, combustible, etc., necesarios para llevar a cabo las tareas exigidas. Por ejemplo: falta o escasez de recursos materiales, recursos materiales inadecuados, estibados erróneamente o difíciles de obtener cuando se necesitan.
- Dotación deficiente:* No asegurarse de que todas las tareas exigidas a bordo puedan llevarse a cabo de la manera debida por personal suficiente que cuente con los niveles adecuados de pericia, capacidad física y mental, experiencia, titulación y buena disposición para ejecutar esas tareas.
- Falta del personal adecuado:* No asignar, o hacer que se asigne, al buque o a una tarea concreta personal suficiente y con un nivel adecuado de conocimientos que garantice el funcionamiento seguro y eficaz del buque.

*Mala organización del trabajo:*

Establecer para puestos o tareas condiciones poco razonables, ineficaces, absurdas, excesivas o imposibles de cumplir. Por ejemplo: duración o frecuencia excesiva de las guardias, destinar a una sola persona para que vigile simultáneamente varias pantallas distantes entre sí, exigir la exposición a materias potencialmente peligrosas sin la indumentaria protectora adecuada.

*Reglas, normas, procedimientos o prácticas deficientes:*

Cualquier problema relacionado con normas, reglas, procedimientos o prácticas. Por ejemplo: normas, reglas, procedimientos o prácticas que sean contradictorios, inexactos, inadecuados, poco detallados u obsoletos.

*Mala aplicación de reglas, normas, procedimientos o prácticas eficaces:*

Aplicación de normas, reglas, procedimientos o prácticas en circunstancias o en momentos que no son los indicados.

**Procesos mentales:**

*Conocimiento deficiente de la situación:*

Comprensión incorrecta de la situación que puede llevar a una hipótesis falsa respecto de una situación futura, o comprensión basada en ideas incorrectas que lleven a una multiplicación de errores que puedan hacer aumentar sustancialmente los riesgos para el buque. Por ejemplo: formular una hipótesis sin confirmar la dirección en que gobernará el buque que se aproxima, interpretación incorrecta de alarmas a bordo (por ejemplo, contaminación por agua de mar de un circuito de combustible en alta mar).

*Falta de percepción:*

No percibir correctamente que existe un problema o situación difícil. Por ejemplo: leer una escala incorrectamente, no oír bien una orden, entender mal un mensaje radiotelefónico poco inteligible, estimar que se huele aceite cuando en realidad es crudo, no advertir una escora a estribor, sobreestimar la distancia al muelle.

*Reconocimiento incorrecto:*

Diagnosticar incorrectamente un problema particular una vez percibido éste. Puede percibirse que existe un problema pero su identificación es incorrecta. Por ejemplo: confundir una alarma con otras que tienen un sonido similar a bordo, reconocer incorrectamente una alarma visual en el puente.

*Identificación incorrecta:* Identificación incorrecta de un problema o un riesgo una vez que se ha reconocido que éste existe. Por ejemplo: las alarmas de un panel indicador pueden haber señalado un riesgo particular para el buque (por ejemplo, baja presión del fueloil) y, sin embargo, la persona puede interpretar erróneamente esa alarma e identificar incorrectamente el problema.

#### Apéndice 4

### BIBLIOGRAFÍA SELECTA DE PRESCRIPCIONES Y RECOMENDACIONES UNCLOS/OIT/OMI RELATIVAS A LA INVESTIGACIÓN DEL FACTOR HUMANO EN LOS SINIESTROS Y SUCESOS MARÍTIMOS

#### CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

**El artículo 94**, *Deberes del Estado de pabellón*, estipula en el párrafo 7:

*Todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.*

#### CONVENIOS Y RECOMENDACIONES DE LA OIT (ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO)

##### Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976, (N° 147)

**El artículo 2**, estipula:

*Todo Miembro que ratifique el presente Convenio se compromete "... g) a llevar a cabo una encuesta oficial en cada caso de accidente grave en el que se vean implicados buques matriculados en su territorio, particularmente cuando haya habido heridos o pérdida de vidas humanas; el informe final de dicha encuesta debería normalmente hacerse público.*

##### Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (N° 134)

**El artículo 2**, estipula:

- .1 La autoridad competente de cada país marítimo deberá adoptar las medidas necesarias para que los accidentes del trabajo se notifiquen y estudien en forma apropiada así como para asegurar la compilación y análisis de estadísticas detalladas de tales accidentes.*
- .2 Todos los accidentes del trabajo deberán notificarse, y las estadísticas no deberán limitarse a los accidentes mortales o a los accidentes que afectan al propio buque.*



- .3 *Las estadísticas habrán de registrar el número, naturaleza, causas y efectos de los accidentes del trabajo, indicándose claramente en qué parte del buque - por ejemplo: puente, máquinas o locales de servicios generales - y en qué lugar - por ejemplo, en el mar o en el puerto - ocurre el accidente.*
- .4 *La autoridad competente habrá de proceder a una investigación de las causas y circunstancias de los accidentes del trabajo mortales o que hubieran producido lesiones graves a la gente de mar, así como de otros accidentes que determine la legislación nacional.*

**El artículo 3,** estipula:

*Con miras a disponer de una base sólida para la prevención de accidentes del trabajo imputables a riesgos propios del empleo marítimo, deberán emprenderse investigaciones sobre las tendencias generales y los riesgos que revelen las estadísticas.*

**El artículo 9,** estipula en el párrafo 2:

*Asimismo deberán adoptarse todas las medidas apropiadas y viables para informar a la gente de mar acerca de riesgos particulares, por ejemplo, mediante avisos oficiales que contengan las correspondientes instrucciones.*

**Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (N° 142)**

**El párrafo 3** estipula:

*Las cuestiones que podrían investigar en aplicación del artículo 3 del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970, podrían ser las siguientes:*

- a) *medio en que se realiza el trabajo (por ejemplo, superficie de trabajo, disposición de las máquinas, medios de acceso y alumbrado) y métodos de trabajo;*
- b) *frecuencia de accidentes según grupos de edad;*
- c) *problemas especiales de carácter fisiológico o psicológico creados por el ambiente a bordo;*
- d) *problemas resultantes de la tensión física a bordo de los buques, en particular como consecuencia del aumento del volumen de trabajo;*
- e) *problemas y efectos de la evolución técnica y de sus repercusiones en la composición de la tripulación;*
- f) *problemas derivados de deficiencias humanas como negligencia.*

**Distribución de información entre los propietarios de buques y la gente de mar**

Aparte de las disposiciones antedichas, el Convenio N° 134 también incluye disposiciones concernientes a la responsabilidad de la autoridad competente de distribuir información sobre estudios e investigaciones de accidentes y señalarla a la atención de propietarios de buques y gente de mar. La autoridad competente tiene también la responsabilidad de promover y asegurar la capacitación de la gente de mar en la prevención de accidentes y tomar medidas para proteger su salud y seguridad. La recomendación N° 142 proporciona más orientación sobre estos temas.

**CONVENIOS DE LA OMI (ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL)****Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, modificado**

**La regla I/21, Siniestros, estipula:**

- a) *Cada Administración se obliga a investigar todo siniestro sufrido por cualquier buque suyo sujeto a las disposiciones del presente Convenio cuando considere que la investigación puede contribuir a determinar cambios que convendría introducir en las presentes reglas\*\*\*\*.*
- b) *Cada Gobierno Contratante se obliga a facilitar a la Organización la información que sea pertinente en relación con las conclusiones a que se llegue en esas investigaciones. Ningún informe o recomendación de la Organización basados en esa información revelarán la identidad ni la nacionalidad de los buques afectados, ni atribuirán expresa o implícitamente responsabilidad alguna a ningún buque o persona.*

**Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966**

**El artículo 23, Accidentes, estipula:**

- 1) *Toda Administración se compromete a efectuar una encuesta sobre cualquier accidente ocurrido a los buques de los que es responsable, y que estén sujetos a las disposiciones del presente Convenio, cuando*

---

\*\*\*\* Véanse las siguientes resoluciones aprobadas por la Organización:

- |                        |   |
|------------------------|---|
| Resolución A.203(VII): | Recomendación relativa a la conclusión de acuerdos y arreglos entre Estados sobre la cuestión de la entrada y la utilización en aguas territoriales propias de equipo de salvamento marítimo procedente de otro Estado. |
| Resolución A.322(IX):  | Investigación de siniestros marítimos.  |
| Resolución A.442(XI):  | Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios.   |

Véanse también las circulares:

- |                     |   |
|---------------------|---|
| MSC/Circ.70/Rev.1:  | Cuestionario sobre el sistema de socorro marítimo.  |
| MSC/Circ.224:       | Presentación de fichas de avería y de expedientes de siniestros sufridos por pérdida de estabilidad sin avería.   |
| MSC/Circ.388:       | Expediente de siniestros causados por incendios.  |
| MSC/Circ.433:       | Informes sobre investigaciones de siniestros graves.  |
| MSC/Circ.539/Add.2: | Informe de estadísticas de siniestros de buques pesqueros y pescadores en el mar.   |
| MSC/Circ.559:       | Directrices para que se informe a la Organización de los sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias. |
| MSC/Circ.621:       | Directrices relativas a la investigación de los accidentes en los que puede haber contribuido el factor fatiga.   |

*considere que esta encuesta pueda ayudar a conocer las modificaciones que sería conveniente introducir en dicho Convenio.*

- 2) *Todo Gobierno Contratante se compromete a proporcionar a la Organización todos los datos útiles sobre los resultados de dichas encuestas. Los informes o las recomendaciones de la Organización basados sobre estos datos no revelarán ni la identidad ni la nacionalidad de los buques en cuestión, ni atribuirán, de ninguna forma la responsabilidad del accidente a un buque o a una persona, ni dejarán sospechar tal responsabilidad.*

**Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1973 (MARPOL 73/78)**

**El artículo 8, Informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales, estipula:**

- 1) *Se hará informe del suceso y sin demora aplicando en todo lo posible las disposiciones del Protocolo I del presente Convenio.*
- 2) *Toda Parte en el Convenio deberá:*
  - .1 *tomar las providencias necesarias para que un funcionario u órgano competente reciba y tramite todos los informes relativos a los sucesos; y*
  - .2 *notificar a la Organización, dándole detalles completos de tales providencias, para que las ponga en conocimiento de las demás Partes y Estados Miembros de la Organización.*
- 3) *Siempre que una Parte reciba un informe en virtud de lo dispuesto en el presente artículo, lo retransmitirá sin demora a:*
  - .1 *la Administración del buque interesado; y*
  - .2 *todo otro Estado que pueda resultar afectado.*
- 4) *Toda Parte en el Convenio se compromete a cursar instrucciones a sus naves y aeronaves de inspección marítima y demás servicios competentes para que comuniquen a sus autoridades cualquiera de los sucesos que se mencionan en el Protocolo I del presente Convenio. Dicha Parte, si lo considera apropiado, transmitirá un informe a la Organización y a toda otra Parte interesada.*

**El artículo 12, Siniestros sufridos por los buques, estipula:**

- 1) *Las Administraciones se comprometen a investigar todo siniestro sobrevenido a cualquiera de sus buques que esté sujeto a lo dispuesto en las reglas si tal siniestro ha causado efectos deletéreos importantes en el medio marino.*
- 2) *Las Partes en el Convenio se comprometen a informar a la Organización acerca de los resultados de tales investigaciones siempre que consideren que con esta información contribuirán a determinar qué modificaciones convendría realizar en el presente Convenio.*

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

### **Resolución A.849(20) - Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos**

APRUEBA el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos;

INVITA a todos los Gobiernos interesados a que tomen las medidas oportunas y pongan dicho Código en vigor lo antes posible;

PIDE a los Estados de abanderamiento que investiguen todos los siniestros marítimos graves y muy graves y que proporcionen a la Organización los resultados pertinentes;

REVOCA las resoluciones A.173(ES.IV), A.440(XI) y A.637(16).

### **Resolución A.850(20) - Idea, principios y objetivos de la Organización con respecto al factor humano**

APRUEBA la idea, los principios y objetivos de la Organización con respecto al factor humano, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

INVITA a los Gobiernos Miembros a que estimulen a los responsables del funcionamiento y proyecto de los buques a que tengan en cuenta los principios pertinentes al adoptar decisiones operacionales y de proyecto;

PIDE al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que consideren propuestas para instrumentos o procedimientos, nuevos o revisados, relativos a la seguridad de la vida humana en el mar o a la protección del medio marino teniendo en cuenta la idea, los principios y los objetivos adjuntos con respecto al factor humano;

PIDE también al Comité de Seguridad Marítima y al Comité de Protección del Medio Marino que mantengan sometido a examen el texto adjunto sobre idea, principios y objetivos relativos al factor humano, y que adopten las medidas que estimen oportunas.

## **CIRCULARES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LA OMI**

### **Circular MSC/Circ.621 - Directrices relativas a la investigación de los accidentes en los que puede haber contribuido el factor fatiga**

Preparada por el Grupo mixto de expertos OIT/OMI sobre el factor fatiga, que ultimó su trabajo en marzo de 1993, proporciona orientación a los que deben determinar si la fatiga ha sido un factor que contribuyó a que se produzca el siniestro o accidente marítimo y en qué medida. Las Directrices cubren temas tales como la formación y cualificación de los investigadores, los criterios para seleccionar a las personas a las que se debe entrevistar y secuencia de las entrevistas, y cuestiones que deberá abordar el investigador. Se incluyen en ellas los formularios para registrar los datos que se analizarán a nivel nacional y mundial.

### **Circulares MSC/Circ.827 - MEPC/Circ.333 - Procedimientos de notificación armonizados - Informes prescritos en la regla I/21 del SOLAS 74 en los artículos 8 y 12 del MARPOL 73/78**

## **CÓDIGO DE LA OMI**

### **Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849(20))**

El propósito del presente Código es promover un enfoque común en la investigación de siniestros y sucesos marítimos, así como fomentar la colaboración entre Estados para determinar qué factores contribuyen y dan lugar a tales siniestros. El enfoque común y la colaboración facilitarán las medidas correctivas y mejorarán tanto la seguridad de la gente de mar y de los pasajeros como la protección del medio marino. Para lograr estos objetivos, el Código reconoce la necesidad del respeto mutuo de las normas y prácticas nacionales y hace particular hincapié en la cooperación.

El Código establece además que el objetivo de la investigación de todo siniestro marítimo es prevenir tales siniestros en el futuro. Las investigaciones determinarán las circunstancias del siniestro investigado y establecerán las causas y los factores que han contribuido al mismo mediante la recopilación y el análisis de la información, junto con la adopción de las conclusiones pertinentes. Si bien en teoría este tipo de investigaciones no tiene como propósito determinar responsabilidad ni

culpa, la autoridad investigadora no debe abstenerse de dar plenamente a conocer las causas porque de las conclusiones pueda inferirse culpa o responsabilidad.

El Código cubre temas tales como: pautas para las investigaciones de los siniestros marítimos, responsabilidad de investigar los siniestros y sucesos, responsabilidades del Estado investigador principal, consultas, colaboración (entre Estados), revelación de documentos, personal y recursos materiales, publicación de informes sobre siniestros marítimos y su envío a la OMI, reapertura de investigaciones, contenido de los informes y contacto entre las administraciones."





**ANEXO III**

**MODELOS DE USO COMÚN**

**EN**

**ISAS MARÍTIMAS**



**MODELO N° 1**

**CARÁTULA**

**DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO  
Y DE MARINA MERCANTE**

**INVESTIGACIÓN SUMARIA ADMINISTRATIVA**

**GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE.....**

Ordenada instruir por resolución de la Gobernación Marítima de....., en averiguación de las causas, circunstancias y responsables de (*Identificar el accidente*).....

**FISCAL** : (*Grado, nombre, apellidos*) .....

**SECRETARIO** : (*Grado, nombre, apellidos*) .....

**INICIADA** el ....(*día*)...de..... (*mes*) ..... de.. (*año*) .....

**TERMINADA** el ... (*día*) ...de..... (*mes*) ..... de.. (*año*) .....

**OBSERVACIONES:**

**MODELO N° 2****NOMBRAMIENTO DE FISCAL Y SECRETARIO**

G.M..... ORD. N° 12.655/.....VRS.

ORDENA INSTRUIR INVESTIGACIÓN  
SUMARIA ADMINISTRATIVA QUE  
INDICA.

Valparaíso,

**VISTO:** El parte (o *denuncia*) de....., mediante el cual se da cuenta del accidente.....(Si no existe parte o denuncia, bastará referirse al hecho o accidente que motiva la investigación sumarias administrativa); lo establecido por los artículos 125 y siguientes (y 149 y siguientes tratándose de investigaciones por contaminación de las aguas), del Decreto Ley N° 2.222, de 1978, sobre Ley de Navegación; y teniendo presente las facultades que me confieren los artículos 3°, letra i), del Decreto Fuerza de Ley N° 292, de 1953, que aprueba la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, y artículos 156 y siguientes del Decreto Supremo N° 1.340 bis, de 1941, del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaria de Marina, que aprobó el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, y el Reglamento 9-10/1, de 1974, sobre Reglamento de Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas,

**RESUELVO:**

- 1.- DESÍGNASE Fiscal al.....(Grado, nombre y apellidos)....., a fin de que instruya una Investigación Sumaria Administrativa con el objeto de determinar las causas, circunstancias y los responsables.....-
- 2.- NÓMBRASE Secretario al ..... (Grado, nombre y apellidos).....-

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y PASE AL FISCAL PARA SU CUMPLIMIENTO.

.....(firma).....

Grado, Nombre y Apellidos

Identificación de la Autoridad Marítima que corresponda

**DISTRIBUCIÓN**

**MODELO N° 3****NOMBRAMIENTO DE FISCAL**

G. M..... ORD. N° 12.655/.....VRS.

ORDENA INSTRUIR INVESTIGACIÓN  
SUMARIA ADMINISTRATIVA QUE  
INDICA.

Valparaíso,

**VISTO:** El parte (o **denuncia**) de....., mediante el cual se da cuenta del accidente.....(Si no existe parte o denuncia, bastará referirse al hecho o accidente que motiva la investigación sumarias administrativa); lo establecido por los artículos 125 y siguientes (y **149 y siguientes** - tratándose de investigaciones por contaminación de las aguas), del Decreto Ley N° 2.222, de 1978, sobre Ley de Navegación; y teniendo presente las facultades que me confieren los artículos 3°, letra i), del Decreto Fuerza de Ley N° 292, de 1953, que aprueba la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, y 156 y siguientes del Decreto Supremo N° 1.340 bis, de 1941, del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, que aprobó el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, y el Reglamento 9-10/1, de 1974, sobre Reglamento de Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas,

**RESUELVO:**

- 1.- DESIGNASE Fiscal al.... (Grado, nombre y apellidos)....., a fin de que instruya una Investigación Sumaria Administrativa en averiguación de las causas, circunstancias y los responsables de.....
- 2.- AUTORIZASE al Fiscal designado para proceder al nombramiento de Secretario, en calidad de Ministro de Fe, para la substanciación de la investigación.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y PASE AL FISCAL PARA SU  
CUMPLIMIENTO-

.....(firma).....

Grado, Nombre y Apellidos

Identificación de la Autoridad Marítima que corresponda

**DISTRIBUCIÓN**

**MODELO N° 4****DILIGENCIA DE NOMBRAMIENTO DE SECRETARIO**

**NOMBRAMIENTO DE SECRETARIO:** En ....., a ..(*día*)... de... (*mes*) .....de ...(*año*)....., se constituye el Fiscal designado para la substanciación de la Investigación Sumaria Administrativa ordenada por resolución del Sr. (*identificar Gobernación Marítima o Capitanía de Puerto respectiva*), de fecha..(*día*)... de..... (*mes*) ..... de... (*año*) ....., en averiguación de las causas, circunstancias y responsables de....., procediéndose al nombramiento en calidad de Secretario para la substanciación de la investigación del Sr..... (*identificar, debidamente con nombre, grado y apellidos*)....., quien aceptó el cargo prometiendo desempeñarlo fielmente, de conformidad con la legislación y reglamentación nacional pertinente.

Para constancia, firma la presente diligencia junto con el Fiscal el Secretario designado.

.....  
Fiscal

.....  
Secretario

**Nota:**

- 1.- *Podrá desempeñarse como Secretario el personal desde el grado de Cabo o superior.*
- 2.- *El cargo de Secretario lo desempeñará un Oficial de menor antigüedad que el Fiscal.*
- 3.- *El Secretario es el Ministro de Fe quien deberá presenciar y autorizar con su firma todas las diligencias que efectúe el Fiscal.*

**MODELO N° 5**

**DILIGENCIA DE RATIFICACIÓN DEL PARTE**

**RATIFICACIÓN DEL PARTE:** En....., a...(día)... de.....(mes) .....del año 20....., comparece el.....(Identificar de acuerdo al artículo 29 del Reglamento, según se trate de personal de las Fuerzas Armadas o no), quien juramentado expone que es suyo el Parte que se le exhibe y de su puño y letra la firma al pie. Que nada tiene que agregar, quitar o modificar. (En caso contrario se consignará lo que tiene que agregar, quitar o modificar)

Previa lectura, se ratificó y firmó.

.....  
Declarante

.....  
Fiscal

.....  
Secretario

**Nota :**

*En caso que el parte no sea suficientemente detallado, el Fiscal hará las preguntas conducentes a aclarar hechos o circunstancias, consignando las respuestas del caso.*

**MODELO N° 6****DILIGENCIA DE DECLARACIÓN DE TESTIGO**

**DECLARACIÓN DE TESTIGO:** En ..... ,a.. (día)... de ..... (mes)  
..... del año 20.....

**a.- Para personas que no pertenecen a las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad Pública:** Comparece ante el Tribunal, en calidad de testigo, don....., de profesión.....,cédula nacional de identidad número....., de nacionalidad....., de ...años de edad, domiciliado en....., quien previo juramento legal (o **juramentado legalmente**) e interrogado por el Tribunal expone:

**b.- Para personas pertenecientes a las Fuerzas Armadas, de Orden y Seguridad Pública:** Comparece ante el Tribunal, en calidad de testigo, don ..... (Identificar de acuerdo al Art. 29 del Reglamento, con el nombre , apellidos, grado, repartición en que presta sus servicios, cédula nacional de identidad, escalafón y fecha de nacimiento), quien previo juramento legal ( o **juramentado legalmente**) e interrogado por el Tribunal expone:

Que ..... (Se consigna la declaración) .....-

Interrogado por el Fiscal acerca de....., expresa que.....

Interrogado por el Fiscal para que aclare sus dichos en relación con....., declara que.....-

No teniendo nada que agregar, quitar o modificar, se ratificó y firmó para constancia.

.....  
Declarante

.....  
Fiscal

.....  
Secretario



**Nota:**

- 1.- *Si por motivos personales o religiosos el declarante se negara a prestar juramento, bastará consignar la promesa de la veracidad de sus declaraciones, conforme al Art. 42 del Reglamento 9-10/1*
- 2.- *Los testigos serán examinados separada y secretamente por el fiscal en presencia del Secretario.*
- 3.- *Se comenzará el examen por aquellos a quienes se presume sabedores del hecho, entre los que deben contarse el inculcado y aquellos que dieron parte de los hechos que se investiguen.*
- 4.- *El Fiscal instruirá al testigo de la obligación que tiene de ser veraz, y de las penas con que la ley castiga el delito de falso testimonio.*
- 5.- *El Fiscal hará que el declarante narre los hechos y enseguida le dirigirá las preguntas necesarias para aclarar determinados hechos o circunstancias. Después se consignará la declaración evitando escribir lo que no tenga relación con lo hechos que se investiguen.*
- 6.- *La declaración se prestará de viva voz y solo se permitirá que el testigo consulte apuntes y memorias cuando se trate de consignar datos minuciosos o complicados, que sean difíciles de retener.*
- 7.- *El declarante dará razón de sus dichos dejando constancia si lo que dice lo vio personalmente o lo sabe de oídas, en tal caso, debe indicar al personal por quien lo supo.*
- 8.- *No se harán al testigo preguntas capciosas, sugestivas, ni se empleará coacción, promesa, engaño, ni artificio alguno para obligarlo o inducirlo a declarar en determinado sentido.*
- 9.- *Si el declarante, antes de firmar, manifiesta al Fiscal su intención de ampliar, aclarar o rectificar su declaración, se estampará lo que aquel desee consignar. Acto seguido, se cerrará la declaración.*

**MODELO N° 7****DILIGENCIA DE DECLARACIÓN DE INculpADO**

**DECLARACIÓN DEL INculpADO** (o **afectado**): En .....a ..(día)..de.....(mes)..... de.. (año) ....., compareció el ..... (Identificar de acuerdo a las exigencias señaladas en el formulario N° 6) ....., quien exhortado a decir la verdad expresó:

Que ..... (Se consigna la declaración, de manera lo más fiel a los dichos del declarante).

Interrogado por el Fiscal acerca de....., expresa que.....

Interrogado por el Fiscal para que aclare sus dichos en relación con....., expresa que.....-

No teniendo nada que agregar, quitar o modificar, se ratificó y firmó

.....  
Fiscal

.....  
Declarante

.....  
Secretario

**Nota:**

- 1.- *El Fiscal que instruye el sumario tomará al inculpado cuantas declaraciones considere conveniente para la averiguación de los hechos.*
- 2.- *La declaración del inculpado no podrá recibirse bajo juramento. El Fiscal se limitará a exhortarlo a que diga la verdad, advirtiéndole que debe responder de una manera clara y precisa a las preguntas que le dirigiere.*
- 3.- *Se interrogará al inculpado con el objeto de averiguar los hechos y de la participación que de ellos hubieren contribuido a ejecutarlos o encubrirlos.*
- 4.- *Se pondrán de manifiesto al inculpado todos los objetos que contribuyan a comprobar los hechos que se investigará y en general, sobre cualquiera otra circunstancia que conduzca al esclarecimiento de la verdad.*
- 5.- *No se empleará promesa ni amenaza para obtener que el inculpado declare la verdad, ni tampoco preguntas capciosas o sugestivas.*
- 6.- *Se permitirá al inculpado manifestar cuanto desee para demostrar su inocencia o para explicar los hechos acerca de los cuales se le interroga.*
- 7.- *Si el inculpado se excusare de firmar, se consignará el motivo que alegare para ello, pero en ningún caso será esta negativa razón para anular la diligencia.*
- 8.- *Si en declaraciones posteriores el inculpado se contradijere con lo declarado anteriormente, o retractare lo que ya había confesado, se le interrogará sobre el móvil de sus contradicciones y sobre las causas de su retractación.*
- 9.- *Si el declarante, antes de firmar, manifiesta al Fiscal su intención de ampliar, aclarar o rectificar su declaración, se estampará lo que aquel desee consignar. Acto seguido, se cerrará la declaración.*

**MODELO N° 8**

**DILIGENCIA DE NOMBRAMIENTO DE PERITO**

**NOMBRAMIENTO DE PERITO(S):** En ....., a ...(*día*)..de .....  
(*mes*) .....de..(*año*) .....

**VISTO:** Lo dispuesto por los artículos 69 y siguientes del Reglamento 9-10/1, de 1974, y la necesidad de contar con informe de perito acerca de.....:

**NÓMBRASE** perito (*s*) al (*a los*) Sr. (*s*).....  
.....a objeto proceda (*n*) a emitir informe técnico, informando a este Tribunal sobre los siguientes puntos:

- 1.-.....
- 2.-.....

.....  
Fiscal

.....  
Secretario

**MODELO N° 9****NOTIFICACIÓN DE PERITO**

**NOTIFICACIÓN DE PERITO(S):** En....., a...(día)..de.....(mes) .....de ....(año) ....., notifiqué personalmente a ..... del contenido de la Resolución de fojas ....., que le designa en calidad de perito, a fin de que emita el informe pericial requerido, quién juramentado acepta el cargo y promete desempeñarlo fielmente, en el plazo fijado por el artículo 48 del Reglamento 9-10/1, de 1974, firmando con el Secretario que autoriza.

Perito

.....

.....

Secretario

**Nota:**

*Si son dos o más los peritos designados, deben notificarse por separado.*

**MODELO N° 10**

**RESOLUCIÓN DEL FISCAL INSTRUCTOR QUE DISPONE SOLICITAR  
DESIGNACIÓN FISCAL Y SECRETARIO AD-HOC**

**DISPONE SOLICITAR DESIGNACIÓN DE FISCAL Y SECRETARIO AD-HOC:** En ....., a... (día) ...de..... (mes) ..... de .. (año) .-

**VISTO Y TENIENDO PRESENTE,** que es necesario (*Se indica la diligencia que se requiere realizar*), y que dicha diligencia debe efectuarse en (*Se indica el lugar y repartición*), solicítese al Sr. Gobernador Marítimo de ..... (*o Capitán de Puerto-según corresponda*)....., la designación de un Fiscal y Secretario ad-hoc, para la práctica de la referida diligencia, para lo cual el Fiscal que al efecto se designe se atenderá al cuestionario (*o minuta*) que se le enviará.

Ofíciense para el efecto.

.....

Fiscal

.....

Secretario

**CERTIFICACIÓN:** Se despachó oficio N° ..... de fecha..... de..... 20...., en cumplimiento de lo ordenado precedentemente. En....., a ....de.....del año 20....-

.....

Secretario

**MODELO N° 11****SOLICITUD PARA DESIGNACIÓN FISCAL Y SECRETARIO  
AD-HOC**FISCAL OF. NPI.....ORD.(**RES.**) N° 12.655/....

OBJ.: Solicita se designe Fiscal ad-hoc para realizar diligencias que indica.

REF: Resolución del Fiscal instructor, de fecha....., que corre a fojas.....de la Investigación.

Valparaíso,..... (fecha) .....-

**DEL :** FISCAL NPI N° .....**AL :** SR .....

1. En la Investigación Sumaria Administrativa que instruye esta Fiscalía en averiguación de ..... se hace necesario tomar declaración al ....., que presta actualmente sus servicios en ..... (u otra diligencia que se requiera).
2. En consecuencia, y de acuerdo con lo prescrito en los artículos 4 y 47 del Reglamento de Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas, agradeceré a UD. (o US.) designar un Fiscal y Secretario ad-hoc para que tome declaración al tenor del cuestionario que se acompaña. (o para que realice tal o cual diligencia) en cumplimiento a las instrucciones que se acompañan.

SALUDA A UD. (o US.)

.....  
Fiscal.....  
SecretarioDISTRIBUCIÓN

**MODELO N° 12**

**DESIGNACIÓN FISCAL Y SECRETARIO AD-HOC**

G.M. .... ORD. N° 12.655/.....VRS.

DESIGNA FISCAL Y SECRETARIO AD-HOC  
PARA.....-

Valparaíso,..... (fecha) .....

**VISTO:** La solicitud del Fiscal OF. NPI....., mediante oficio ordinario (*Reservado, según el caso*) N°....., de fecha....., por el cual solicita a esta Autoridad Marítima la designación de Fiscal y Secretario ad-hoc para tomar declaraciones a los testigos señores..... (*identificar*) ....., (*o cualquier otra diligencia que hubiere solicitado realizar el Fiscal instructor de la Investigación Sumaria Administrativa Marítima*); las facultades que me confiere el artículo 5° del Reglamento 9-10/1, y las atribuciones que me confieren las leyes y reglamentos vigentes.

**RESUELVO:**

- 1.- **DESÍGNASE** Fiscal Ad-hoc al..... (*Grado, nombre, apellidos y NPI*)....., a objeto proceda a tomar declaraciones a los señores..... (*identificar*)..... (*o identificar la diligencia requerida llevar a efecto*), de acuerdo con lo solicitado por el Fiscal OF NPI....., por oficio individualizado en Visto.
- 2.- **NÓMBRASE** Secretario Ad-hoc al..... (*Grado, nombre, apellidos y NPI*) ....., quien autorizará las actuaciones de la Fiscalía.
- 3.- **PASEN** los antecedentes al Fiscal Ad-hoc designado para su cumplimiento, conjuntamente con sus antecedentes.

.....(firma).....

*Grado, Nombre y Apellidos*

*Identificación de la Autoridad Marítima que corresponda*

**DISTRIBUCIÓN**

**MODELO N° 13****CAREO**

**CAREO:** En ....., a.(día) .... de .....(mes)..... de..(año) ....., comparecen ante el Tribunal el Sr.....(identificar).....y el Sr.....(identificar)....., ambos ya individualizados en la investigación, con el objeto de ser confrontados, a fin de que expliquen las contradicciones que se aprecian en sus declaraciones o se pongan de acuerdo sobre la verdad de lo sucedido.

Juramentados los testigos (o **exhortado a decir verdad los inculpados** o **afectados**), previa lectura en voz alta de las declaraciones de ambos comparecientes que rolan a fojas..... y ....., respectivamente, preguntándosele a cada uno si se ratifican en sus dichos o tienen algo que agregar, quitar o modificar, ambos comparecientes expusieron:

El Sr..... (identificar) .....expuso.....

El Sr..... (identificar) .....expuso.....

(En caso de que ambos comparecientes se mantengan en sus declaraciones anteriores; se agregará lo siguiente: **El Fiscal les manifestó la contradicción que existía en sus dichos y los amonestó para que se pusieran de acuerdo sobre la verdad de los hechos, a lo cual ambos comparecientes volvieron a ratificarse, manteniéndose cada uno en sus antedichas declaraciones**)

(En caso en que uno de los declarantes alterare su declaración, concordándola con la del otro, el Fiscal tratará de averiguar la razón que tenga para cambiarla y la que tuvo para haber declarado en los términos que lo hizo anteriormente)

Se dio por terminada esta diligencia, firmando con el Fiscal y Secretario.

.....  
Fiscal

.....  
Declarante

.....  
Declarante

.....  
Secretario

**Notas:**

- 1.- Esta diligencia solamente se efectuará cuando los testigos o los inculpados entre sí, o aquellos con estos, discordaren acerca de algún hecho, o de alguna circunstancia que tenga de interés en el sumario.
- 2.- Por regla general el careo debe hacerse sólo entre dos personas, y no ha de recurrirse a él, sino cuando no hubiere otro medio de averiguar los hechos que han de ser objeto del careo.
- 3.- Si alguno altera su declaración concordándola con la del otro, el Fiscal indagará la razón que tenga para alterarla, y la que tuvo para haber declarado en los términos en que antes lo hizo, consignando todo esto en la diligencia del careo.
- 4.- El Fiscal permitirá que uno de los careados haga a cualquiera de los otros las preguntas que estime conducentes y las reconvenciones a que las respuestas dieran lugar, cuidando de que no se desvíen del punto en cuestión, ni se insulten o amenacen.
- 5.- El Fiscal redactará las declaraciones, en cuanto sea posible, con las mismas palabras con que fueron expresadas.



**MODELO N° 14**

**DILIGENCIA PARA DEJAR CONSTANCIA**

En ....., a..(día) .... de .....(mes)..... de..(año) .....,  
el Fiscal deja constancia de haber constatado personalmente .....(identificar el hecho  
verificado personalmente por el fiscal), en cuanto..... (las conclusiones  
extraídas por el Fiscal del examen practicado).....-

Para constancia firma el Fiscal y Secretario.

.....  
Fiscal

.....  
Secretario

**MODELO N° 15****DILIGENCIA QUE ORDENA AGREGAR AL EXPEDIENTE  
DOCUMENTOS U OTRO MEDIO DE PRUEBA**

En ....., a..(día) .... de .....(mes)..... de..(año) ....., el Fiscal ordena agregar al expediente de la Investigación Sumaria Administrativa Marítima los siguientes documentos:..... (u otro medio de prueba que pueda ser agregado materialmente a la investigación).....(en caso que se trate de un medio de prueba que por su tamaño, forma u otra razón no pueda ser agregado materialmente al expediente, la diligencia incluirá lo siguiente:

*(Guárdese en custodia, por el Sr. Secretario, dejándose constancia en el expediente de ello )*

Para constancia firma el Fiscal y Secretario.

.....  
Fiscal

.....  
Secretario

**MODELO N° 16**

**DICTAMEN FISCAL**

**DICTAMEN FISCAL:** En ....., a. (día)... de..... (mes) ..... de.. (año) .....

**VISTO:** La resolución del Sr..... (identificar la Autoridad Marítima que ordenó incoar la ISA)....., que rola a fojas ....., que ordenó instruir la presente Investigación Sumaria Administrativa, en virtud del parte de fojas ....., suscrito por el (grado, nombre e individualización institucional), en averiguación de las causas, circunstancias y los responsables de .....

A fojas....., rola declaración del (los) inculpado(s) don..... y don.....-

A fojas....., rolan declaraciones del testigo Sr.....

A fojas....., rola declaraciones del testigo Sr.....

A fojas ....., rola informe pericial elaborado por el perito Sr.....-

A fojas....., rola diligencia del tribunal destinada a..... -

A fojas....., rola gráfico de la situación de las naves involucradas en el accidente.

A fojas....., rola copia de la Hoja de Vida y antecedentes de los inculpados señores.....-

(Además, se deberán consignar todas las demás diligencias probatorias, conducentes según el caso, tales como mensajes, oficios, documentos, cartas náuticas, actuaciones personales del Tribunal, careos, inspecciones personales del Fiscal, documentos aportados por los declarantes, etc.)

**CONSIDERANDO:**

**1.-** Que, se ha acreditado en la presente Investigación Sumaria Administrativa que....., todo lo cual consta de las declaraciones del inculpado Sr.....y de las declaraciones de los testigos señor .....a fojas.....; señor ..... a fojas....., y señor.....a fojas....., respectivamente; de los documentos de fojas.....a....., y del peritaje realizado por el perito Sr....., que rola a fojas..... del expediente.

**2.-** Que, con los mismos medios de prueba enumerados en el considerando anterior, y de las declaraciones de los testigos señores....., a fojas....., y....., a fojas....., respectivamente, las que son concordantes con los demás antecedentes de la investigación, se establece la responsabilidad que afecta al inculpado Sr....., por ..... en los hechos materia de la investigación, en cuanto a su participación en.....-

**3.-** Que, además, con los medios de prueba de fojas....., ..... y ....., consistente en....., se ha establecido fehacientemente que.....-

4.- Que, a fojas....., el testigo don....., expresa que .....

5.- Que, asimismo, a fojas....., el testigo don ....., conteste con el testigo anterior, expresa que.....-

6.- Que, a fojas....., el inculpado don..... expresó.....-

7.- Que, a su turno, el representante de los armadores de la nave, expresó en su declaración de fojas.....,lo siguiente.....-

8.- Que, del análisis de los mismos medios de prueba indicados en los CONSIDERANDOS Primero y Segundo, y las declaraciones de fojas.... y....., respectivamente, refrendado por los antecedentes de que dan cuenta los documentos de fojas.....y ....., se concluye que la causa del accidente de la nave “.....” fue.....-

9.-Que, como consecuencia del accidente se derramaron en las aguas de jurisdicción nacional (*identificar la sustancia contaminante derramada, y si es derrame menor, mediano o mayor, de acuerdo con el Reglamento sobre Contaminación Acuática*)....., según consta del peritaje realizado por....., que rola a fojas..... y declaraciones de fojas..... y .....,respectivamente.

10.-Que, en fojas.... de la diligencia practicada por el Tribunal, con fecha....., en....., se concluye que .....

11.-Que, sin perjuicio de la responsabilidad en los hechos materia de la presente investigación, concurre respecto del inculpado señor.....,la circunstancias atenuante (*identificar la atenuante , si la hubiere*) acreditada con el documento que rola a fojas..... (o *declaraciones de los testigos señores..... y....., a fojas.....y....., respectivamente*).

12.-Que, concurren respecto del inculpado señor .....,la circunstancias agravante (*identificar la agravante, si la hubiere*) acreditada con el documento que rola a fojas....., declaraciones de los testigos señores..... y....., a fojas.....y....., respectivamente, y de las propias declaraciones del inculpado a fojas....., reconociendo.....-

**POR TANTO**, el Fiscal infrascrito estima que de conformidad a lo prescrito en los artículos 125 y siguientes del Decreto Ley N° 2.222 de 1978, sobre Ley de Navegación, artículos 156 a 158 y 327 y siguientes del Decreto Supremo (M) N° 1340 bis, de 1941, que aprobó el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, y teniendo presente las diligencias probatorias, antecedentes , declaraciones en la investigación y con el mérito de lo expuesto, se formulan a los inculpados, más adelante individualizados, los siguientes cargos

*(Tratándose de investigaciones sumarias por contaminación deberán, además, incluirse los artículos 142, 149 a 152 de la Ley de Navegación, y artículos 159 y siguientes del D.S.(M) N° 1, que aprobó el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática).*

**I.-** Que por la responsabilidad que le cabe a don ....., en los hechos materia de la presente investigación, en su calidad de ....., por la causal “.....”, se hace acreedor a la sanción de.....-

**II.-** Que por la responsabilidad que le cabe a don ....., en los hechos materia de la presente investigación, en su calidad de....., por la causal “.....”, se hace acreedor a la sanción de .....

Con esta fecha, elévese la presente Investigación Sumaria Administrativa Al Sr....., para su conocimiento, resolución y tramitación posterior.

.....  
Fiscal

.....  
Secretario

**Nota:**

*La parte expositiva debe ser una enumeración sucinta de los hechos investigados y una breve relación de las diligencias fundamentales relacionadas con las partes considerativas y estimativa. No debe ser un detalle minucioso de cada una de las actuaciones practicadas, especialmente de aquellas que no tengan directa relación con las conclusiones del Fiscal.*

**MODELO N° 17****ACTA DE NOTIFICACIÓN DE LOS CARGOS**

En....., siendo las.....horas, del día.....del mes de..... del año 20....., comparece ante esta Fiscalía el inculpado don..... (*identificar*), quien bajo firma toma conocimiento (o **se notifica**) del cargo formulado en su contra en la presente Investigación Sumaria Administrativa Marítima, ordenada instruir por resolución del Sr. (*identificar la Autoridad Marítima que ordenó la ISA*), recibiendo copia íntegra de la Vista Fiscal de fecha..... (*y de su ampliación, cuando procediere*)

**TOMÉ CONOCIMIENTO:**

ME DECLARO CONFORME:.....

PRESENTARÉ DESCARGOS:.....

*(Indicar con el monosílabo “Si” / No” en la opción que corresponda)*NOMBRE ..... (*manuscrito*) .....CÉDULA IDENTIDAD:..... (*manuscrito*).....FECHA Y HORA:..... (*manuscrito*).....Firma ..... (*del compareciente*).....**Nota :**

*El inculpado o su representante, debidamente acreditado, tendrá acceso a conocer toda la ISA, incluyendo el obtener, manteniéndose el carácter reservado de la investigación, copias de todo el expediente, previa autorización del Fiscal Marítimo de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.*

**MODELO N° 18**

**ACTA DE NOTIFICACIÓN DE CARGOS (EMPRESA)**

En....., siendo las.....horas, del día.....del mes de.....  
 del año....., comparece ante esta Fiscalía el don.....(*identificar*), en  
 representación de....., quien bajo firma  
 toma conocimiento (o **se notifica**) del cargo formulado en contra de su representada en la  
 presente Investigación Sumaria Administrativa Marítima, ordenada instruir por  
 resolución del Sr. (*identificar la Autoridad Marítima que ordenó la ISA*), recibiendo  
 copia íntegra de la Vista Fiscal de fecha..... (y de su ampliación,  
*cuando procediere*)

**TOMÉ CONOCIMIENTO:**

ME DECLARO CONFORME : .....

PRESENTARÉ DESCARGOS: .....

*(Indicar con el monosílabo “Si” / o” en la opción que corresponda)*

NOMBRE ..... (*manuscrito*) .....

CÉDULA IDENTIDAD:..... (*manuscrito*).....

EMPRESA:.....

(*manuscrito*).....

FECHA Y HORA:..... (*manuscrito*).....

Firma ..... (*del compareciente*).....

**Nota :**

*El inculpado o su representante, debidamente acreditado, tendrá acceso a conocer toda la ISA, incluyendo el obtener, manteniéndose el carácter reservado de la investigación, copias de todo el expediente, previa autorización del Fiscal Marítimo de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante..*

**MODELO N° 19****RESOLUCIÓN QUE FALLA LA INVESTIGACIÓN SUMARIA ADMINISTRATIVA MARÍTIMA**

G.M. de.....ORD. N° 12.655/....VRS.

RESUELVE INVESTIGACIÓN SUMARIA ADMINISTRATIVA QUE INDICA.

VALPARAÍSO,

**VISTO:** La resolución G.M.....ORD. N° 12.655/.....VRS., de fecha....., que ordenó instruir investigación sumaria administrativa en averiguación de las causas, circunstancias y responsables, si los hubiera, de..... (*explicar accidente ordenado investigar, según texto resolución*); la Vista Fiscal de fojas.....y siguientes, (*y su ampliación de fojas.....y siguientes—cuando proceda*); la notificación de los cargos formulados al inculpado Sr....., a fojas.....;descargos presentados por el inculpado Sr....., a fojas.....; y lo dispuesto por los artículos 3° y 6° del D.F.L. N° 292, de 1953, artículos 47 y siguientes del D. L. N° 2222, de 1978, sobre Ley de Navegación; artículos 156 y siguientes y 327 y siguientes del D.S.(M) N° 1340 bis, de 1941, que aprobó el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República. (*tratándose de ISAS por contaminación, deberá agregarse el D.S. (M) N° 1, de 1992, sobre “Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática*)

**CONSIDERANDO:**

- 1.- Que, la presente investigación sumaria se ha ordenado instruir con ocasión del accidente....., ocurrido en....., el día....., a las .....horas.
- 2.- Que, se encuentra establecido que el día....., la referida nave.....
- 3.- Que, los antecedentes reunidos en esta investigación permiten establecer fehacientemente que.....
- 4.- Que, a mayor abundamiento, los antecedentes a que se ha hecho referencia en los considerandos precedentes acreditan suficientemente que.....
- 5.- Que, asimismo, con los medios de prueba legal señalados en los considerandos números.....y.....del Dictamen Fiscal de fojas....., se encuentra acreditada la responsabilidad en los hechos materia de la investigación del.....



6.- Que, en los referidos hechos le cabe responsabilidad al capitán Sr....., en su calidad de responsable superior de la nave a su mando.

7.- Que, de acuerdo a lo expresado por el perito designado para el efecto, Sr....., en su informe técnico de fojas..... y siguientes, consta que.....

8.- Que, por otra parte, y con el mérito del documento que rola a fojas ....., y declaraciones de los testigos señores....., a fojas.....y ....., a fojas....., ha quedado establecido que .....

9.- Que, los descargos presentados por los inculpados en el Dictamen Fiscal Sr ..... , a fojas...., y Sr....., a fojas....., no modifican lo considerado precedentemente, ni les eximen de la responsabilidad que les corresponde en el accidente materia de la investigación sumaria.

10.- Que, los inculpados en esta investigación, señores .....y ....., no formularon defensa de los cargos formulados en el Dictamen Fiscal de fojas .....y siguientes.

11.- Que, en la evaluación de la responsabilidad de los inculpados señores..... y ....., concurren las siguientes circunstancias agravantes de su responsabilidad :.....

12.- Que, por su parte, al inculpadado Sr..... le favorece a atenuante de:.....

**RESUELVO:**

1.- **SANCIONASE** a ..... con....., por la siguiente casual :

*“Por la responsabilidad que le cabe en su calidad de.....”*

2.- **SANCIÓNASE** al armador de la M/N “.....”, empresa....., con una multa de ..... pesos oro, por la siguiente causal :

*“Por la responsabilidad que le cabe como armador de la nave “.....”, en el derrame (mayor-mediano-menor, según el caso) de hidrocarburos (o la sustancia pertinente), en ....., el día.....de.....del año.....”*

**3.-ABSUÉLVASE** a....., (*identificar al inculpado persona natural, empresa armadora de la nave u otra*) del cargo formulado en la Vista Fiscal de fojas.....y siguientes, por no tener responsabilidad en los hechos investigados.(*sólo en caso que la Autoridad Marítima estime que alguno de los afectados a los cuales se le hubiere formulado cargo en la Vista Fiscal no tiene responsabilidad en los hechos investigados*)

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.-

.....*firma*).....  
*Grado, Nombre y Apellidos*  
(*Identificación de la Autoridad Marítima que corresponda*)

#### DISTRIBUCIÓN

**Nota :**

- 1.- Si la nave afectada por el accidente sufrió pérdida total, deberá incluirse un párrafo que ordena darla de baja del respectivo registro de matrícula.
- 2.- Si se trata de la muerte de personal matriculado, deberá incluirse un párrafo que ordena borrarlo del registro pertinente.

**MODELO N° 20**

**RESOLUCIÓN QUE SOBRESEE ISA**

G.M. ....ORD. N°.12.655/.....VRS.  
 RESUELVE INVESTIGACIÓN SUMARIA  
 ADMINISTRATIVA QUE INDICA.

VALPARAÍSO,

**VISTO:** La resolución G.M.....ORD. N°.....VRS., de fecha....., que ordenó instruir investigación sumaria administrativa en averiguación de las causas, circunstancias y responsables, si los hubiera, de.....(*explicar accidente ordenado investigar, según texto resolución*); la Vista Fiscal de fojas.....y siguientes, (*y su ampliación de fojas....y siguientes-si procede*) ; la notificación de los cargos formulados al inculpado Sr....., a fojas.....; descargos presentados por el inculpado Sr....., a fojas.....; y lo dispuesto por los artículos 3 y 6 del D.F.L. N° 292, de 1953, artículos 47 y siguientes del D. L. N° 2222, de 1978, sobre Ley de Navegación; artículos 156 y siguientes y 327 y siguientes del D.S.(M) N° 1340 bis, de 1941, que aprobó el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República. (*tratándose de ISAS por contaminación, deberá agregarse el D.S(M) N° 1, de 1992, sobre “Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática*)

**CONSIDERANDO :**

- 1.- Que, la presente investigación sumaria se ha ordenado instruir con ocasión del accidente....., ocurrido en....., el día....., a las ...horas.
- 2.- Que, se encuentra establecido que el día....., la referida nave .....
- 3.- Que, a consecuencia del accidente.....
- 4.- Que, los antecedentes reunidos en esta investigación permiten establecer fehacientemente que.....
- 5.- Que, de las precitadas diligencias, y en especial del informe del perito Sr....., que rola a fojas.....se concluye que no ha podido determinarse responsabilidad a en los hechos materia de la presente investigación de persona alguna.

**RESUELVO :**

**SOBRESÉESE** la presente investigación sumaria, por no haberse podido determinar en forma fehaciente responsabilidad de persona alguna en los hechos ordenados investigar. *(sólo si la investigación, una vez agotada, no ha logrado determinar responsables en el hecho)*

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.-

.....(*firma*).....

*Grado, Nombre y Apellidos*

*(Identificación de la Autoridad Marítima que corresponda)*

**DISTRIBUCIÓN**

**MODELO N° 21**

**ACTA DE NOTIFICACIÓN RESOLUCIÓN ISA**

En....., siendo las.....horas, del día.....del mes de..... del año 20....., comparece ante esta Fiscalía el inculpado don.....(*identificar*), quien bajo firma toma conocimiento (o *se notifica*) de la resolución ..... (*identificar el instrumento*), que falló la presente Investigación Sumaria Administrativa Marítima, recibiendo copia íntegra de ella.

**TOMÉ CONOCIMIENTO:**

ME DECLARO CONFORME : .....

PRESENTARÉ RECONSIDERACIÓN : .....

(Indicar con el monosílabo “Si” / No” en la opción que corresponda)

NOMBRE :..... (*manuscrito*) .....

CÉDULA IDENTIDAD:..... (*manuscrito*).....

FECHA Y HORA:..... (*manuscrito*).....

Firma ..... (*del compareciente*).....

**MODELO N° 22****ACTA DE NOTIFICACIÓN RESOLUCIÓN ISA (EMPRESA)**

En....., siendo las.....horas, del día.....del mes de..... del año 20....., comparece ante esta Fiscalía don.....(identificar)....., en representación de....., quien bajo firma toma conocimiento (o **se notifica**) de la resolución G.M. ....N° 12.655/...VRS....., de fecha..... (identificar la Autoridad Marítima que falló la ISA),..., que puso término a la presente Investigación Sumaria Administrativa Marítima y sancionó a..... (a la empresa sancionada y la sanción aplicada), recibiendo copia íntegra de ella.

**TOMÉ CONOCIMIENTO:**

ME DECLARO CONFORME : .....

PRESENTARÉ RECONSIDERACIÓN : .....

(Indicar con el monosílabo “Si” / No” en la opción que corresponda)

NOMBRE ..... (manuscrito) .....

CÉDULA IDENTIDAD:..... (manuscrito).....

EMPRESA:..... (manuscrito).....

FECHA Y HORA:..... (manuscrito).....

Firma ..... (del compareciente).....

**MODELO N° 23****RESOLUCIÓN ACOGE RECURSO DE RECONSIDERACIÓN**

G.M..... ORD. N° 12655/\_\_\_/VRS.

RESUELVE RECONSIDERACIÓN QUE  
INDICA.

VALPARAÍSO,

**VISTO:** La resolución G.M..... Ord. N°12.655/... Vrs., de... (día)...de.....(mes).....de....(año)...., que ordena instruir una investigación sumaria administrativa en averiguación de las causas, circunstancias, responsables (y eventual contaminación-cuando corresponda), de.....(describir brevemente el accidente investigado); las declaraciones de los inculpados y antecedentes recogidos; el dictamen fiscal de fojas ..... y siguientes; los descargos presentados por el inculpad Sr....., a fojas.....; la resolución G.M.....Ord. N° 12.655/.....Vrs., de...(día)... de.....(mes) .....de.... (año) ....., que falla la presente investigación; la reconsideración presentada por..... (identificar al recurrente); y lo dispuesto en los artículos 3° y 6° del D.F.L. N°292 de 1953, Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación, el D.S. (M) N° 1.340 bis de 1941, que aprueba el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República. (tratándose de ISAS por contaminación, deberá agregarse el D.S(M) N° 1, de 1992, sobre "Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática)

**CONSIDERANDO:**

- 1.- Que, en contra de la resolución G.M..... Ord. N°12.655/..... Vrs., de... (día)..de.....(mes).....de....(año)....., se ha interpuesto recurso de reconsideración por el Sr....., solicitando.....
- 2.- Que, de los antecedentes expuestos por el recurrente en su presentación de fecha.....de.....de....., se desprende que la sanción impuesta en su oportunidad no consideró la circunstancia (o el hecho- describir brevemente el nuevo antecedente o circunstancia atenuante) que modifica su responsabilidad, siendo necesario considerarla a los efectos de graduar la referida sanción.
- 3.- Que, en consecuencia, se accederá a lo solicitado para el sólo efecto de rebajar la sanción de..... (multa o suspensión, según el caso) impuesta a.....(identificar al recurrente)..... a.....,manteniéndose en todo lo demás la resolución recurrida.

**RESUELVO:**

- 1.- **HA LUGAR** al recurso de reconsideración interpuesto por el Sr....., y se rebaja la sanción de .....(multa o suspensión, según el caso) a.....  
(identificar claramente la sanción resultante)
  
- 2.- **MANTÉNGASE**, en lo demás, la resolución recurrida.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.-

.....*firma*.....  
Grado, Nombre y Apellidos  
( Identificación de la Autoridad Marítima que corresponda)

**DISTRIBUCIÓN:****Nota:**

*Tener presente que, de conformidad con lo previsto por el artículo 333, letra b) del D.S.(M) N° 1340 bis, de 1941, el pago de toda multa será previo a cualquier reclamo sobre ella.*



**MODELO N° 24****RESOLUCIÓN QUE RECHAZA RECURSO DE RECONSIDERACIÓN**

G.M..... ORD. N° 12655/\_\_\_/VRs.

RESUELVE RECONSIDERACIÓN QUE  
INDICA.

VALPARAÍSO, ..... (fecha) .....

**VISTO:** La resolución G.M..... Ord. N° 12.655/... Vrs., de.....de.....de....., que ordena instruir una investigación sumaria administrativa en averiguación de las causas, circunstancias, responsables (*y eventual contaminación cuando corresponda*), de..... (describir brevemente el accidente investigado); las declaraciones de los inculpados y antecedentes recogidos; el dictamen fiscal de fojas ..... y siguientes; los descargos presentados por el inculpadado Sr. ...., a fojas 131; la resolución G.M..... Ord. N° 12.655/... Vrs., de.... de..... de ....., que falla la presente investigación; la reconsideración presentada por..... (identificar al recurrente); y lo dispuesto en los artículos 3° y 6° del D.F.L. N° 292 de 1953, Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el D.L. N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación, el D.S. (M) N° 1.340 bis de 1941, que aprueba el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República. (*tratándose de ISAS por contaminación, deberá agregarse el D.S. (M) N° 1, de 1992, sobre “Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática*)

**CONSIDERANDO:**

1.- Que, en contra de la resolución G.M..... Ord. N° 12.655/..... Vrs., de.....de.....de....., que resolvió la presente Investigación se han interpuesto recursos de reconsideración por los señores.....y..... solicitando..... (*describir lo solicitado por el recurrente, sea su absolución o reducción de la sanción impuesta*).

2.- Que, analizada las solicitudes de reconsideración presentadas éstas no aportan nuevos antecedentes no considerados en su oportunidad en la Investigación, que ameriten revisar las sanciones impuestas a los recurrentes.

3.- Que, a mayor abundamiento, los recurrentes señores.....y..... no dieron cumplimiento a la exigencia de consignar el valor de las multas que se les impusiera, previo a la interposición de sus recursos de reconsideración, conforme lo establece el artículo 333°, letra b) del Decreto Supremo

(M) N° 1340 bis, de 1941, que aprobó el Reglamento General de Orden, Seguridad Y Disciplina en las Naves y Litoral de la República. *(Se incluirá sólo en caso de concurrir las circunstancias descritas)*

**RESUELVO:**

- 1.- **NO HA LUGAR** a las solicitudes de reconsideración presentadas por los señores.....y ....., en contra de la resolución G.M. de.....Ord. N° 12.655/.....Vrs., de fecha ..... de ..... de 20.....-
- 2.- **MANTÉNGASE** en todas sus partes la resolución recurrida.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.-

.....(firma).....  
Grado, Nombre y Apellidos  
*(Identificación de la Autoridad Marítima que corresponda)*

DISTRIBUCIÓN

**MODELO N° 25**

**ACTA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN QUE FALLA  
RECURSO DE RECONSIDERACIÓN**

En....., siendo las.....horas, del día.....del mes de .....del año 20....., comparece ante esta Fiscalía el inculpado don.....(*identificar*),..... quien bajo firma toma conocimiento (o *se notifica*) de la resolución G.M. ....N° 12.655/....VRS....., de fecha....., que falló recurso de reconsideración presentado en contra de la resolución que puso término a la presente Investigación Sumaria Administrativa Marítima.

Recibió copia íntegra de ella.

**TOMÉ CONOCIMIENTO:**

ME DECLARO CONFORME : .....

PRESENTARÉ APELACIÓN : .....

*(Indicar con el monosílabo “Si” / No” en la opción que corresponda)*

NOMBRE :..... (*manuscrito*) .....

CÉDULA IDENTIDAD:..... (*manuscrito*).....

FECHA Y HORA:..... (*manuscrito*).....

Firma ..... (*del compareciente*).....

**MODELO N° 26****ACTA DE NOTIFICACIÓN DE RESOLUCIÓN QUE FALLA  
RECURSO DE RECONSIDERACIÓN (EMPRESA)**

En....., siendo las.....horas, del día.....del mes de.....del año 20....., comparece ante esta Fiscalía don.....(*identificar*)....., en representación de..... (*a la empresa recurrente*)....., quien bajo firma toma conocimiento (o *se notifica*) de la resolución G.M. ....N° 12.655/...VRS....., de fecha.....,que falló recurso de reconsideración presentado en contra de la resolución que puso término a la presente Investigación Sumaria Administrativa Marítima.

Recibió copia íntegra de ella.

**TOMÉ CONOCIMIENTO:**

ME DECLARO CONFORME : .....

PRESENTARÉ APELACIÓN : .....

*(Indicar con el monosílabo “Si” / No” en la opción que corresponda)*

NOMBRE ..... (*manuscrito*) .....

CÉDULA IDENTIDAD:..... (*manuscrito*).....

EMPRESA:..... (*manuscrito*).....

FECHA Y HORA:..... (*manuscrito*).....

Firma ..... (*del compareciente*).....

## **FICHA TÉCNICA**

Código Publicación : TM - 088  
Territorio Marítimo

Nombre Publicación : Manual de Investigaciones Sumarias Administrativas  
Marítimas

- 1.- Promulgado: D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.600/249, del 23 de Mayo de 2003.
- 2.- Publicado: Boletín Informativo Marítimo N° 5/2003.
- 3.- Modificado por: