

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

DGTM. Y MM. ORDINARIO N° 12600/222 VRS.

APRUEBA DIRECTIVA DE LA DIRECCIÓN
GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE
MARINA MERCANTE, ORDINARIO N° O-71/004

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2007

VISTO: las disposiciones del D.F.L. N° 292, de 1953, que aprueba la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante; el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, aprobado por Resolución C,J,A. Ord. N° 6.491/3Vrs., de fecha 25 de Noviembre de 2002; lo señalado en el Reglamento sobre Reconocimiento de Naves y Artefactos Navales, aprobado por D.S.(M) N° 248, de 5 de Julio de 2004, la Resolución de la Asamblea de la OMI A.787(19), de fecha 23 de Noviembre de 1995, enmendada por la A.882(21), aprobada el 25 de Noviembre de 1999, el texto del Acuerdo Latinoamericano sobre control de Buques por el Estado Rector del Puerto (*Acuerdo de Viña del Mar*), adoptado por la Resolución N° 5 (VI), de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá (ROCRAM), de 5 de Noviembre de 1992, el texto del Memorando de Entendimiento sobre control de Buques por el Estado Rector del Puerto en la Región del Asia - Pacífico (*MOU de Tokio*), adoptado por el Comité del Acuerdo, en 11ª. Reunión, con fecha 10 de Junio de 2002, y la facultad que me confiere el artículo 345 del D.S. (M) N° 1.340 bis, de 1941, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República,

RESUELVO:

- 1.- **APRUÉBASE:** la siguiente Directiva, que establece el procedimiento a seguir para el control de buques extranjeros por el Estado rector del puerto.

DIRECTIVA DGTM. Y MM. ORDINARIO N° O-71/004

OBJ.: Establece los procedimientos a seguir para el control de buques extranjeros por el Estado rector del puerto (CERP)

- REF.:**
- a) D.F.L. N° 292, del 25 de Julio de 1953, Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
 - b) Reglamento Orgánico y de funcionamiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, aprobado por Resolución CJA. Ord. N° 6491/3 Vrs. de fecha 25 Noviembre 2002.
 - c) Resolución de la Asamblea de la OMI A.787(19) del 23 de Noviembre de 1995, " Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto".
 - d) Resolución de la Asamblea de la OMI A.882(21), del 25 de Noviembre de 1999, "Enmiendas de los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto" (Resolución A.787(19).
 - e) Resolución de la Asamblea de la OMI A.883(21), del 25 de Noviembre de 1999, "Implantación uniforme a escala mundial del sistema armonizado de reconocimientos y certificación" (SARC).
 - f) Texto del Acuerdo Latinoamericano sobre control de Buques por el Estado rector del puerto (*Acuerdo de Viña del Mar, 1992*).
 - g) Texto del Memorándum de Entendimiento sobre control de buques por el Estado rector del puerto en la Región del Asia - Pacífico (*MOU de Tokio, 1993*).
 - h) Directiva O-71/004, de fecha 24 Abril 1998, que imparte instrucciones para la aplicación del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado rector del puerto. (*Acuerdo de Viña del Mar, enmendado 1996*).
 - i) Directiva P-04/002, de fecha 17 de Noviembre de 2003, que dicta normas específicas sobre personal contratado con fondos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
 - j) Directiva O-72/014, de fecha 12 de Noviembre de 2004, que establece procedimiento e instrucciones para el ingreso, nombramiento y desempeño profesional de los Inspectores de naves.
 - k) Directiva P-04/004, de fecha 16 de Diciembre de 2005, que dicta instrucciones para el proceso de calificación anual del personal a contrata con fondos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, provenientes de la Ley de Navegación N° 2222 de 1978.

I.- INFORMACIONES:

A.- La presente Directiva establece los procedimientos a seguir para el control de buques extranjeros por el Estado rector del puerto (ERP).

- B.- Este control, efectuado por Inspectores debidamente calificados, tiene por objeto la supervisión o inspección de buques de bandera extranjera que recalen en puertos nacionales, en tráfico internacional, para verificar que cumplan con los estándares internacionales de seguridad, protección, prevención de la contaminación, acuática y atmosférica, y con los requerimientos de titulación de las tripulaciones, contribuyendo a evitar la presencia o disuadir la operación de buques deficientes o sub estándares en las aguas y puertos nacionales y en los mares de las regiones de Latinoamérica y del Asia Pacífico.
- C.- Considerando la importancia del transporte marítimo en todos los océanos y mares del mundo, los países ribereños han estimado necesario y conveniente coordinar y aunar esfuerzos para el desarrollo conjunto de estas actividades de control, dando origen a Acuerdos Regionales, los que permiten armonizar los procedimientos de inspección, realizar cursos y seminarios de instrucción para los Inspectores, intercambiar informaciones, prestarse una mutua colaboración, mantener registros y obtener estadísticas sobre la actividad cumplida en la región, para lo cual se cuenta con bases de datos desarrolladas por las Secretarías de los Acuerdos y de libre acceso para las Autoridades e Inspectores.
- D.- En base a lo anterior, la Autoridad Marítima chilena es miembro fundador del Acuerdo Latinoamericano sobre control de buques por el Estado rector del puerto, firmado en Viña del Mar el año 1992 (*Acuerdo de Viña del Mar, 1992*), el cual tuvo su origen en la Resolución N° 5 de la VI Reunión de ROCRAM, celebrada entre el 2 y el 6 de Noviembre de 1992, en Viña del Mar. El Acuerdo entró en vigor efectivo en Chile en 1994, aplicándose en forma gradual en los distintos puertos nacionales. El texto del Acuerdo se incluye en Anexo "A".
- ROCRAM:** Red operativa de cooperación regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, Cuba, México y Panamá
- E.- Además, la Autoridad Marítima chilena es miembro del Memorándum de Entendimiento sobre el control de buques por el Estado rector del puerto en la Región del Asia – Pacífico, firmado en Tokio en Diciembre de 1993 (*Tokyo MOU*) y en vigor desde Abril de 1994. Chile fue aceptado primero como Observador, con fecha 15 de Noviembre de 2000, durante la 9° Reunión del Comité del Acuerdo, realizada en Nadi, Fiji, y luego, como miembro pleno, durante la 11° Reunión del Comité del Acuerdo, realizada en Manila, Filipinas, con fecha efectiva de incorporación el 10 de Junio de 2002. El texto del Acuerdo se incluye como Anexo "B".

- F.- Las inspecciones de control por el ERP se efectuarán sobre la base de los Convenios internacionales, que se denominan "Instrumentos pertinentes", que estén en vigor internacionalmente y de los cuales el Estado de Chile sea parte, habiéndolos incorporado en su ordenamiento jurídico. Los Instrumentos pertinentes de los Acuerdos se señalan en Anexo "C".
- G.- La Autoridad Marítima de Chile tiene el firme propósito de cumplir los compromisos contraídos en ambos Acuerdos, para lo cual se han adoptado las medidas conducentes al logro de este objetivo, estableciéndose, para el Servicio de Inspecciones Marítimas, en los incisos b.-, d.-, f.- y g.- del Artículo 821 del Reglamento citado en b) de la referencia, las tareas específicas sobre el control de buques extranjeros por el Estado rector del puerto.

II.- ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE INSPECCIONES DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

A.- GENERALIDADES:

- 1.- Las inspecciones a buques extranjeros se realizarán en aquellos puertos habilitados para tal efecto. Estos puertos han sido debidamente informados a las Secretarías de los Acuerdos de Viña del Mar y de Tokio, debiendo mantenerse esta información actualizada e incorporada en las Bases de Datos del CIALA (Centro de Informaciones del Acuerdo Latinoamericano) y APCIS (Asia-Pacific Computerized Information Center). De acuerdo a circunstancias especiales, se podrá efectuar este control en puerto distinto.
- 2.- Con el fin de asignar áreas de responsabilidad a los Inspectores del ERP, los puertos se han agrupado en Distritos y las jurisdicciones son las que tienen consideradas las Gobernaciones Marítimas en cada Zona Naval, cuyos límites se describen en el Decreto Supremo (M.) N° 991 de fecha 26 de Octubre de 1987 (Anexo)
- 3.- En Anexo "D" se acompaña la relación de los puertos chilenos habilitados y a que Distrito pertenece cada uno.
- 4.- Los Inspectores del ERP estarán asignados a las Gobernaciones Marítimas según disponga el Sr. Director General. Los Gobernadores Marítimos tendrán la responsabilidad del cumplimiento de las metas de inspecciones del ERP que se fijen y deberán facilitar las funciones de los Inspectores del ERP, particularmente lo referido a libre acceso a instalaciones portuarias y disponibilidades de transporte, cuando corresponda.
- 5.- La actividad de los Inspectores del ERP será controlada y regulada técnicamente por el Servicio de Inspecciones Marítimas, dependiente de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, por intermedio de la División de control de buques por el Estado rector del puerto.

- 6.- El Inspector del ERP tendrá dedicación exclusiva a su actividad de control de naves extranjeras. Cuando una nave extranjera presente alguna falla específica en su estructura, máquinas o equipos, en especial si ha debido efectuar una recalada forzosa y la Autoridad Marítima de la jurisdicción considera necesario su verificación, incluyendo, de ser necesario, pruebas de funcionamiento, previo a autorizar la continuación de su viaje, dispondrá efectuar una inspección por la CLIN correspondiente, mediante su Inspector especialista según la naturaleza de la falla. Para ello, el buque o la agencia que lo representa deberá gestionar la realización de esta inspección ante la Autoridad Marítima, asumiendo el costo que esta inspección conlleva. Sin perjuicio de lo anterior, se procurará además, de acuerdo a las circunstancias, efectuar un control por el ERP, a fin de verificar el estado general del buque.
- 7.- Buques nacionales que hayan presentado deficiencias durante controles de Estados rectores del puerto extranjeros, serán inspeccionados por Inspectores especialistas de la Administración chilena, de alguna CLIN o del Servicio de Inspecciones Marítimas, a objeto de verificar la adecuada rectificación o corrección de estas deficiencias, para su levantamiento y control posterior, debiendo el Armador o Compañía operadora efectuar el correspondiente requerimiento oficial. No es función de los Inspectores del ERP efectuar estas inspecciones para levantar deficiencias en buques nacionales.

B.- TAREAS Y OBLIGACIONES DEL SERVICIO DE INSPECCIONES MARÍTIMAS SOBRE EL CONTROL DE BUQUES POR EL E.R.P.:

- 1.- Estas se encuentran definidas en el Reglamento Orgánico y de funcionamiento de la DGTM. y MM., citado en b) de la referencia, Artículo 821, párrafos b.-, d.-, f.- y g.-
- 2.- Aquellas que correspondan a las actividades de control de naves extranjeras por el ERP serán de responsabilidad de la División control de buques por el ERP.
- 3.- Controlar el cumplimiento de las metas de inspecciones que se establezcan y prestar apoyo a la gestión de los Inspectores del ERP.
- 4.- Procurar que los Inspectores mantengan un buen nivel de capacitación, entrenamiento y actualización, coordinando con los Departamentos de Planificación y de Personal las mejores instancias en el logro de este objetivo.
- 5.- Dotar de credencial a los Inspectores, en especial para dar cumplimiento a las disposiciones del Código PBIP en ese sentido.

- 6.- Gestionar la obtención del equipamiento de trabajo y de elementos de seguridad personal necesario para los Inspectores, para que las inspecciones se realicen en forma segura acorde a la zona de trabajo y tipo de naves que se visiten. Dentro de este equipamiento, entre otros, se considerará computadoras portátiles, cámaras digitales, teléfonos celulares, detectores de oxígeno y de gases explosivos, binoculares, buzos de trabajo y ropa de abrigo.
- 7.- Dotar a los Inspectores con la documentación, formularios, convenios, códigos y toda otra información técnica que se estime necesaria para el buen desempeño profesional de éstos, incluyendo las nuevas normas o exigencias internacionales que se vayan incorporando. Se privilegiará la entrega y actualización de información en formato digital.
- 8.- Dotar de un timbre de identificación personal a cada Inspector, cumpliendo las disposiciones reglamentarias vigentes.
- 9.- Llevar un control actualizado del Manual del OSERP (Inspector) del Acuerdo de Viña del Mar y del Manual del PSCO del Acuerdo de Tokio, y sus modificaciones y actualizaciones.
- 10.- Llevar el registro de las inspecciones realizadas, controlando la gestión de los Inspectores, manteniendo estadísticas actualizadas y publicadas en el sitio web de la Dirección General.
- 11.- Verificar que se haga efectivo lo establecido en la Directiva mencionada en j) de la referencia, sobre el reembolso del gasto en combustible en que incurran los Inspectores en sus desplazamientos en vehículo propio en cumplimiento de sus actividades del servicio.
- 12.- Mantener contacto con las Secretarías de los Acuerdos en las materias propias de la gestión diaria, participando en Grupos de trabajo por correspondencia y otras actividades que se estimen convenientes, como las programaciones de cursos, seminarios y reuniones anuales, sin perjuicio de aquellas materias de nivel superior que deban oficializarse por intermedio del Departamento de Asuntos Internacionales.
- 13.- En caso de retención de una nave, informar esta situación a su Estado de abanderamiento, con copia informativa a la Casa Clasificadora, al más breve plazo, utilizando para ello el Formulario que se adjunta en Anexo "E". Igual procedimiento se seguirá para informar el levantamiento de la retención, mediante formulario de Anexo "F".

C.- TAREAS Y OBLIGACIONES DE LOS INSPECTORES DEL ERP.

- 1.- Efectuar la cantidad de inspecciones correspondientes a su Distrito, para contribuir al cumplimiento del compromiso adquirido por la Autoridad Marítima nacional en el periodo, según los criterios de cada Acuerdo, e ingresar los antecedentes de las inspecciones en las Bases de Datos respectivas, CIALA y APCIS, en un plazo no mayor a los cinco días.
- 2.- Cumplir los procedimientos de inspección establecidos en el Manual y Guía del OSERP (Inspector) del Acuerdo de Viña del Mar, en el Manual del PSCO (PSC Officer) del Acuerdo de Tokio, en las disposiciones OMI referidas al control por el ERP y en la presente Directiva. Es responsabilidad de cada Inspector mantener sus Manuales actualizados, en base a la información que cada Secretaría publica en sus páginas web.
- 3.- Completar a bordo y antes de desembarcar de la nave inspeccionada, el Formulario de Inspecciones "A" y, cuando corresponda, los Formularios "B" "Registro de Deficiencias" y "C" "Retención y Levantamiento de retención".
- 4.- Enviar a la División de control por el ERP del SIM, en el menor plazo posible, vía fax o correo electrónico, la información resumida de cada inspección, según formato que se adjunta como Anexo "G". Esta información resumida, al igual que en el caso de los Formularios, sólo deberá ser enviada una vez cerrado el proceso de inspección. Si la situación obliga a informar antes de cerrar este proceso, la información que se estime necesaria podrá ser enviada mediante mensaje, correo electrónico u otro medio.
- 5.- Al momento de efectuar las inspecciones, el Inspector tendrá presente que no podrá registrar deficiencias de materias contempladas en los instrumentos pertinentes o Convenios que no estén vigentes en Chile, sin perjuicio de hacer presente al Capitán sobre alguna deficiencia evidente.
- 6.- En caso que se estime necesario comunicar alguna información a un Inspector de otro Distrito, referida a nave que se dirige al nuevo puerto, considerar que una comunicación por medios oficiales puede tener demoras, por lo cual, sin perjuicio de ésta, la comunicación y coordinación directa con otros Inspectores mediante teléfono celular u otro medio contribuirá a la eficiencia del proceso de inspección.
- 7.- Tener siempre presente que el profesionalismo y la acuciosidad de sus inspecciones tendrá directa incidencia en el logro de los objetivos de seguridad, protección, prevención de la contaminación acuática y atmosférica y de calificación de las dotaciones, de las naves que navegan por los mares de jurisdicción nacional y/o que ingresan a puerto chileno.

III.- CATEGORÍAS DE INSPECTORES DEL ERP, PRIORIZACIÓN DE INSPECCIONES Y CÓDIGO DE CONDUCTA

A.- INSPECTOR CON DEDICACIÓN EXCLUSIVA:

Es aquel profesional contratado para desempeñarse en esta área en forma exclusiva y que orientará su actividad al cumplimiento de la cantidad de inspecciones establecidas para el periodo, como grado de actividad mínimo, de acuerdo a los procedimientos establecidos.

B.- INSPECTOR CON DEDICACIÓN PARCIAL:

Son aquellos Oficiales que han sido entrenados y habilitados como Inspectores del ERP mediante Resolución DGTM. y MM. anual, pero que, por los cargos que desempeñan, no disponen del tiempo necesario para efectuar inspecciones en forma regular. En todo caso, tratándose de una habilidad adquirida y necesaria para el servicio, harán los mejores esfuerzos para mantener sus capacidades mediante inspecciones del ERP esporádicas.

C.- SELECCIÓN DE BUQUES A SER INSPECCIONADOS:

- 1.- La selección se basará, principalmente, en el sistema de evaluación de buques del Acuerdo de Tokio, dando prioridad al factor de “buque objetivo” y su “nivel de riesgo” asociado, obtenido del APCIS y, complementariamente, del CIALA.
- 2.- Sin perjuicio de lo anterior, se asignará mayor prioridad a los buques:
 - a) que han sido objeto de informe o notificación específica por parte de otra Autoridad Marítima.
 - b) sobre los cuales exista una queja, ya sea del Capitán o de tripulantes, o de cualquier otra persona u organización con legítimo interés en la seguridad de la operación, en la protección, en las condiciones de vida y laborales o en la prevención de la contaminación, a menos que la Autoridad Marítima considere dichas informaciones como infundadas.
 - c) de los cuales se reciba información proveniente de Prácticos o de autoridades portuarias, dando cuenta sobre la existencia de deficiencias que pueden poner en riesgo la seguridad de la navegación.
 - d) con deficiencias pendientes de corrección, una vez expirado el plazo dado por otra Autoridad Marítima para rectificar la o las deficiencias.

- e) que transportan mercancías peligrosas o potencialmente contaminantes, que han incumplido con dar la información referente a las características de la nave, sus movimientos y la naturaleza de la carga, a las autoridades de los Estados ribereños y de los puertos.
 - f) que, habiendo sido retenidos, hayan sido autorizados a zarpar con el solo objeto de dirigirse a un determinado puerto para rectificar las deficiencias, y que no hayan dado cumplimiento a las instrucciones acordadas entre el Capitán y las autoridades del puerto original de retención.
 - g) cuyo tipo los Acuerdos establezcan como prioritarios cada cierto tiempo.
- 3.- Los Inspectores evitarán inspeccionar a aquellos buques que registren inspección en la Base de Datos APCIS efectuada dentro de los últimos seis meses, salvo que existan motivos fundados o claros indicios de deficiencias o incumplimientos de la normativa internacional.
- 4.- Los Inspectores programarán sus inspecciones según la información de zarpes y recaladas de cada puerto de su jurisdicción, publicada en Internet abierta y/o en las páginas de Información portuaria de DIRECTEMAR. Los antecedentes de los buques los obtendrá de las Bases de Datos APCIS (Tokio) y CIALA (Latinoamericano). A través del APCIS los Inspectores pueden acceder a las Bases de Datos del MOU de París (SIRENAC), del Acuerdo del Mar Negro (B.S.I.S.) y del Acuerdo del Océano Indico (I.O.C.I.S.) También podrá acceder a otras fuentes de información, tal como Equasis. Cada Inspector es responsable de obtener y verificar los antecedentes de las naves y la programación de arribos y zarpes.
- 5.- Los Inspectores efectuarán controles esporádicos por el ERP en puertos de bajo tráfico marítimo internacional de su distrito, a fin de mostrar presencia y cumplir con los objetivos disuasivos contra la operación de buques sub estándares. Será responsabilidad de la Gobernación Marítima jurisdiccional la coordinación de la programación de estas inspecciones y la asignación de los recursos que ello demande.

D.- CÓDIGO DE CONDUCTA - PROCEDIMIENTOS:

- 1.- Mantener un equipo de Inspectores del ERP entrenados y bien capacitados, es una tarea compleja y que requiere una especial dedicación por parte del Servicio del Litoral. El desempeño de estos Inspectores es la cara visible de la Institución y del Estado, ya que interactúan directamente con tripulaciones extranjeras, por lo que su preparación profesional, presentación personal, capacidad de comunicación, austeridad y honestidad son condiciones primordiales para un desempeño eficiente y a toda prueba.

- 2.- El inspector del ERP debe ser un profesional bien preparado, entrenado, motivado y escogido para realizar esta tarea, la cual se desarrolla en un marco de ética profesional exigente y donde representa a la Autoridad Marítima del país, por lo cual su desempeño debe estar enmarcado en la reglamentación internacional, en base a aquellos Convenios ratificados o aceptados por el Estado de Chile.
- 3.- La actitud de los Inspectores deberá ser siempre pro-activa, orientando el esfuerzo a lograr que los buques sean seguros, su equipamiento se encuentre en buenas condiciones y se cumplan todas las normas vigentes. Cumplirán, además, con los Códigos de buenas prácticas del Inspector, establecidos en los Acuerdos de los cuales Chile es parte.
- 4.- En los juicios emitidos se deberá ser imparcial, evitando hacer referencia o comparaciones con buques u otras entidades relacionadas.
- 5.- En toda actuación deberán prestigiar y enaltecer la actividad y gestión de la Autoridad Marítima. En caso de detectarse irregularidades, éstas deberán ser informadas al mando de inmediato para corregir las desviaciones encontradas.
- 6.- En el ámbito de las inspecciones y en las relaciones con los usuarios, no se efectuarán comentarios o actos que afecten la imagen de la Institución y de la Autoridad Marítima.
- 7.- Para el desarrollo de sus inspecciones, el Inspector deberá tener presente que cada buque y cada situación es distinta a las demás, por lo que siempre deberá aplicar un adecuado criterio, según las circunstancias del caso. En su trato con el Capitán, Oficiales y Tripulantes, manifestará siempre cortesía, profesionalismo y objetividad, junto a la debida firmeza para exigir el respeto que corresponde a su investidura.
- 8.- El Inspector tendrá una especial preocupación por su seguridad personal física. Para ello deberá emplear el vestuario y equipamiento adecuado y mantendrá sus sentidos alerta a fin de evitar caídas a través de aperturas de cubiertas o por afirmarse en material suelto, y para evitar golpes, en especial, en la cabeza. Además, deberá procurar mantener un estado físico y de salud general acorde con las exigencias que demanda esta actividad profesional.
- 9.- Los Gobernadores Marítimos, a través de las Capitanías de Puerto, dispondrán la provisión oportuna del transporte marítimo de los Inspectores a buques a la gira, el cual deberá ser seguro y acorde a la representatividad que ostenta el Inspector.

- 10.- Será preocupación personal y permanente de los Inspectores el mejoramiento continuo de sus conocimientos y habilidades profesionales. Para ello, la revisión y lectura habitual de los Manuales que proporcionan los Acuerdos, las Resoluciones OMI referidas al control por el ERP y los Instrumentos pertinentes permitirán mantener los conocimientos actualizados y darán seguridad a su accionar y toma de decisiones. Dentro de este mejoramiento continuo dará una alta prioridad al dominio del idioma inglés, el cual es la lengua de trabajo marítimo universal. Esta capacidad será tomada en consideración para decidir la participación de cada Inspector en cursos de perfeccionamiento, seminarios o conferencias internacionales.

IV.- DE LAS INSPECCIONES:

A.- CONSIDERACIONES E INSTRUCCIONES DE PROCEDIMIENTO.

- 1.- Las inspecciones consistirán, como mínimo, en una visita a bordo para verificar los certificados y documentos y para comprobar, a satisfacción del Inspector, que la tripulación y la condición general del buque, su equipo, los espacios de maquinarias y acomodaciones, y las condiciones higiénicas a bordo cumplen con lo que establecen los documentos pertinentes. En ausencia de certificados válidos o si hay claros indicios para estimar que no se cumple substancialmente lo establecido en estos documentos, o que el Capitán o su tripulación no están familiarizados con los procedimientos de seguridad y prevención de la contaminación esenciales, se deberá efectuar una inspección más detallada. Cuando se detecten deficiencias que, por su naturaleza requieran una verificación de mayor especialización, el Inspector solicitará a la CLIN correspondiente, la presencia a bordo de un Inspector calificado en la materia específica de la deficiencia.
- 2.- Cada inspección se compone de las siguientes etapas:
- a) **Preparación**, en función de los programas de recalada, distancia al puerto de visita, antecedentes en bases de datos, nivel de riesgo de la nave, el tipo de buque, año de construcción y toda otra información que permita determinar si se trata de una nave cuya inspección es prioritaria o no, en comparación con otras alternativas. Considerar el criterio de selección, establecido en Párrafo III, Letra C.

- b) **Desplazamiento hacia y desde el lugar de la inspección,** empleando medios propios o del servicio, los cuales deben ser seguros y adecuados. Cuando conduzca su vehículo, especialmente después de haber efectuado una inspección, deberá evaluar su estado de cansancio, en función de la distancia a recorrer, a fin de evitar condiciones de conducción que puedan dar lugar a un accidente de tránsito. Al subir a bordo cumplirá con las exigencias de identificación y de control de acceso que haya establecido el buque y se presentará ante el Capitán o quien lo represente, si éste no se encuentra en la nave, informándole el motivo de su presencia y el proceso de inspección habitual que se lleva a cabo.
- c) **Consideraciones para la Inspección:** ésta se efectuará, de preferencia, entre las horas del desayuno y del almuerzo o entre el almuerzo y la cena, según horario del buque, salvo que otros factores hagan necesario prolongarla, en cuyo caso el Inspector hará uso del tiempo que sea necesario para ello. Salvo circunstancias especiales que lo exijan, los Inspectores evitarán efectuar inspecciones en horas en que no se cuente con luz natural diurna, por cuanto ello afecta la detección de deficiencias y significa un riesgo para la seguridad física del Inspector y de quienes lo acompañen. El Inspector no aceptará presentes; en caso de serle ofrecido alguno, deberá rechazarlo con cortesía, a fin de evitar herir sentimientos o desacreditar al Capitán frente a su tripulación.
- d) **Desarrollo de la inspección:** ésta consistirá en una inspección documental o administrativa, teniendo como contraparte al Capitán, seguida por un recorrido por el buque, en compañía de, a lo menos, un Oficial, para efectuar durante éste las pruebas de funcionamiento de equipos y sistemas y los zafarranchos que el Inspector estime pertinentes, evitando al máximo interferir con las actividades normales del buque. Si se detectan incumplimientos graves se efectuará una inspección más detallada.
Cuando se prueben equipos o sistemas, el Inspector evitará operarlos por sí mismo, debiendo dejar esa función a los Oficiales y tripulantes que lo acompañan. Especial cuidado tendrá cuando se prueben sistemas a distancia, como el sistema de gobierno o radares, solicitando previamente al Capitán o al Oficial que lo acompaña, que verifique positivamente que no haya gente trabajando en o en las cercanías del equipo en cuestión. De igual manera, para pruebas de bombas de agua, bow thruster, operación del timón y otros equipos, solicitará al Capitán o al Oficial que verifique y confirme la ausencia de personal de buzos controlados por el buque o informados por el puerto, en las cercanías de la nave.

Si el Capitán objeta la realización física de alguna prueba por razones de seguridad de la tripulación o del buque, el Inspector aceptará estas razones, dejando constancia de esta negativa, si lo estima procedente, en el Formulario "B" y en las Bases de Datos. En caso de retención de la nave, informará al Capitán del derecho de apelación que le asiste, según se detalla más adelante.

- e) **Término de la inspección.** El proceso de inspección a bordo se considerará cerrado (terminado) una vez que se han llenado los Formularios correspondientes y descritas las últimas acciones tomadas, sin que quede pendiente ninguna otra acción, en ese momento, ya sea del buque o por parte del Inspector. Los formularios "A", "B" y "C", disponibles en cuadernillos con un original y tres copias, llevarán las firmas y timbres, tanto del Inspector como del Capitán, quedando los originales a bordo en poder de este último. Los otros tres ejemplares serán remitidos al más breve plazo y una vez cerrado el proceso de inspección, a la CLIN correspondiente y al SIM, División ERP, para su archivo y control estadístico. La tercera copia quedará para archivo del Inspector. A fin de contar en el SIM con una información adelantada mientras se reciben los Formularios, el Inspector enviará, mediante formato fax que se señala en Anexo "G" una información adelantada de la inspección, tenga ésta o no deficiencias. Esta información es de particular utilidad en el caso de las zonas extremas, por el mayor tiempo que toma la recepción de los Formularios en el SIM.
- f) **Retención de una nave.** Las directrices para la retención de una nave están contempladas en la Resolución O.M.I. A.787(19) "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto", copia de la cual no se adjunta, por estar incorporada en los Manuales del Inspector. Si durante la inspección el Inspector estima que existen razones objetivas suficientes para retener una nave, según lo establecido en los manuales de los Acuerdos y Directivas OMI y su criterio profesional, informará su apreciación por teléfono o comunicación radial al Capitán de Puerto que corresponda, quien, salvo parecer fundamentado en contrario, autorizará la retención. En este caso, una vez que el Inspector abandone el buque, habiendo notificado al Capitán de la retención de su nave mediante el Formulario "C", bajo firma, preparará y entregará para su envío, en la Gobernación Marítima o Capitanía de Puerto que corresponda, el mensaje de retención de la nave cuyo formato se adjunta en Anexo "H". Este mensaje tendrá como destinatario DIRSOMAR y copia informativa a los mandos involucrados.

Rectificada la o las deficiencias que motivaron la retención y levantada ésta, el Inspector actualizará los Formularios, tanto el original, en poder del buque, como las tres copias del cuadernillo y completará la parte inferior del Formulario "C", quedando así notificado el Capitán que la retención ha sido levantada. Posterior a ello, el Inspector preparará y entregará a la Capitanía de Puerto o Gobernación Marítima el mensaje de levantamiento de retención, cuyo formato se incluye en el Anexo "I". Tanto la retención como su levantamiento, también deberán ser comunicadas por el Inspector, vía telefónica, al SIM-ERP y a su mando.

En todo momento se deberá tener presente que una retención indebida o no fundamentada podrá dar lugar a un reclamo o presentación judicial en contra de la medida, incluyendo solicitud de indemnización.

B.- DEL REGISTRO DE LAS INSPECCIONES.

- 1.- Durante el desarrollo de la parte administrativa de la inspección, los Inspectores completarán el Formulario "A", el cual contempla la identificación y datos de la nave, sus certificados estatutarios, con las fechas de emisión y de validez, y el registro de las inspecciones de verificación anual o intermedia, según corresponda.
- 2.- En el caso de encontrar deficiencias, tanto documentales o administrativas como estructurales o de equipos o sistemas, éstas se registrarán en el Formulario "B", identificadas con el correspondiente código y con una descripción precisa y concisa de la deficiencia observada (**no de las acciones para solucionarla**), en idioma inglés. Además, se registrará el Código de acción que determine el Inspector para cada deficiencia. Si el conjunto de deficiencias o alguna o varias deficiencias específicas afectan seriamente la seguridad o la protección de la nave, de sus tripulantes, de terceros o de la carga, o presentan un peligro potencial a la seguridad de la navegación o de amenaza de contaminación, el Inspector asignará el Código de acción correspondiente a retención de la nave (Código 30), previa conformidad del Capitán de Puerto, lo que significa que la nave no podrá hacerse a la mar sin haber rectificado la o las deficiencias que motivaron su retención. El Capitán de Puerto, por razones excepcionales y fundamentadas, podrá modificar los Códigos de acción registrados por el Inspector tarjando éstos en todos los ejemplares de los Formularios de inspección, incluyendo el ejemplar del buque, y registrando en ellos, de su puño y letra, los códigos que él estime adecuados, con su correspondiente rúbrica, timbre oficial, fecha y hora. En caso de retención se completará el Formulario "C".

- 3.- El Capitán deberá rubricar el Formulario "A", certificando los datos del buque, al igual que los Formularios "B" y "C". Si se niega a hacerlo, aún sobre la base de mera toma de conocimiento, aduciendo no estar de acuerdo con las deficiencias y/o con la retención, el Inspector deberá registrar esta negativa en el respectivo formulario e informará consecuentemente a la Capitanía de Puerto. La negativa del Capitán para firmar no invalida la inspección por el ERP ni las deficiencias encontradas, y tampoco la retención.
- 4.- A través de Internet, el Inspector procederá a alimentar las Bases de Datos del CIALA y del APCIS, completar su propio registro y enviar el Fax al SIM con la información resumida de la inspección. Todo este proceso no debe demorar más de cinco días, a contar del momento de término de la inspección.

C.- CONSIDERACIONES PARA LAS ESTADÍSTICAS.

- 1.- Para efectos estadísticos se ha considerado que el periodo más representativo es de 6 meses. Este periodo divide al año calendario en dos semestres, del 1° de Enero al 30 de Junio y desde el 1° de Julio al 31 de Diciembre de cada año. La actividad de control de buques por el ERP se medirá siguiendo el procedimiento establecido en el Acuerdo de Tokio, el cual calcula sus porcentajes teniendo como numerador la cantidad de inspecciones iniciales y como denominador la cantidad de buques recalados, ambas contabilizando **una sola vez** cada buque en el período de tiempo que se considere.
- 2.- La información sobre las inspecciones se obtiene de las bases de datos de los Acuerdos y de la propia base de datos del SIM. La información de buques recalados será proporcionada por el Departamento Telecomunicaciones Marítimas y Tecnologías de la Información (TECMAR), en base a la información que proporcionan las Capitanías de Puerto a la Base de Datos Marítimo. La consistencia y validez de la estadística que se obtenga dependerá de la exactitud y acuciosidad de la información que sea ingresada, siendo responsables de ello las Capitanías de Puerto correspondientes.
- 3.- Las inspecciones que se ingresan en las bases de datos de ambos Acuerdos de los que Chile es parte presentan diferencias, dado que el Acuerdo de Tokio no considera las inspecciones realizadas a buques pesqueros, lo que sí está incluido en el Acuerdo de Viña del Mar, y por otras características de los sistemas operativos de las bases. Los Inspectores son los responsables del ingreso exacto y acucioso de la información de sus inspecciones en ambas bases de datos.

D.- DE LA CANTIDAD DE INSPECCIONES.

- 1.- En los últimos años los controles por el ERP han ido incrementando su duración, debido a la incorporación de normas internacionales obligatorias que establecen nuevas materias, equipos o sistemas a ser inspeccionados. Por otra parte, el tiempo de disponibilidad anual de los Inspectores debe considerar que, de los 12 meses se debe restar un mes de vacaciones, dos semanas de días administrativos y, en ocasiones, una o más semanas en seminario anual y en cursos o por alguna enfermedad. En resumen, se puede concluir en que la disponibilidad es del orden de los diez meses calendario por Inspector. Si a esto se agrega la estacionalidad de los arribos, siendo la más notable la de Valparaíso, donde, a partir de Diciembre y hasta Marzo-Abril se produce un considerable incremento de recaladas de naves extranjeras, en particular, buques frigoríficos y de pasaje, coincidiendo con el período natural de vacaciones de la mayoría de los Inspectores, se arriba a la conclusión de que un promedio aceptable de inspecciones mensuales por Inspector es del orden de las 15 naves por mes. El caso específico de la zona de Magallanes difiere de esta consideración, por tener un número comparativamente menor de recaladas que los puertos más al norte. De todas maneras, por el control que es necesario mantener, es indispensable contar, permanentemente, con un Inspector del ERP en la zona austral, con asiento en Punta Arenas.
- 2.- Asimismo, la cantidad mínima de buques extranjeros a ser inspeccionados por un Inspector, de dedicación parcial, se estima en 10 buques a lo largo del año. Con esta cuota se pretende que los Oficiales que han recibido capacitación en inspecciones del Estado rector del puerto se mantengan actualizados y vigentes en esta actividad.
- 3.- Como referencia, el Acuerdo de Tokio se ha fijado, como objetivo conjunto, efectuar controles por el ERP al 75 % de los buques que recalán en puertos de la región. No es obligatorio que cada país se comprometa a lograr este porcentaje en sus propias inspecciones, pero se espera sí, que cada miembro efectúe el mayor esfuerzo posible para contribuir a este logro común. Por su parte, el Acuerdo de Viña del Mar incrementó desde el 15 al 20% el objetivo individual-país.
- 4.- Es responsabilidad del Presidente de cada CLIN el cumplimiento de las metas de inspecciones que se establezcan para los puertos bajo su jurisdicción.

E.- DE LOS RECURSOS ANTE LA MEDIDA DE RETENCIÓN DE UN BUQUE.

1.- Apelación a la Autoridad Marítima nacional:

- a) El Acuerdo de Tokio, en su Sección 3.15, establece que **“La Compañía de un buque o su representante tendrá el derecho de apelación contra una retención dispuesta por la Autoridad rectora del puerto. La iniciación del proceso de apelación no significará que la retención deba ser suspendida por este solo hecho. El Inspector del Estado rector del puerto informará adecuadamente al Capitán que le asiste este derecho de apelación. “**
- b) En base a lo anterior, al momento de la retención el Capitán deberá ser informado por el Inspector acerca de su derecho a apelar y del procedimiento oficial nacional de apelación que se detalla a continuación.
- c) Para poner en marcha esta apelación, el Capitán efectuará un requerimiento formal escrito para que la medida sea reconsiderada, dirigido al Capitán del Puerto en que se encuentre. En caso de no ser aceptada su solicitud de reconsideración, tendrá la posibilidad de apelar al Sr. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, quien resolverá en definitiva como Autoridad Marítima nacional. Este procedimiento es sin perjuicio de las acciones que pueda seguir el afectado de acuerdo a la legislación chilena.

2.- Alternativa de reclamo por retención a la Secretaría del Acuerdo de Tokio. (Tokyo MOU Detention Review Panel)

- a) Si un Armador u Operador decide no recurrir de esta medida directamente al Estado rector del puerto pero aún desea dejar constancia de su desacuerdo con la medida, podrá presentar su reclamo a su Administración o a la Organización Reconocida que actúa en su representación, quienes podrán solicitar al Estado rector del puerto la reconsideración de la medida. Si el Estado rector del puerto acepta revertir la situación, informará esta decisión, además, a la Secretaría del Acuerdo y a la Administración del APCIS.
- b) Si la Administración o la O.R. no quedan conformes con la decisión que adopte el Estado rector del puerto podrá solicitar, ante la Secretaría del Acuerdo de Tokio (secretariat@tokyo-mou.org) la revisión del caso. Esta solicitud deberá ser presentada en un plazo máximo de tres meses, contados desde la fecha de levantamiento de la retención del buque e incluirá todos los antecedentes relevantes, en formato electrónico y en inglés.

- c) La Secretaría del Acuerdo establecerá el “Panel de Revisión de Retención”, el que estará formado por tres autoridades del Acuerdo, elegidas alfabéticamente, excluyendo al Estado rector involucrado, el cual, junto con ser informado por la Secretaría, será requerido para que envíe a su vez, los antecedentes del caso que estime relevantes.
- d) Todos los antecedentes serán puestos en conocimiento del Panel de Revisión de Retención, cuyos miembros elevarán a la Secretaría sus respectivas opiniones, en formato electrónico, la cual preparará un resumen final, con las opiniones del Panel, el que será enviado a la Administración u O.R., según corresponda. Las comunicaciones que se cursen entre el Panel y el Estado rector del puerto serán consideradas materias internas. Si las opiniones del Panel favorecen lo expuesto por el reclamante, se solicitará al Estado rector del puerto que reconsidere la medida de retención adoptada. Dado que la opinión del Panel no es obligatoria, el Estado rector del puerto podrá acceder a anular la retención y rectificar la información ya registrada en el APCIS, o la mantendrá. Cualesquiera que sea la decisión final del ERP, ésta será comunicada por la Secretaría a las partes afectadas. Está expresamente considerado en la reglas de funcionamiento del Panel que el resultado de sus análisis no podrá ser utilizado para requerir compensaciones financieras.
- e) El Panel de Revisión de Retenciones de buques entró en vigencia a contar del 1° de Enero de 2005.

V.- ANEXOS:

- "A" Texto del Acuerdo Latinoamericano sobre control de buques por el Estado rector del puerto (Acuerdo de Viña del Mar).
- "B" Memorándum de Entendimiento sobre control de buques por el Estado rector del puerto en la Región del Asia - Pacífico (*Tokyo MOU*).
- "C" Instrumentos pertinentes de los acuerdos de Viña del Mar y de Tokio.
- "D" Puertos habilitados para efectuar controles por el ERP.
- "E" Aviso de retención de buque.
- "F" Aviso de levantamiento de retención de buque.
- "G" Modelo de fax de información de inspección del ERP.
- "H" Formato de mensaje naval de retención.
- "I" Formato de mensaje naval de levantamiento de retención.

- 2.- La presente Resolución revoca y reemplaza a la Directiva O-71/004 de fecha 24 abril de 1998.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

FDO.

FRANCISCO MARTÍNEZ VILLARROEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- D.S. Y O.M.
- 2.- D.I.M. Y M.A.A.
- 3-18.- GG. MM.
- 19.- DEPTO.PLANES DGTM. Y MM.
- 20.- DEPTO. JURÍDICO
- 21.- OFICINA REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARÍTIMAS
- 22.- ARCHIVO SIM

ANEXO "A"

Acuerdo Latinoamericano sobre control de buques por el Estado rector del puerto
(Acuerdo de Viña del Mar)

ACUERDO DE VIÑA DEL MAR

**Acuerdo latinoamericano sobre control de buques
por el Estado rector del puerto**

Las Autoridades Marítimas de: Argentina
Bolivia ⁽²⁾
Brasil
Chile
Colombia
Cuba ⁽¹⁾
Ecuador
Honduras ⁽³⁾
México
Panamá
Perú
Uruguay
Venezuela

Denominadas en lo sucesivo "LAS AUTORIDADES MARITIMAS".

RECONOCIENDO la importancia de la seguridad de la vida humana en el mar y en los puertos y la trascendencia creciente de proteger el medio marino y sus recursos;

CONSCIENTES de que los objetivos de la Red Operativa de Cooperación Marítima Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, México y Panamá (ROGRAM) apuntan en esa dirección, como lo demuestra su Estrategia 1990-2000 para la Protección del Medio Marino, adoptada en 1989, al igual que otras resoluciones regionales;

(1) La Autoridad Marítima de Cuba adhirió al Acuerdo de Viña del Mar con fecha 1º de Julio de 1995

(2) La Autoridad Marítima de Bolivia adhirió al Acuerdo de Viña del Mar con fecha 18 de Agosto de 1999

(3) La Autoridad Marítima de Honduras adhirió al Acuerdo de Viña del Mar con fecha 5 de Setiembre de 2001

HACIENDO NOTAR que el párrafo 63 de la Estrategia mencionada de la ROCRAM considera la adopción de medidas encaminadas a la adopción de un sistema efectivo de control de buques y al desarrollo de un sistema coordinado de inspecciones;

TOMANDO NOTA de las recomendaciones de los Jefes de Departamentos de Inspección de buques de las Autoridades Marítimas de América Latina, y sus representantes, reunidos en Panamá en 1991 y en Uruguay en 1992;

TENIENDO EN CUENTA las recomendaciones de los Jefes de Departamentos Jurídicos de las Autoridades Marítimas de América Latina, reunidos en Colombia en 1992;

APRECIANDO los acuerdos sobre la materia alcanzados en la Organización Marítima Internacional (OMI), que resaltan la responsabilidad principal de las Autoridades Marítimas en la aplicación efectiva de las normas internacionales en los buques que enarbolan su pabellón, y que asimismo reconocen la necesidad de una acción eficaz de los Estados rectores del puerto para prevenir la operación de buques deficientes;

RECONOCIENDO que mediante la Resolución A.682(17) adoptada en noviembre de 1991, la Asamblea de la OMI invita a los Gobiernos a que establezcan acuerdos regionales sobre la aplicación de medidas de supervisión por el Estado rector del puerto;

RECONOCIENDO IGUALMENTE que es necesario evitar diferencias en el trato dado a los buques entre un puerto y otro, y que ello pudiera producir una distorsión en la competencia entre puertos;

CONVENCIDAS de que para estos fines es necesario establecer un sistema de control eficaz y armónico por el Estado rector del puerto y reforzar la colaboración y el intercambio de información.

Han convenido adoptar el siguiente ACUERDO LATINOAMERICANO SOBRE CONTROL DE BUQUES POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (en adelante denominado "el Acuerdo").

Sección 1 Compromiso

- 1.1 Cada Autoridad Marítima, en el ámbito de su competencia legal, se compromete a hacer efectivas las disposiciones del presente Acuerdo y de sus Anexos, que constituyen parte integrante del Acuerdo.
- 1.2 Cada Autoridad Marítima mantendrá un sistema eficaz de control por el Estado rector del puerto para garantizar, sin discriminaciones en cuanto al

pabellón, que los buques extranjeros que visitan los puertos de su Estado cumplen con las normas establecidas en los instrumentos pertinentes que quedan definidos en la Sección 2.

- 1.3 Cada Autoridad Marítima se esforzará en alcanzar, dentro de un plazo máximo de tres años, a partir de la fecha de entrada en vigor de este Acuerdo, un nivel mínimo de inspecciones del 20% de los buques extranjeros diferentes, llamados a continuación "buques", que hayan entrado en los puertos de su Estado en el transcurso de un período representativo reciente de 6 meses ^(*).
- 1.4 Cada Autoridad Marítima consultará, cooperará e intercambiará información con las otras Autoridades Marítimas para lograr los objetivos del Acuerdo.

Sección 2 Instrumentos pertinentes

- 2.1 Para los fines del Acuerdo "los Instrumentos pertinentes" son los siguientes convenios internacionales con sus respectivas enmiendas en vigor:
 - Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (LINEAS DE CARGA 1966);
 - Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (PROT. 1988 al Convenio de Líneas de Carga);
 - Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 1974);
 - Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (PROT. 1988 SOLAS);
 - Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, enmendado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);
 - Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978 (FORMACION 1978);
 - Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (ABORDAJES 1972);
 - Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.
 - Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1969 (CLC 1969), modificado por el Protocolo de 1992.

(*) *Concepto de "BUQUE DIFERENTE" a efectos de la estadística:*

"Es el buque que no ha sido inspeccionado en los últimos seis meses por una Autoridad Marítima miembro del Acuerdo y que no registra arribo a puertos del país en el período considerado, o que debido a deficiencias pendientes de rectificación, o por motivos fundados, deba ser supervisado."

- 2.2 Cada Autoridad Marítima aplicará aquellos instrumentos pertinentes que estén en vigor y de los cuales su Estado sea parte. En caso de enmiendas a un instrumento pertinente, cada Autoridad Marítima aplicará aquellas enmiendas que estén en vigor y que su Estado haya aceptado. Un instrumento así enmendado será considerado como instrumento pertinente por dicha Autoridad Marítima.
- 2.3 Al aplicar las prescripciones de un instrumento pertinente para los fines del control por el Estado rector del puerto, las Autoridades Marítimas lo harán de forma que los buques autorizados a llevar pabellón de un Estado que no sea parte del Instrumento no reciban un trato más favorable.
- 2.4 En el caso de buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios, las Autoridades Marítimas aplicarán aquellas disposiciones de los instrumentos pertinentes que sean aplicables y, en la medida en que no lo sean, adoptarán las medidas necesarias para garantizar que dichos buques no constituyan un riesgo evidente para la seguridad o el medio ambiente, teniendo especialmente en consideración el Anexo 1.

Sección 3 Procedimientos de inspección, de rectificación y de retención

- 3.1 Disposiciones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto contenidas en:

La regla 19 del capítulo I, la regla 6.2 del capítulo IX y la regla 4 del capítulo XI del Convenio SOLAS 1974 modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, el artículo 21 del Convenio de Líneas de Carga 1966 modificado por el Protocolo de 1988 relativo al mismo, los artículos 5 y 6, la regla 8A del Anexo I, la regla 15 del Anexo II, la regla 8 del Anexo III y la regla 8 del Anexo V del MARPOL 73/78, el artículo X del Convenio de Formación 1978, y el artículo 12 del Convenio de Arqueo 1969 establecen los procedimientos de supervisión que deben aplicar las Partes en los convenios pertinentes con respecto a los buques extranjeros que llegan a sus puertos. Las autoridades del Estado rector del puerto deberían utilizar efectivamente tales disposiciones para determinar posibles deficiencias que puedan significar que el buque es deficiente, (véase sección 2.4 del Anexo 1) y asegurarse de que se toman medidas correctivas al respecto.

- 3.2 En el cumplimiento de sus obligaciones, las Autoridades Marítimas efectuarán inspecciones a los buques extranjeros que arriben a sus puertos, utilizando para ello oficiales encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto. Tales inspecciones podrán ser llevadas a cabo en función de:
 - 3.2.1 Iniciativa de la Autoridad Marítima
 - 3.2.2 Un informe o notificación procedente de otra Autoridad Marítima

- 3.2.3 Informe o queja del Capitán, de un miembro de la tripulación o de cualquier persona u organización que tenga interés en mantener la seguridad del buque y de su tripulación y pasajeros o en la protección del medio marino, salvo si la Autoridad Marítima respectiva considera que el informe o la queja son manifiestamente infundados
- 3.3 Las inspección inicial consistirá en una visita a bordo del buque para comprobar la validez de los certificados y documentos pertinentes, como asimismo el estado general del buque, su equipo y tripulación. En ausencia de certificados válidos o documentos, o si existiesen motivos fundados para pensar que el buque, su equipo o su tripulación no satisfacen en lo esencial, las prescripciones de un instrumento pertinente, se efectuará una inspección más detallada. Es necesario que las Autoridades Marítimas en sus procedimientos de control, incluyan el cumplimiento de los requisitos operacionales a bordo. Las inspecciones se efectuarán acordes con el Anexo 1.
- 3.4 Atendiendo a los procedimientos de supervisión estipulados en el capítulo IX del Convenio SOLAS 74 en lo que respecta al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), el funcionario de supervisión utilizará las directrices de la sección 3.5 del Anexo 1.
- 3.5 Razones y procedimientos para inspecciones más detalladas.
- 3.5.1 Las Autoridades Marítimas considerarán como "motivos fundados" para efectuar una inspección más detallada, entre otros, a los ejemplos obrantes en el Anexo 1.
- 3.5.2 Nada de lo dispuesto anteriormente debe ser interpretado como una restricción a las facultades de las Autoridades Marítimas para tomar medidas dentro de su jurisdicción con respecto a cualquier caso relacionado con los Instrumentos pertinentes.
- 3.6 Al seleccionar los buques para una inspección, las Autoridades Marítimas prestarán especial atención a:
- buques de pasaje, buques de transbordo rodado y graneleros;
 - los buques que pueden presentar un riesgo especial, como por ejemplo los petroleros, gaseros, quimiqueros y buques que transportan sustancias y mercancías peligrosas y/o perjudiciales en bultos;
 - los buques que han tenido reiteradas deficiencias recientes.

- 3.7 Las Autoridades Marítimas tratarán de evitar que se inspeccionen buques que hayan sido inspeccionados por cualesquiera de las otras Autoridades Marítimas dentro de los seis meses precedentes, salvo si ocurre un informe o notificación de otra Autoridad Marítima o de cualquier persona u organización que tenga interés en mantener la seguridad en la operación del buque o en la prevención de la contaminación, o bien existan motivos fundados para su inspección. La frecuencia de inspección no se aplicará a los buques mencionados en la sección 3.6 del Acuerdo, en cuyo caso las Autoridades Marítimas tratarán de darle cumplimiento cada vez que lo consideren conveniente.
- 3.8 Las inspecciones serán llevadas a cabo por oficiales encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto debidamente calificados y autorizados por la Administración Marítima teniendo en cuenta el perfil profesional y los requisitos mínimos de formación y competencia, que figuran en el Anexo 5.
- 3.9 Cada Autoridad Marítima procurará asegurarse de que las deficiencias detectadas sean corregidas.
- 3.10 En el caso de deficiencias que presenten un riesgo evidente para la seguridad o el medio ambiente, la Autoridad Marítima, salvo en el caso contemplado en el apartado 3.11, se asegurará que el riesgo sea subsanado antes de autorizar al buque a hacerse a la mar y tomará con este fin las medidas oportunas, que pueden llegar hasta su retención. La Autoridad Marítima efectuará las comunicaciones necesarias, observando las prescripciones sobre notificación del Estado rector del puerto, contenidas en el Anexo 3.
- 3.11 Cuando en el puerto de inspección no puedan ser subsanadas las deficiencias mencionadas en el apartado 3.10, la Autoridad Marítima podrá autorizar al buque a dirigirse a otro puerto, sujeto a cualquier condición adecuada, fijada por esa Autoridad Marítima para que el buque pueda continuar viaje sin que presente un riesgo excesivo para la seguridad del medio marino. La notificación a las Autoridades Marítimas será efectuada observando las prescripciones sobre notificación del Estado rector del puerto contenidas en el Anexo 2. La Autoridad Marítima que reciba tal notificación informará a la Autoridad Marítima emisora de las medidas adoptadas.
- 3.12 Las disposiciones de los párrafos 3.10 y 3.11 son sin perjuicio de la aplicación de las prescripciones de los instrumentos pertinentes o de los procedimientos establecidos por las organizaciones internacionales en lo referente a los procedimientos de notificación y de informe relativos al control por el Estado rector del puerto.

- 3.13 Cuando ejerzan el control dentro del marco del Acuerdo, las Autoridades Marítimas evitarán, en la medida de lo posible, retener o demorar indebidamente un barco. Nada en el Acuerdo afectará los derechos establecidos en las disposiciones de los instrumentos pertinentes referentes a la indemnización en el caso de retención o de demora indebida de un buque.
- 3.14 Cuando los motivos para una detención son el resultado de una avería por accidente sufrido durante el viaje del buque a un puerto, no se expedirá ninguna orden de detención, a condición de que:
- 3.14.1 Se hayan tenido debidamente en cuenta las prescripciones de los convenios relativas a la notificación destinada a la Administración del Estado de abanderamiento, el inspector designado o la organización reconocida responsable de expedir el certificado pertinente;
- 3.14.2 Antes de entrar en un puerto, el capitán o la compañía haya presentado a la autoridad del Estado rector del puerto los pormenores de las circunstancias del accidente y la avería sufrida, así como información sobre la notificación prescrita destinada a la Administración del Estado de abanderamiento;
- 3.14.3 Se hayan tomado en el buque las medidas correctivas pertinentes que la autoridad del Estado rector del puerto considere satisfactorias; y
- 3.14.4 La autoridad del Estado rector del puerto, una vez que se le haya notificado que se han tomado las medidas correctivas, se haya cerciorado de que se han rectificado las deficiencias que eran claramente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente."
- 3.15 La compañía o su representante tienen derecho de apelación contra la detención dictada por la Autoridad de un Estado rector del puerto. La apelación no debería dar lugar a que la detención sea suspendida. El funcionario de supervisión informará debidamente al capitán de la existencia del derecho de apelación."

Sección 4 Disposición de información

Cada Autoridad Marítima informará acerca de las supervisiones y los resultados según los procedimientos especificados en el Acuerdo. A tal efecto, se seguirán los pasos indicados en el punto 7. del Anexo 4.

Sección 5 Infracciones operacionales

Las Autoridades Marítimas se esforzarán, a petición de otra Autoridad Marítima, en establecer pruebas relativas a las supuestas infracciones a las

disposiciones sobre la conducta de los buques previstas en la regla 10 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar, 1972, y por el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978. En el caso de supuestas infracciones relativas a descargas de sustancias nocivas, una Autoridad Marítima, a petición de otra, visitará en el puerto el buque sospechoso de tal infracción a fin de obtener información y, cuando sea necesario, tomará muestras de cualquier sustancia supuestamente contaminante.

Sección 6 Organización

- 6.1 Se creará un Comité compuesto por un representante de cada una de las Autoridades Marítimas que adhieran al Acuerdo.

Podrán participar en las reuniones del Comité, como observadores, un representante de la Secretaría de la ROGRAM, de la Organización Marítima Internacional, otras organizaciones regionales similares al Acuerdo, como así también de cada uno de los miembros de la ROGRAM que no se hubieren adherido.

Podrán ser especialmente invitados por decisión del Comité, otras Autoridades Marítimas y de Organizaciones Internacionales o regionales, públicas o privadas, cuyo aporte se considere de utilidad para la tarea del Comité".

- 6.2 El Comité se reunirá una vez al año así como en cualquier otra ocasión que éste estime conveniente.

- 6.3 El Comité:

- preparará y adoptará su reglamento de funcionamiento, así como el de la Secretaría y del Centro de Información;
- asumirá las tareas que le sean confiadas por el Acuerdo;
- promoverá por todos los medios que estime necesarios, incluida la organización de seminarios destinados a los inspectores, la armonización de los procedimientos y prácticas de inspección, rectificación y retención, y la aplicación del párrafo 2.3;
- desarrollará y revisará directrices para llevar a cabo inspecciones dentro del marco del Acuerdo;
- desarrollará y revisará procedimientos para el intercambio de información;
- mantendrá en constante revisión otros temas referentes al funcionamiento y eficacia del Acuerdo.

- 6.4 Se establecerá una Secretaría facilitada por la Autoridad Marítima de Argentina, que tendrá su sede en Buenos Aires.

- 6.5 La Secretaría, actuando bajo la dirección del Comité y dentro de los límites de los recursos puestos a su disposición.
- organizará las reuniones, dará difusión a los documentos y apoyará al Comité para permitirle cumplir con sus funciones;
 - será responsable del funcionamiento del Centro de Información;
 - facilitará el intercambio de información, llevará a cabo los procedimientos descritos en el Anexo 4 y preparará los informes que puedan ser necesarios para el funcionamiento del Acuerdo;
 - llevará a cabo aquellas otras tareas que puedan ser necesarias para asegurar el buen funcionamiento del Acuerdo.

Sección 7 Enmiendas

- 7.1 Cualquier Autoridad Marítima podrá proponer enmiendas al Acuerdo.
- 7.2 Se aplicará el procedimiento que se indica a continuación, para enmendar las secciones del Acuerdo:
- a. La enmienda propuesta se distribuirá a las Autoridades Marítimas, a través de la Secretaría, previo a su consideración por el Comité;
 - b. las enmiendas serán adoptadas por mayoría de dos tercios de los representantes de las Autoridades Marítimas presentes y votantes en el Comité. Si una enmienda ha sido adoptada de esta forma, se comunicará a las Autoridades Marítimas por intermedio de la Secretaría para su aceptación;
 - c. una enmienda será considerada como aceptada, al final de un período de seis meses después de su adopción por los representantes de las Autoridades Marítimas del Comité, o al final de un período diferente, estipulado unánimemente por los representantes de las Autoridades Marítimas del Comité en el momento de su adopción, a menos que se comunique a la Secretaría una objeción por una Autoridad Marítima durante el período en curso;
 - d. una enmienda entrará en vigor 60 días después de su aceptación, o después de cualquier otro período decidido por unanimidad por los representantes de las Autoridades Marítimas en el Comité.
- 7.3 Se aplicará el procedimiento que se indica a continuación, para enmendar un Anexo del Acuerdo:
- a. La enmienda propuesta será sometida a estudio de las Autoridades Marítimas por intermedio de la Secretaría;
 - b. La enmienda será considerada que ha sido aceptada al final de un período de seis meses desde la fecha en que fue comunicada por la

- Secretaría, a menos que una Autoridad Marítima presente una objeción o solicite por escrito que la enmienda sea considerada por el Comité; en ambos casos, se aplicará el procedimiento del párrafo 7.2;
- c. La enmienda entrará en vigor 60 días después de haber sido aceptada o al final de cualquier otro período decidido unánimemente por las Autoridades Marítimas.

Sección 8 Adopción y firma del Acuerdo

- 8.1 El Acuerdo se establece sin menoscabo de los derechos y obligaciones derivados de cualquier Convenio Internacional.
- 8.2 Una Autoridad Marítima de otro Estado de la región puede, con consentimiento de las Autoridades Marítimas que participan en el Acuerdo adherirse al Acuerdo, debiendo ser agregado a la lista de países adherentes con la fecha de incorporación al pie de página. Para esta Autoridad Marítima el Acuerdo tendrá efecto en la fecha en que pueda ser convenida en conjunto.
- 8.3 Los idiomas oficiales de este Acuerdo serán el español y el portugués.

Sección 9 Entrada en vigor

Este Acuerdo entrará en vigor para cada Autoridad Marítima en la fecha en que así lo notifique a la Secretaría de la ROGRAM.

Adoptado por la Resolución N°5(VI) de la ROGRAM el día cinco de noviembre de 1992, durante la VI Reunión realizada en Viña del Mar, Chile, quedando su original depositado en la Secretaría de la Red.

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2007.

FDO.

FRANCISCO MARTÍNEZ VILLARROEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:
ID. DOC. BÁSICO

ANEXO "B"

**MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL
IN THE ASIA-PACIFIC REGION ***

The Maritime Authorities of

Australia ¹⁾

Canada ²⁾

Chile ³⁾

China ¹⁾

Fiji ⁴⁾

Hong Kong, China ¹⁾

Indonesia ⁵⁾

Japan ⁶⁾

Republic of Korea ⁷⁾

Malaysia ⁶⁾

New Zealand ⁶⁾

Papua New Guinea ⁶⁾

Philippines ⁸⁾

Russian Federation ⁹⁾

Singapore ¹⁰⁾

Solomon Islands ¹¹⁾

Thailand ¹²⁾

Vanuatu ¹³⁾

Viet Nam ¹⁴⁾

hereinafter referred to as "the Authorities"

Recognizing the importance of the safety of life at sea and in ports and the growing urgency of protecting the marine environment and its resources;

Recalling the importance of the requirements set out in the relevant maritime conventions for ensuring maritime safety and marine environment protection;

Recalling also the importance of the requirements for improving the living and working conditions at sea;

Noting the resolutions adopted by the International Maritime Organization (IMO), and especially Resolution A.682(17) adopted at its 17th Assembly, concerning regional co-operation in the control of ships and discharges;

* This text contains the ninth amendments adopted on 8 November 2005 with the effect on 1 January 2006.

1) Accepted the Memorandum on 11 April 1994.

2) Accepted the Memorandum on 15 April 1994.

3) Became member Authority on 10 June 2002 in accordance with paragraph 8.2 of the Memorandum.

4) Accepted the Memorandum on 1 June 1996.

5) Accepted the Memorandum on 1 April 1996.

6) Accepted the Memorandum on 1 April 1994.

7) Accepted the Memorandum on 7 April 1994.

8) Accepted the Memorandum on 9 September 1997.

9) Accepted the Memorandum on 1 April 1995.

10) Accepted the Memorandum on 9 April 1994.

11) Not yet accepted the Memorandum.

12) Accepted the Memorandum on 1 May 1996.

13) Accepted the Memorandum on 26 April 1994.

14) Accepted the Memorandum on 1 January 1999.

Noting also that the Memorandum is not a legally binding document and is not intended to impose any legal obligation on any of the Authorities;

Mindful that the principal responsibility for the effective application of standards laid down in international instruments rests upon the administrations whose flag a ship is entitled to fly;

Recognizing nevertheless that effective action by port States is required to prevent the operation of substandard ships;

Recognizing also the need to avoid distorting competition between ports;

Convinced of the necessity, for these purposes, of an improved and harmonized system of port State control and of strengthening cooperation and the exchange of information;

have reached the following understanding:

Section 1 General

- 1.1** Each Authority that has accepted the Memorandum will give effect to the provisions of the present Memorandum.
- 1.2** For the purposes of the Memorandum, references to the "region", to "regional", to "regional ports" or to "regional port State control" mean the Asia-Pacific region, and references to "port State" means the States, and the territories recognized as Associate Members of IMO in which the ports are located.
- 1.3** Each Authority will establish and maintain an effective system of port State control with a view to ensuring that, without discrimination, foreign merchant ships calling at a port of its Authority, or anchored off such a port comply with the standards laid down in the relevant instruments as defined in section 2.
- 1.4** Each Authority, under the coordination of the Committee established pursuant to paragraph 6.1, will determine an appropriate annual percentage of individual foreign merchant ships, hereinafter referred to as "ships", to be inspected. The Committee will monitor the overall inspection activity and its effectiveness throughout the region. As the target, subject to subsequent review, the Committee will endeavour to attain a regional annual inspection rate of 75% of the total number of ships operating in the region. The percentage is based on the number of ships which entered regional ports during a recent base period to be decided by the Committee.

- 1.5** Each Authority will consult, cooperate and exchange information with the other Authorities in order to further the aims of the Memorandum.

Section 2 Relevant Instruments

- 2.1** For the purposes of the Memorandum, the following are the relevant instruments on which regional port State control is based:

- .1 the International Convention on Load Lines 1966;
- .2 the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966;
- .3 the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended;
- .4 the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;
- .5 the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;
- .6 the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto;
- .7 the International Convention on Standards for Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended;
- .8 the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972;
- .9 the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969; and
- .10 the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147).

- 2.2** With respect to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147), each Authority will be guided by the instructions in Section 1-4* of the Asia-Pacific Port State Control Manual (hereinafter referred to as the "Manual"). The implementation of ILO Convention No. 147 will not require any alterations to structure or facilities involving accommodation for ships whose keels were laid down before April 1, 1994.

* ILO publication of "Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guide-lines for Procedure".

- 2.3** In the application of the other relevant instruments, each Authority will be guided by the standards specified in Section 1-3* of the Manual.
- 2.4** Each Authority will apply those relevant instruments which are in force and are binding upon it. In the case of amendments to a relevant instrument each Authority will apply those amendments which are in force and which are binding upon it. An instrument so amended will then be deemed to be the 'relevant instrument' for that Authority.
- 2.5** In applying a relevant instrument for the purpose of port State control, the Authorities will ensure that no more favourable treatment is given to ships entitled to fly the flag of a non-party to that instrument.
- 2.6** When inspecting ships for provisions of the relevant instruments to which it is a Party, the Authority as the port State will not impose standards on foreign ships that are in excess of standards applicable to ships flying the flag of that port State.

Section 3 Inspection Procedures, Rectification and Detention

- 3.1** In implementing this Memorandum, the Authorities will carry out inspections, which will consist of at least a visit on board a ship in order to check the certificates and documents, and furthermore satisfy themselves that the crew and the overall condition of the ship, its equipment, machinery spaces and accommodation, and hygienic conditions on board, meets the provisions of the relevant instruments. In the absence of valid certificates, or if there are clear grounds for believing that the crew or the condition of the ship or its equipment does not substantially meet the requirements of a relevant instrument, or the master or crew are not familiar with essential shipboard procedure relating to the safety of ships or the prevention of pollution, a more detailed inspection will be carried out. Inspections will be carried out in accordance with the Manual.
- 3.2** Clear Grounds
- 3.2.1** For the purpose of control, specific 'clear grounds' include those as prescribed in paragraph 2.3 of IMO resolution A.787(19) as amended and in Section 6-7** of the Manual.
- 3.2.2** Nothing in these procedures should be construed as restricting the powers of the Authorities to take measures within their jurisdiction in respect of any matter to which the relevant instruments relate.

** IMO Port State Control Procedures (Resolution A.787(19) as amended by Resolution A.882(21)).

*** Guidelines for PSC additional to Resolution A.787(19) and ILO control procedures.

3.3 Selection of ships for inspection

3.3.1 In selecting ships for inspection, the Authorities will determine the order of priority based on, in principle, the ship targeting system adopted by the Committee and give higher priority to ships with higher targeting factor value.

3.3.2 Regardless of the targeting factor value, as referred to in paragraph 3.3.1, the following ships will be considered to have overriding priority for inspection:

- .1 ships which have been subject of report or notification by another Authority;
- .2 Ships which have been the subject of a report or complaint by the master, a crew member, or any other person or organization with a legitimate interest in the safe operation of the ship, shipboard living and working conditions or the prevention of the pollution, unless the Authority concerned deems the report or complaint to be manifestly unfounded;
- .3 Ships which have been permitted to leave the port of a State, the Authority of which is a signatory to the Memorandum, on the condition that the deficiencies noted must be rectified within a specified period, upon expiry of such period;
- .4 Ships which have been reported by pilots or port authorities as having deficiencies which may prejudice their safe navigation;
- .5 Ships carrying dangerous or polluting goods, which have failed to report all relevant information concerning the ships' particulars, the ships movements and concerning the dangerous or polluting goods being carried to the competent authority of the port and coastal State;
- .6 Ships referred to in paragraph 3.9; and
- .7 Category of ships identified by the Committee from time to time as warranting priority inspections.

3.4 The Authorities will seek to avoid inspecting ships which have been inspected by any of the other Authorities within the previous six months. The frequency of inspection does not apply to the ships of high targeting factor or ships referred to in paragraph 3.3.2, in which case the Authorities will inspect as appropriate.

- 3.5** Inspections will be carried out by properly qualified persons authorized for that purpose by the Authority concerned and acting under its responsibility having regard to sections 2.4 and 2.5 of IMO resolution A.787(19) contained in Section 1-3 of the Manual.
- 3.6** Each Authority will endeavour to secure the rectification of all deficiencies detected. On the condition that all possible efforts have been made to rectify all deficiencies, other than those referred to in 3.7, the ship may be allowed to proceed to a port where any such deficiencies can be rectified. The provisions of 3.8 apply accordingly.

In exceptional circumstances where, as a result of the initial control and a more detailed inspection, the overall condition of a ship and its equipment, also taking the crew and its living and working conditions into account, are found to be substandard, the Authority may suspend an inspection.

The suspension of the inspection may continue until the responsible parties have taken the steps necessary to ensure that the ship complies with the requirements of the relevant instruments.

Prior to suspending an inspection, the Authority will have recorded detainable deficiencies in the areas set out in Appendix 1 of IMO resolution A.787(19) and ILO Convention deficiencies*, as appropriate.

In cases where the ship is detained and an inspection is suspended, the Authority will, as soon as possible, notify the responsible parties. The notification will include information about the detention. Furthermore it shall state that the inspection is suspended until the Authority has been informed that the ship complies with all relevant requirements.

- 3.7** In the case of deficiencies which are clearly hazardous to safety, health or the environment, the Authority will, except as provided in 3.8, ensure that the hazard is removed before the ship is allowed to proceed to sea. For this purpose appropriate action will be taken, which may include detention or a formal prohibition of a ship to continue an operation due to established deficiencies which, individually or together, would render the continued operation hazardous. In the event of a detention, the Authority will as soon as possible, notify in writing the flag State or its consul or, in his absence, its nearest diplomatic representative of all the circumstances in which intervention was deemed necessary. Where the certifying Authority is an organization other than a maritime administration, the former will also be advised.

* Examples of detainable deficiencies are set out in Section 6-7 of the Manual.

- 3.8** Where deficiencies which caused a detention as referred to in paragraph 3.7 cannot be remedied in the port of inspection, the Authority may allow the ship concerned to proceed to the nearest appropriate repair port available, as chosen by the master and agreed to by the Authority, provided that the conditions determined by the Authority and agreed by the competent authority of the flag State are complied with. Such conditions will ensure that the ship shall not sail until it can proceed without risk to the safety and health of the passengers or crew, or risk to other ships, or without being an unreasonable threat of harm to the marine environment. Such conditions may include discharging of cargo, temporary repairs and/or confirmation from the flag State that remedial action has been taken on the ship in question. In such circumstances the Authority will notify the Authority of the ship's next port of call, the parties mentioned in paragraph 3.7 and any other authority as appropriate. Notification to Authorities will be made in accordance with Section 6-6* of the Manual. The Authority receiving such notification will inform the notifying Authority of action taken in accordance with Section 6-5 of the Manual.
- 3.9** If a ship referred to in paragraph 3.8 proceeds to sea without complying with the conditions agreed to by the Authority of the port of inspection:
- .1 that Authority will immediately alert the next port, if known, the flag State and all other Authorities it considers appropriate; and
 - .2 the ship will be detained at any port of the Authorities which have accepted the Memorandum, until the company has provided evidence to the satisfaction of the Authority of the port State, that the ship fully complies with all applicable requirements of the relevant instruments.
- 3.10** If a ship referred to in paragraph 3.8 does not call at the nominated repair port, the Authority of the repair port will immediately alert the flag State and detaining port State, which may take appropriate action, and notify any other Authorities it considers appropriate.
- 3.11** The provisions of this section are without prejudice to the requirements of relevant instruments or procedures established by international organizations concerning notification and reporting procedures related to port State control.
- 3.12** The Authorities will ensure that, on the conclusion of an inspection, the master of the ship is provided with a document, in the form specified in Section 2-1** of the Manual, giving the results of the inspection and details of any action taken.

* Guidelines for rectifying deficiencies and detentions in accordance with paragraphs of 3.6-3.9 of the Memorandum.
* Inspection report forms A and B.

- 3.13** When exercising control under the Memorandum, the Authorities will make all possible efforts to avoid unduly detaining or delaying a ship. Nothing in the Memorandum affects rights created by provisions of relevant instruments relating to compensation for undue detention or delay.
- 3.14** In the case that an inspection is initiated based on a report or complaint, especially if it is from a crew member, the source of the information must not be disclosed.
- 3.15** The company of a ship or its representative will have a right of appeal against a detention taken by the Authority of the port State. Initiation of the appeal process will not by itself cause the detention to be suspended. The port State control officer should properly inform the master of the right of appeal.

Section 4 Provision of information

- 4.1** Each Authority will report on its inspections under the Memorandum and their results, in accordance with the procedures specified in the Manual.
- 4.2** Arrangements will be made for the exchange of inspection information with other regional organizations working under a similar memorandum of understanding.
- 4.3** The Authorities will, upon the request of another Authority, endeavour to secure evidence relating to suspected violations of the requirements on operational matters of Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto. In case of suspected violations involving the discharge of harmful substances, an Authority will, upon the request of another Authority, visit in port the ship suspected of such a violation in order to obtain information and, where appropriate, to take a sample of any alleged pollutant.

Section 5 Training Programs and Seminars

The Authorities will endeavour to establish training programs and seminars for port State control officers.

Section 6 Organization

- 6.1** A Committee composed of representatives of each of the Member Authorities, defined in Annex 1 of the Memorandum, will be established. A

representative from each of the Co-operating Member Authorities and Observers, referred to in Annex 1 to the Memorandum, will be invited to participate without vote in the work of the Committee.

- 6.2** The Committee will meet once a year and at such other times as it may decide.
- 6.3** The Committee will:
- .1 Carry out the specific tasks assigned to it under the Memorandum;
 - .2 Promote by all means necessary, including training and seminars, the harmonization of procedures and practices relating to inspection, rectification and detention whilst having regard to paragraph 2.4;
 - .3 Develop and review guidelines for carrying out inspections under the Memorandum;
 - .4 Develop and review procedures for the exchange of information; and
 - .5 Keep under review other matters relating to the operation and the effectiveness of the Memorandum.
- 6.4** A Secretariat will be established in accordance with the following principles:
- .1 The Secretariat is a non-profit making body located in Tokyo;
 - .2 The Secretariat will be totally independent from any maritime administration or organization;
 - .3 The Secretariat will be governed by and be accountable to the Committee;
 - .4 The Secretariat will have a bank account into which all dues and contributions are made; and
 - .5 The Secretariat will operate from the established bank account in accordance with the budget determined by the Committee.
- 6.5** The Secretariat, acting under the guidance of the Committee and within the limits of the resources made available to it, will:
- .1 Prepare meetings, circulate papers and provide such assistance as may be required to enable the Committee to carry out its functions;

- .2 Facilitate the exchange of information; and
 - .3 Carry out such other work as may be necessary to ensure the effective operation of the Memorandum.
- 6.6** The Asia-Pacific Computerized Information System (APCIS) in the Russian Federation is established for the purpose of exchanging information on port State inspections, in order to:
- .1 Make available to Authorities information on inspections of ships in other regional ports to assist them in their selection of foreign flag ships to be inspected and their exercise of port State control on selected ships; and
 - .2 Provide effective information exchange facilities regarding port State control in the region.

Section 7 Amendments

- 7.1** The Memorandum will be amended by the following procedure:
- .1 Any Authority that has accepted the Memorandum may propose amendments to the Memorandum;
 - .2 The proposed amendment will be submitted through the Secretariat for consideration by the Committee;
 - .3 Amendments will be adopted by a two-thirds majority of the representatives of the Authorities present and voting in the Committee, each Authority exercising one vote. If so adopted an amendment will be communicated by the Secretariat to the Authorities for acceptance;
 - .4 An amendment will be deemed to have been accepted either at the end of a period of six months after adoption by the representatives of the Authorities in the Committee or at the end of any different period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee at the time of adoption, unless within the relevant period an objection is communicated to the Secretariat by an Authority;
 - .5 Any such objection will be considered by the Committee at its next meeting, and the amendment will be confirmed if it is accepted by a two-thirds majority of the representatives of the Authorities present and voting in the Committee at such meeting. In these circumstances,

a quorum of more than half of the total number of representatives of the Authorities that comprise the Committee is required. In the event that the amendment is confirmed, the date of its deemed acceptance will be either at the end of a period of six months after being confirmed or any different period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee at the time of confirmation; and

- .6 An amendment will take effect 60 days after it has been deemed accepted, or at the end of any different period of deemed acceptance as determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee.

7.2 The Manual will be amended by the following procedure:

- .1 The proposed amendment to the parts other than those factual information/data will be submitted through or by the Secretariat for consideration by the Authorities;
- .2 The amendment will be deemed to have been accepted at the end of a period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee at the time of adoption; and
- .3 The amendment will take effect at the end of any period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee at the time of adoption.

Section 8 Administrative Provisions

- 8.1** The Memorandum is without prejudice to rights and obligations under any international instrument.
- 8.2** Any Maritime Authority meeting the criteria established in Annex 1 to the Memorandum may, with the unanimous consent of the Authorities present and voting at the Committee meeting, become a Co-operating Member or a Member Authority of the Memorandum in accordance with the procedure prescribed in Annex 1. For such an Authority, the Memorandum will take effect upon such date as may be mutually determined.
- 8.3** Any Maritime Authority or an intergovernmental organization wishing to participate as an observer as defined in Annex 1 to the Memorandum will submit in writing an application to the Committee and will be accepted as an observer subject to the unanimous consent of the representatives of the Authorities present and voting at the Committee meeting.

- 8.4** Any Authority may withdraw from the Memorandum by providing the Committee with 60 days notice in writing.
- 8.5** The Committee may, with unanimous consent of the member Authorities present and voting at its meeting except the Authority in question, decide to revoke membership of a member Authority or observer status of an observer that does not comply substantially with the provisions set out in Annex 1.
- 8.6** The Memorandum is signed at Tokyo on December 1, 1993 and will remain open for signature until the signing during the first meeting of the Committee to be held in 1994.
- 8.7** The Memorandum will be available for acceptance from April 1, 1994, and will take effect for each Authority, which has signed the Memorandum, on the date its acceptance is duly notified to the Secretariat.
- 8.8** The English text is the official version of the Memorandum.

This Memorandum is signed at Tokyo on December 1, 1993 by the following Authorities:

Australia
Canada
Fiji
Hong Kong,
Indonesia
Japan
Republic of Korea
Malaysia

New Zealand
Papua New Guinea
Philippines
China Russian Federation
Singapore
Solomon Islands
Thailand
Viet Nam

This Memorandum is signed at Beijing on April 11, 1994 by the following Authorities:

China

Vanuatu

ANNEX 1

MEMBERSHIP OF THE MEMORANDUM

1 Definitions

The following categories of participants to the Memorandum are determined:

- 1.1 A *Member Authority* - any Maritime Authority responsible for port State control within the region as defined in paragraph 1.2 of the Memorandum (hereafter referred to as “the region”) that has duly signed and accepted, and adheres to all the terms and conditions of the Memorandum is considered to be a Member Authority of the Memorandum, provided that the qualitative criteria set out in section 2 have been met;
- 1.2 A *Co-operating Member Authority* - any Maritime Authority responsible for port State control within the region and expressed its aim to become a Member Authority of the Memorandum; and
- 1.3 An *Observer* - any Maritime Authority responsible for port State control within the region or an intergovernmental organization wishing to participate in the Memorandum as described in section 5 is considered to be an observer, provided that it has been accepted in accordance with paragraph 8.3 of the Memorandum.

2 Qualitative Criteria for a Member Authority

A Member Authority of the Memorandum as referred to in 1.1 will:

- 2.1 Explicitly subscribe to the commitments under the Memorandum with a view to contributing to the common endeavour to eliminate the operation of sub-standard ships;
- 2.2 Take all necessary measures to encourage the ratification of all relevant instruments in force;
- 2.3 Provide sufficient capacity, logistically and substantially, to appropriately enforce compliance with international maritime standards regarding maritime safety, pollution prevention and living and working conditions on board with regard to ships entitled to fly its flag, which includes the employment of properly qualified inspectors acting under the responsibility of its Administration, to be

demonstrated to the satisfaction of the Committee referred to in paragraph 6.1 of the Memorandum (hereafter referred to as “the Committee”);

- 2.4 Provide sufficient capacity, logistically and substantially, to comply in full with all provisions and activities specified in the Memorandum in order to enhance its commitment, which include the employment of properly qualified port State control officers acting under the responsibility of its Administration, to be demonstrated to the satisfaction of the Committee;
 - 2.5 As of its effective date of membership, establish a connection to the APCIS referred to in paragraph 6.6 of the Memorandum;
 - 2.6 Sign a financial agreement for paying its share in the operating cost of the Memorandum and will pay its financial contribution to the budget of the Memorandum;
 - 2.7 Take part in the activity of the Committee; and
 - 2.8 Take all necessary efforts as a flag State body to decrease its detention rate and report to the Committee of its efforts to improve the quality of ships under its flag if its detention rate exceeds double average detention rate of the region.
- 3 Compliance of the Existing Member Authority with the Qualitative Criteria
- 3.1 If the existing Member Authority fails to comply substantially with the criteria, to fulfill the provisions in paragraph 8.5 of the Memorandum, an assessment of the Authority may be initiated by the Committee. The Secretariat will inform the Committee of such failure in due course.
 - 3.2 To assess compliance of the existing Member Authority with the qualitative criteria, the Committee will appoint a team of experts consisting of representatives of three Member Authorities.
 - 3.3 The Authority in question will be requested by the Committee to provide a self assessment report based on the criteria stipulated in section 2 to be evaluated and reported to the Committee by the team of experts referred to in paragraph 3.2. The team may request the Authority in question to provide any additional information required for the assessment.

- 3.4 When assessing an existing Member Authority the following will be considered:
- .1 The Authority has failed to report to the Committee on the progress of the relevant instruments ratification;
 - .2 The detention rate of the flag of the Authority exceeds double average regional detention rate during the last three years, and there is no trend of any reduction in the detention rate by the flag Authority concerned, and the Authority has failed to report to the Committee on efforts made to reduce the detention rate of its flag;
 - .3 No port State control inspection reports are submitted by the Authority to the APCIS during the previous year;
 - .4 No activity of the Authority in APCIS operation detected during the previous year;
 - .5 No financial contribution of the required amount received from the Authority during the last fiscal year; and
 - .6 The Authority has failed to participate in three consecutive meetings of the Committee.
- 3.5 Supporting participation of an Authority in technical co-operation activities is suspended if no contributions have been received from the Authority for the last fiscal year and until the Authority fully meets financial agreement requirements. In this case the Authority may participate in seminars for port State control officers at its own expenses.

4 Co-operating Member Authority

- 4.1 The Co-operating Member Authority will:
- .1 Maintain that status for at least three years;
 - .2 Declare its target inspection rate as it is required by paragraph 1.4 of the Memorandum;
 - .3 Participate in the Committee meetings with no voting right and report to the Committee on its port State control activities;

- .4 Be accepted for participation in technical co-operation programmes on its own expenses;
 - .5 Connect to the APCIS in read-only mode, until full access approved by the Committee, for consulting and targeting port State control inspections;
 - .6 Pay for services provided in relation to participation in the activities of the Memorandum at half amount of the lowest grade of financial contribution;
 - .7 By the end of the period determined in paragraph 4.1.1 submit to the Secretariat a self assessment report basing on the membership criteria stipulated in section 2; and
 - .8 By the end of the period determined in paragraph 4.1.1 apply for full membership in the Memorandum or withdraw its participation in the Memorandum.
- 4.2 To assess compliance of the applicant with the qualitative criteria the Committee will appoint a team of experts consisting of representatives of three Member Authorities. The team will evaluate the self assessment information provided by the applicant. The team may request the Authority in question to provide any additional information required for the assessment. The team will perform fact finding mission to the Authority in question and submit a report to the Committee. The fact finding mission expenses will be covered by the applicant.
- 4.3 The following will be observed in the assessment:
- .1 Official declaration on the agreement with the Memorandum is made in the application;
 - .2 Relevant instruments referred to in paragraphs 2.1.1 – 2.1.10 of the Memorandum are ratified;
 - .3 Detention rate of the flag of the Authority according to the Annual Report of the Memorandum is continuously decreasing during the last three years if it exceeds average regional detention rate and during last three years the detention rate of the flag of the Authority does not exceed double regional detention rate;

- .4 Declared inspection rate of the Authority is met;
 - .5 Connection to the APCIS is regular;
 - .6 Services provided for the Authority are paid in accordance with paragraph 4.1.6;
 - .7 Sufficient capacity, logistically and substantially, to comply in full with all provisions and activities specified in the Memorandum in order to enhance its commitment, which include the employment of properly qualified port State control officers acting under the responsibility of its Administration is provided; and
 - .8 The Authority participated in the Committee meetings.
- 4.4 Before applying for a full membership the Maritime Authority concerned should apply for a Co-operating Member status. The application should contain self assessment information based on the membership criteria stipulated in section 2.
- 5 Observer
- 5.1 Application for the Observer status should contain aims of seeking the status and description of the activity of the applicant in port State control matters.
 - 5.2 The Observer will actively participate in the activities of the Memorandum including:
 - .1 Attending the Committee meetings with no voting right;
 - .2 Receiving meeting documents;
 - .3 Participating in technical co-operation programmes on its own expense as applicable;
 - .4 Submitting documents to the Committee and its subsidiary bodies; and
 - .5 Participating in working groups of the Memorandum.

- 5.3 If the existing Observer has failed to participate in the activities of the Memorandum during three years, its observer status may be revoked subject to the appropriate decision by the Committee. The Secretariat will inform the Committee of such failure in due course.
-

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2007.

FDO.

FRANCISCO MARTÍNEZ VILLARROEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:
ID.DOC.BÁSICO

ANEXO "C"

INSTRUMENTOS PERTINENTES DE LOS ACUERDOS
DE VIÑA DEL MAR Y DE TOKIO.

Nº	INSTRUMENTOS PERTINENTES	Viña del Mar	Tokio
1.-	Convenio Internacional sobre líneas de carga 1966.	SI	SI
2.-	Convenio Internacional sobre líneas de carga 1966, Protocolo 1988.	SI	SI
3.-	Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974.	SI	SI
4.-	Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, Protocolo 1978.	SI	SI
5.-	Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, Protocolo 1988.	SI	SI
6.-	Convenio Internacional para la prevención de contaminación por los buques, enmendado por el Protocolo de 1978.	SI	SI
7.-	Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardias para la Gente de Mar, 1978.	SI	SI
8.-	Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972.	SI	SI
9.-	Convenio Internacional sobre arqueo de buques, 1969.	SI	SI
10.-	Convenio sobre estándares mínimos para la Marina Mercante, 1976 (ILO 147)	NO	SI
11.-	Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969, modificado por el Protocolo de 1992.	SI	NO

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2007.

FDO.
FRANCISCO MARTÍNEZ VILLARROEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:
ID. DOC. BÁSICO

ANEXO "D"

**PUERTOS HABILITADOS PARA EFECTUAR CONTROLES POR EL ERP
(N° indica Código asignado por el Acuerdo de Tokio)**

DISTRITO NORTE

5203	Arica
5222	Iquique
5229	Patillos
9651	Patache
9650	Tocopilla
5228	Mejillones
5202	Antofagasta
9644	Coloso

DISTRITO CENTRO SUR

5226	Lirquén
5247	Talcahuano
5246	San Vicente
5217	Coronel
9645	Corral
5234	Puerto Montt
9640	Calbuco
9642	Chacabuco

DISTRITO CENTRO

9643	Chañaral
9641	Caldera
9647	Huayco
9646	Coquimbo
9648	Los Vilos
9639	Ventanas
5242	Quintero
5252	Valparaíso
5245	San Antonio

DISTRITO AUSTRAL

5235	Puerto Natales
5207	Cabo Negro
5239	Punta Arenas
9652	Gregorio
5215	Clarencia
9649	Puerto Williams

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2007.

FDO.
FRANCISCO MARTÍNEZ VILLARROEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:
ID. DOC. BÁSICO

ANEXO "E"

AVISO DE RETENCIÓN DE BUQUE

NOTIFICATION OF DETENTION OF SHIP

AVISO N° ____/

Estado de Abanderamiento/Consulado : _____
Flag State/Consulate
N° de Fax _____
Fax no.
E-mail _____ Número de Páginas, incluida ésta _____
Number of pages, incl. this

Sociedad Clasificadora: _____
Classification Society
N° de Fax: _____
Fax no.
R.O. Responsibility Assessment (Tokyo Mou): _____

VALPARAÍSO, CHILE

DATE :

Estimado Señor
Dear Sir

La Autoridad Marítima de Chile con fecha _____ ha inspeccionado el buque
indicado, en el puerto de _____
*The Chilean Maritime Authority have on _____ carried out an inspection of the
above identified ship at _____ port.*

El Buque fue retenido a las _____ hrs. debido a las siguientes deficiencias:
The ship was detained at _____ Hours due to the following detainable deficiencies:

DEFICIENCIES AND CODES

Para consultas favor contactar Oficina Estado Rector del Puerto:
For further inquiries, please contact Port State Control Head Office

Fono : + 56-32-208642
phone + 56-32-208611
Fax : + 56-32-208695
fax no.
E-mail : sinav@directemar.cl
secpscscsinav@directemar.cl

Atentamente,
Yours faithfully

**JEFE SERVICIO INSPECCIONES MARÍTIMAS
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD Y OPERACIONES
MARÍTIMAS – CHILE**

ORDINARIO/PERMANENTE
DIRECTIVA O-71/004

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2007.

FDO.

FRANCISCO MARTÍNEZ VILLARROEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:
ID. DOC. BÁSICO

ANEXO "F"

AVISO DE LEVANTAMIENTO DE RETENCIÓN DE BUQUE
NOTIFICATION OF SUSPENSION OF SHIP'S DETENTION

VALPARAÍSO, CHILE, _____ **AVISO N°** _____/

Estado de Abanderamiento/Consulado:

Flag State/Consulate _____

N° de Fax:

Fax N° _____

E-mail _____

Número de Páginas, incluida ésta: _____

Number of pages, incl. this one

Sociedad Clasificadora:

Classification Society _____

N° de Fax:

Fax N°: _____

Identificación del Buque: _____

Ship's identification

Puerto y fecha de retención: _____

Port and date of detention

Estimado señor: (Dear Sir:)

Informo a Ud. que la Autoridad Marítima de Chile ha levantado la retención de la nave ya identificada,
el día _____ a las _____ horas, en el puerto de _____

*I inform you that the Chilean Maritime Authority has suspended the detention of the vessel already identified,
on the _____ at _____ hours, at the Port of _____*

ORDINARIO/PERMANENTE
DIRECTIVA O-71/004

Para consultas, favor de dirigirse al Servicio de Inspecciones Marítimas. (ERP)

For further inquiries, please contact the Maritime Inspection Services, Port State Control Division.

Fono : + 56-32-2208642
phone : + 56-32-2208611
Fax : + 56-32-2208695
fax no.
e-mail : sinav@directemar.cl
secpsc sinav@directemar.cl

Atentamente,
Yours faithfully

**JEFE SERVICIO INSPECCIONES MARÍTIMAS
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD Y OPERACIONES
MARÍTIMAS – CHILE**

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2007.

FDO.

**FRANCISCO MARTÍNEZ VILLARROEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL**

DISTRIBUCIÓN:
ID. DOC. BÁSICO

ANEXO "G"

MODELO DE FAX DE INFORMACIÓN DE INSPECCIÓN DEL ERP.

DEL : MARITGOB

AL : DIRSOMAR (SIM) (F.):

FAX : +56 32 2208695-(8695 DATAMAR) FAX Nº _____

Nº HOJAS : FECHA :

T E X T O :

ENVÍA SIGUIENTES COPIAS FORMULARIOS DE INSPECCIÓN: * 1

Nave Bandera

Tipo y Código Distintivo de Llamada

OMI T.R.G

Año Construcción Fecha de inspección

Puerto de Inspección Casa Clasificadora

Próx. Puerto/País ETA

Próx. Puerto/País * 2 ETA * 2

INSPECCIÓN CON: * 3 OBSERVACIONES * 3 RETENCIÓN

SE AVISO PRÓXIMO PUERTO * 4 SE AVISO CÓNSUL * 4

DETALLE DEFICIENCIAS (EN ESPAÑOL)	Convenio y Regla aplicada	Cód.numérico deficiencia	Medida adoptada.

ORDINARIO/PERMANENTE
DIRECTIVA O-71/004

INSPECTORES QUE PARTICIPAN

FIRMA Y TIMBRE

- * 1.- Colocar formularios que correspondan (A-B-C) * 2.- Si se da plazo 14 días para corregir observaciones (código 16), indicar Puerto, País y ETA donde estará el buque en ese plazo.
- * 3.- Marcar con una "X" según corresponda * 4.- Colocar "SI" o "NO" según corresponda

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2007.

FDO.

FRANCISCO MARTÍNEZ VILLARROEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:
ID. DOC. BÁSICO

ANEXO "H"

FORMATO DE MENSAJE NAVAL DE RETENCIÓN

R

DEL: MARITGOB.....

AL: DIRSOMAR

(F): CAPUERTO.....

BT

ORD.

RETENCION DE NAVE POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

PUERTO DE RETENCIÓN:

FECHA Y HORA DE RETENCION:

- a) NOMBRE DE LA NAVE :
- b) NUMERO OMI DE LA NAVE :
- c) CARACTERISTICA INTERNACIONAL :
- d) BANDERA Y PUERTO DE MATRICULA :
- e) TIPO DE NAVE :
- f) AÑO DE CONSTRUCCION :
- g) CASA CLASIFICADORA
- h) R.O. RESPONSABLE: *(Colocar sí o no siguiendo la guía del Manual de Tokio, Sección 6 – 4)*
- i) MOTIVOS DE RETENCION DE LA NAVE :

BT

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2007.

FDO.
FRANCISCO MARTÍNEZ VILLARROEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:
ID. DOC. BÁSICO

ANEXO "I"

FORMATO DE MENSAJE NAVAL DE LEVANTAMIENTO DE RETENCIÓN

R

DEL: MARITGOB.....

AL: DIRSOMAR

(F): CAPUERTO.....

BT

ORD.

LEVANTAMIENTO DE RETENCION DE NAVE POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO.

PUERTO DE LEVANTAMIENTO DE RETENCIÓN:

FECHA Y HORA DEL LEVANTAMIENTO:

- a) NOMBRE DE LA NAVE :
- b) NUMERO OMI DE LA NAVE :
- c) CARACTERISTICA INTERNACIONAL :
- d) BANDERA Y PUERTO DE MATRICULA :
- e) TIPO DE NAVE :
- f) AÑO DE CONSTRUCCION :
- g) CASA CLASIFICADORA
- h) OBSERVACIONES (*Sólo si las hay*) :

BT

VALPARAÍSO, 16 de Marzo de 2007.

FDO.
FRANCISCO MARTÍNEZ VILLARROEL
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:
ID. DOC. BÁSICO