

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

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/ 98

APRUEBA DIRECTIVA DE LA DIRECCIÓN GENERAL
DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA
MERCANTE, ORDINARIO G-03 /001

VALPARAÍSO, 02 DE FEBRERO DE 2007

VISTO: Lo dispuesto en el DFL. N° 292, de 25 de Julio de 1953, en su artículo 3°, letra a), Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante; el artículo 125° y 142° N° 1) del D.L. 2.222 de 1978, Ley de Navegación; el artículo 5° letras a), h) y el artículo 7° del D.S. (M) N° 820 de 1993, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; el artículo 94° de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; el artículo 2° del Convenio sobre la Marina Mercante (normas mínimas) de 1976 (N° 147); los artículos 2°, 3° y 9° del Convenio sobre la Prevención de Accidentes (gente de mar) de 1970 (N° 134); la regla I/21 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974; el artículo 23° del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966; el artículo 8° y 12° del Protocolo de 1973 (MARPOL 73/78), que modifica el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973; las Resoluciones de la Asamblea de la OMI, A.849(20) Código para la Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos, y A.850(20); las Circulares del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, Circular MSC/Circ. 621 Directrices relativas a la investigación de los accidentes en los que puede haber contribuido el factor fatiga, MSC/Circ.827 y MEPC/Circ.333, Procedimientos de notificación armonizados e informes prescritos en la regla I/21 del SOLAS 74 en los artículos 8° y 12° del MARPOL 73/78; la Resolución de la Asamblea de la OMI A. 21/Res.884; la Resolución C.J.A. Ordinario N° 6491/3, de 25 de Noviembre de 2002, que aprueba el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la D.G.T.M. y M.M., artículo 803° letras b), c), e) y el artículo 806° y 904°,

RESUELVO:

APRUEBASE la siguiente Directiva que imparte instrucciones sobre el funcionamiento de la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos.

DIRECTIVA D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIA G-03 /001

OBJ.: REGULA LA COMPOSICIÓN Y LAS REGLAS DE FUNCIONAMIENTO DE LA DIVISIÓN “DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS DE ACCIDENTES MARÍTIMOS”

I.- INFORMACIONES:

- A.- La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en su artículo 94°, Deberes del Estado de Pabellón, estipula en el párrafo 7 que, todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.
- B.- Asimismo los convenios y recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo OIT en particular el Convenio sobre la Marina Mercante (normas mínimas), 1976, (Nº 147), en su artículo 2°, estipula que todo Miembro que ratifique el Convenio se compromete a llevar a cabo una encuesta oficial en cada caso de accidente grave en el que se vean implicados buques matriculados en su territorio, particularmente cuando haya habido heridos o pérdida de vidas humanas; el informe final de dicha encuesta debería normalmente hacerse público.
- C.- El Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (Nº 134) en su artículo 2°, estipula: que la autoridad competente de cada país marítimo deberá adoptar las medidas necesarias para que los accidentes del trabajo se notifiquen y estudien en forma apropiada, así como para asegurar la compilación y análisis de estadísticas detalladas de tales accidentes. También que todos los accidentes del trabajo deberán notificarse, y las estadísticas no deberán limitarse a los accidentes mortales o a los accidentes que afectan al propio buque y que las estadísticas habrán de registrar el número, naturaleza, causas y efectos de los accidentes del trabajo, indicándose claramente en qué parte del buque -por ejemplo: puente, máquinas o locales de servicios generales- y en qué lugar -por ejemplo, en el mar o en el puerto- ocurre el accidente.

- D.- La Resolución de la Asamblea de la OMI A.21/Res.884, establece que la autoridad competente habrá de proceder a una investigación de las causas y circunstancias de los accidentes del trabajo mortales o que hubieran producido lesiones graves a la gente de mar, así como de otros accidentes que determine la legislación nacional.

Por otra parte, El artículo 3º, indica que con miras a disponer de una base sólida para la prevención de accidentes del trabajo imputables a riesgos propios del empleo marítimo, deberán emprenderse investigaciones sobre las tendencias generales y los riesgos que revelen las estadísticas, también el artículo 9º, estipula en el párrafo 2, que deberán adoptarse todas las medidas apropiadas y viables para informar a la gente de mar acerca de riesgos particulares, por ejemplo, mediante avisos oficiales que contengan las correspondientes instrucciones.

- E.- El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) 1974 modificado, en su Regla I/21, Siniestros, estipula que cada Administración se obliga a investigar todo siniestro sufrido por cualquier buque suyo sujeto a las disposiciones del presente Convenio cuando considere que la investigación puede contribuir a determinar cambios que convendría introducir en esas reglas. Asimismo cada Gobierno Contratante se obliga a facilitar a la Organización la información que sea pertinente en relación con las conclusiones a que se llegue en esas investigaciones. Indica además que ningún informe o recomendación de la Organización basados en esa información revelarán la identidad ni la nacionalidad de los buques afectados, ni atribuirán expresa o implícitamente responsabilidad alguna a ningún buque o persona.
- F.- A mayor abundamiento las siguientes Resoluciones y Circulares aprobadas por la Organización Marítima Internacional dan las pautas para realizar las investigaciones relacionadas con el ámbito marítimo:

Resolución A.322(IX): Investigación de siniestros marítimos.

Resolución A.442(XI): Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios.

MSC/Circ.70/Rev.1: Cuestionario sobre el sistema de socorro marítimo.

MSC/Circ.224: Presentación de fichas de avería y de expedientes de siniestros sufridos por pérdida de estabilidad sin avería.

MSC/Circ.388: Expediente de siniestros causados por incendios.

MSC/Circ.433: Informes sobre investigaciones de siniestros graves.

MSC/Circ.539/Add.2: Informe de estadísticas de siniestros de buques pesqueros y pescadores en el mar.

MSC/Circ.559: Directrices para que se informe a la Organización de los sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar Transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias.
MSC/Circ.621: Directrices relativas a la investigación de los accidentes en los que puede haber contribuido el factor fatiga.

- G.- El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 de la OMI, en relación con este tema en su artículo 23°, Accidentes, estipula que toda Administración se compromete a efectuar una encuesta sobre cualquier accidente ocurrido a los buques de los que es responsable, y que estén sujetos a las disposiciones del Convenio, cuando considere que esta encuesta pueda ayudar a conocer las modificaciones que sería conveniente introducir en dicho Convenio. También que todo Gobierno Contratante se compromete a proporcionar a la Organización todos los datos útiles sobre los resultados de dichas encuestas. Los informes o la recomendaciones de la Organización basados sobre estos datos no revelarán ni la identidad ni la nacionalidad de los buques en cuestión, ni atribuirán, de ninguna forma la responsabilidad del accidente a un buque o a una persona, ni dejarán sospechar tal responsabilidad.
- H.- Asimismo el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1973 (MARPOL 73/78) en su artículo 8°, Informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales, indica que se hará informe del suceso y sin demora aplicando en todo lo posible las disposiciones del Protocolo del Convenio y que toda Parte en el Convenio deberá tomar las providencias necesarias para que un funcionario u órgano competente reciba y tramite todos los informes relativos a los sucesos; y notificar a la Organización, dándole detalles completos de tales providencias, para que las ponga en conocimiento de las demás Partes y Estados Miembros de la Organización. Siempre que una Parte reciba un informe, lo retransmitirá sin demora a la Administración del buque interesado; y a todo otro Estado que pueda resultar afectado.
Por otro lado hace presente que toda Parte en el Convenio se compromete a cursar instrucciones a sus naves y aeronaves de inspección marítima y demás servicios competentes para que comuniquen a sus autoridades cualquiera de los sucesos que se mencionan en el Protocolo. Dicha Parte, si lo considera apropiado, transmitirá un informe a la Organización y a toda otra Parte interesada.
- I.- La Organización OMI en su Resolución A.849(20), aprobó el Código para la Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos e invitó a todos los Gobiernos interesados a que tomen las medidas oportunas y pongan dicho Código en vigor lo antes posible; asimismo, pide a los Estados de

abanderamiento que investiguen todos los siniestros marítimos graves y muy graves y que proporcionen a la Organización los resultados pertinentes; aprobó la idea, los principios y objetivos de la Organización respecto al factor humano e invitó a los Gobiernos Miembros a que estimulen a los responsables del funcionamiento y proyecto de los buques a que tengan en cuenta los principios pertinentes al adoptar decisiones operacionales y de proyecto.

- J.- La Asamblea OMI en su resolución A.21Res.884, en su artículo 12°, relacionado con siniestros sufridos por los buques, estipula que las Administraciones se comprometen a investigar todo siniestro sobrevenido a cualquiera de sus buques que esté sujeto a lo dispuesto en las reglas si tal siniestro ha causado efectos deletéreos importantes en el medio marino, también las Partes en el Convenio se comprometen a informar a la Organización acerca de los resultados de tales investigaciones siempre que consideren que con esta información contribuirán a determinar qué modificaciones convendría realizar al Convenio.
- K.- La Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (Nº 142) de la OIT en su párrafo 3 estipula:
Las cuestiones sujetas a investigación en la aplicación del artículo 3° del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970, podrían ser las siguientes:
- 1.- Medio en que se realiza el trabajo (por ejemplo, superficie de trabajo, disposición de las máquinas, medios de acceso y alumbrado) y métodos de trabajo;
 - 2.- Frecuencia de accidentes según grupos de edad;
 - 3.- Problemas especiales de carácter fisiológico o psicológico creados por el ambiente a bordo;
 - 4.- Problemas resultantes de la tensión física a bordo de los buques, en particular como consecuencia del aumento del volumen de trabajo;
 - 5.- Problemas y efectos de la evolución técnica y de sus repercusiones en la composición de la tripulación;
 - 6.- Problemas derivados de deficiencias humanas como negligencia.

Aparte de las disposiciones antedichas, el Convenio Nº 134 también incluye disposiciones concernientes a la responsabilidad de la autoridad competente de distribuir información sobre estudios e investigaciones de accidentes y señalarla a la atención de propietarios de buques y gente de mar. La autoridad competente tiene también la responsabilidad de promover y asegurar la capacitación de la gente de mar en la prevención de accidentes y tomar medidas para proteger su salud y seguridad.

- L.- El propósito del Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, es promover un enfoque común en la investigación de accidentes, así como fomentar la colaboración entre Estados para determinar qué factores contribuyen y dan lugar a tales siniestros.

Para lograr estos objetivos, el Código reconoce la necesidad del respeto mutuo de las normas y prácticas nacionales y hace particular hincapié en la cooperación.

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

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

- M.- Es necesario establecer las normas de funcionamiento de esta División acorde con los convenios internacionales ratificados por el Gobierno de Chile.

- N.- Para los efectos de esta Directiva se entiende por:

- 1.- Accidente muy grave: el sufrido por un buque con pérdida total de éste, pérdida de vidas humanas o contaminación mayor.
- 2.- Accidente grave: aquel que sin reunir las características del accidente muy grave presenta alguna de las características siguientes:
Incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, que a su vez provocan averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, tales como una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento. Contaminación del medio marino, independientemente de su magnitud. Avería que obligue a remolcar el buque o a pedir ayuda a tierra.

II.- FUNCIONES Y DEPENDENCIA

La División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos dependerá para todos los fines de la Oficina de Gestión Organizacional de la Dirección General y estará integrada por un Oficial Superior en servicio activo o en retiro, especialista Litoral, en calidad de Jefe.

Tendrá como función la determinación de las causas técnicas de los accidentes muy graves y graves producidos en o por las naves nacionales y puertos de la Republica, formulando las recomendaciones a que hubiere lugar, con el objeto de prevenir circunstancias análogas en el futuro. Asimismo, deberá investigar las causas técnicas de los accidentes producidos en o por las naves extranjeras que se encuentren en aguas de jurisdicción nacional.

Para el proceso de investigación, se emplearán las técnicas recomendadas por la OMI para tales efectos y contará con el apoyo de los especialistas en Prevención de Riesgos e inspectores de Cubierta, Máquinas y Construcción Naval de las respectivas Gobernaciones Marítimas y demás miembros de la organización del Litoral, con quienes se investigarán oportunamente los aspectos técnicos de detalle de cada siniestro marítimo ocurrido en su área de responsabilidad.

Estos procesos de investigación serán diferentes a las Investigaciones Sumarias Administrativas Marítimas llevadas por los Fiscales Marítimos o las que pueda realizar el Ministerio Público y tendrán un carácter preventivo, sin perjuicio de las responsabilidades que puedan derivarse de las investigaciones de los Fiscales Marítimos competentes.

III.- TAREAS

A.- DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

1.- JEFE DE LA DIVISIÓN DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS DE ACCIDENTES MARÍTIMOS.

- a.- Establecerá un sistema de investigación y análisis de accidentes, acorde con lo indicado por la Organización Marítima Internacional, en sus Códigos y Recomendaciones, considerando la apropiada formación y capacitación de las personas que participen en las investigaciones.
- b.- Acaecido un accidente muy grave, deberá constituirse en el lugar de ocurrencia y asumir el control de la investigación, con el propósito de recabar toda la información necesaria para su esclarecimiento y coordinar la toma de pruebas y peritajes,

dirigiendo las tareas que realizarán los Prevencionistas de Riesgos e Inspectores de la respectiva CLIN y de quienes sean designados para cooperar en la investigación.

- c.- Antes de iniciar la comisión, solicitará instrucciones al Sr. Subdirector de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, objeto coordinar con los Gobernadores Marítimos los trabajos en terreno, la asignación de inspectores, los desplazamientos a las áreas donde ocurrió el accidente y todos los detalles logísticos que el caso requiera.
- d.- Solicitará la designación de los peritos necesarios para que colaboren con la investigación, lo que consistirá principalmente en un especialista de cubierta, de máquinas y de prevención de riesgos y cualquier otro que se estime necesario.
- e.- Coordinará sus actividades en terreno, con el Fiscal Marítimo a cargo de la respectiva ISAM, evitando interferencias mutuas y compartiendo los antecedentes útiles para ambos procesos investigativos.
- f.- Al término de cada etapa, expondrá al Subdirector una síntesis de lo investigado, con el objeto que se tomen las medidas inmediatas, si el caso así lo requiere.
- g.- Aprobará los esquemas de investigación que se emplearán, impartirá los lineamientos, unificará criterios y dará a conocer los requerimientos por la vía más expedita, a quienes hayan sido designados como investigadores.
- h.- Investigará en conjunto con otras administraciones, si procede, recomendando y manteniendo relaciones de colaboración con los organismos de investigación técnica de accidentes marítimos de los demás Estados que sean miembros de la OMI.
- i.- Podrá comunicarse directamente con cualquier persona natural, jurídica, pública o privada, en forma escrita o a requerimiento verbal, para cumplir con su cometido. La información a que se alude, puede ser de carácter ordinaria o reservada, de cualquier naturaleza o característica, tales como planos, mapas, dibujos, diagramas, documentos gráficos, fotografías, micro formas, grabaciones sonoras, videos, y en general, todo otro dispositivo susceptible de ser leído mediante la utilización de sistemas mecánicos, electrónicos o computacionales, debiéndose guardar de ella la debida reserva.

- j.- Terminada la investigación, elaborará un informe del accidente, con conclusiones y recomendaciones, para conocimiento del Sr. Director General y posterior envío a los Directores Técnicos, a la Organización DIRECTEMAR, a la empresa involucrada y al ámbito marítimo en general, si así se dispone, con el objeto que se tomen las medidas pertinentes para evitar que se repitan los hechos que motivaron el accidente.
- k.- Propondrá el envío de un “Proyecto de Informe Final del Accidente” a la OMI, acorde a lo establecido en el Código aprobado para tales efectos, considerando una copia a todos los Estados con intereses de consideración, instándoles a formular a la brevedad observaciones fundadas y de importancia acerca del informe. Transcurridos treinta días o en un plazo señalado de mutuo acuerdo, se modificará el mencionado proyecto a fin de incorporar la esencia de las observaciones o bien se adjuntarán éstas al informe final. Si no se reciben las observaciones, se enviará el informe final a la Organización siguiendo las prescripciones aplicables y lo hará publicar.
- l.- El informe del siniestro, en formato digital, debe ser publicado en la página intranet de DIRECTEMAR, objeto pueda ser consultada por cualquier persona de la Organización.
- m.- A requerimiento de los Fiscales Marítimos a cargo de las respectivas ISAM, proporcionará los antecedentes técnicos y las conclusiones con que cuente y que sean útiles para el proceso investigativo que la Fiscalía Marítima desarrolla.
- n.- Representará a la Dirección General ante el Foro Internacional de Investigadores de Siniestros Marítimos (MAIIF), organización con la cual mantendrá los vínculos necesarios, de acuerdo a los lineamientos dispuestos por el Sr. Director General para esos efectos.

2.- JEFE DE LA OFICINA DE GESTIÓN ORGANIZACIONAL

Asumir el control de la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos como parte integral de su Oficina, incluyendo dentro del presupuesto anual, los recursos necesarios para el correcto funcionamiento de esta nueva dependencia, considerando los que sean necesarios para los desplazamientos del Grupo de Investigación de Siniestros Marítimos, a los lugares que se requiera en el país y en el extranjero

3.- FISCAL MARÍTIMO NACIONAL

- a.- Coordinar con la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos, aquellos procedimientos comunes, objeto no producir interferencias mutuas en las investigaciones.
- b.- A requerimiento, proporcionar los antecedentes existentes sobre la investigación de siniestros marítimos investigados por las Fiscalías Marítimas Permanentes, de su dependencia técnica.
- c.- Mantener y difundir información estadística respecto de las causas de la accidentabilidad, muy grave y grave, que involucre a naves.

B.- DIRECCIÓN DE SEGURIDAD Y OPERACIONES MARÍTIMAS

- 1.- Disponer que el Servicio de Inspecciones Marítimas facilite a la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos, cuando sea requerido, de todas las carpetas, archivos, planos y otros antecedentes que estén bajo su poder y que puedan contribuir al esclarecimiento de las investigaciones.
- 2.- A requerimiento, apoyar las funciones de investigación de la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos, con sus profesionales, elementos técnicos y antecedentes disponibles.
- 3.- Considerar en la formación de los inspectores de las CLINES y de los prevencionistas de riesgo, capacitación para investigación de accidentes.

C.- DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO

- 1.- Disponer que el Servicio de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación coloque a disposición de la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos, cuando le sean requeridos, sus profesionales y los antecedentes de que disponga, relacionados con la contaminación marina ocasionada con motivo de los siniestros marítimos que se investiguen y que puedan contribuir al esclarecimiento de la causa de los mismos.
- 2.- A requerimiento, apoyar las funciones de investigación de la División, con sus profesionales, elementos técnicos y antecedentes disponibles.

D.- COMÚNES A LOS GOBERNADORES MARÍTIMOS

- 1.- Ocurrido un **accidente marítimo muy grave** en su jurisdicción, dispondrá de inmediato que los prevencionistas de riesgo e inspectores de la CLIN bajo su mando, efectúen las primeras diligencias y la

recopilación de antecedentes técnicos necesarios, para la investigación que efectuará la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos. Lo anterior con el objeto de optimizar los recursos y minimizar los tiempos de investigación, de manera de obtener todos los antecedentes necesarios, para emitir conclusiones técnicas fundadas del siniestro investigado.

- 2.- Ante un **accidente marítimo grave o de menor gravedad**, dispondrán de inmediato que los prevencionistas de riesgo e inspectores de la CLIN, efectúen la investigación y análisis del accidente, **bajo la dirección del Subjefe de la Gobernación Marítima**, confeccionando el respectivo Informe de Investigación de Accidente, el cual será dado a conocer al Gobernador Marítimo, a fin de que disponga las medidas correctivas que sean necesarias para evitar su repetición.
- 3.- En coordinación con el Jefe de la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos, satisfacer las necesidades logísticas, de transporte y de cualquier otra índole, a la brevedad, objeto desarrollar las actividades en el menor tiempo posible.
- 4.- Ante la ocurrencia de cualquier accidente muy grave dentro de su jurisdicción, informarán los detalles de ello a la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos, con el objeto de que se dispongan las medidas que el caso requiera. Acaecido un accidente grave o de menor gravedad y que se requiera asesoría u orientación, actuarán de igual manera.
- 5.- Impartir instrucciones de detalle a los Inspectores de la CLIN y prevencionistas de riesgo a su mando, de manera de lograr la unificación de criterios respecto de sus funciones como peritos investigadores de siniestros marítimos. Lo anterior, para que cuando sean designados a esas funciones, estén familiarizados sobre los resultados finales que se espera de su trabajo y tengan claridad respecto de que los citados peritajes constituyen la principal fuente de información para determinar oportunamente las reales causas que provocaron el siniestro y que es necesario guardar debida reserva de la información y de las actuaciones.

IV.- MANDO Y COORDINACIÓN

MANDO: Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

COORDINADOR: Jefe de la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos.

V.- LOGÍSTICA

Los recursos que demande la presente Directiva serán con cargo al presupuesto de la Oficina de Gestión Organizacional de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

VI.- DOCUMENTOS RELACIONADOS

Son parte integrante de esta Directiva los siguientes documentos emitidos por la Organización Marítima Internacional, que se encuentran publicados en Intranet DIRECTEMAR.

- A.- Código para la Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos.
- B.- Directrices para Ayudar a los Investigadores en la Implantación del Código.
- C.- Directrices para la Investigación del Factor Humano en los Siniestros y Sucesos Marítimos.
- D.- Definiciones de los Términos más Comunes Relacionados con el Factor Humano.
- E.- Bibliografía selecta de prescripciones y recomendaciones UNCLOS/OIT/OMI, relativas a la investigación del factor humano en los siniestros y sucesos marítimos.
- F.- Resoluciones OMI

Resolución A.203(VII): Recomendación relativa a la conclusión de acuerdos y arreglos entre Estados sobre la cuestión de la entrada y la utilización en aguas territoriales propias de equipo flotante de salvamento marítimo procedente de otro Estado.

Resolución A.322(1X): Investigación de siniestros marítimos.

Resolución A.442(XI): Personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios.

- G.- Circulares OMI
 - MSC/Circ. 70/Rev. 1: Cuestionario sobre el sistema de socorro marítimo.
 - MSC/Circ. 224: Presentación de fichas de avería y de expedientes de siniestros sufridos por pérdida de estabilidad sin avería.
 - MSC/Circ. 388: Expediente de siniestros causados por incendios.
 - MSC/Circ. 433: Informes sobre investigaciones de siniestros graves.

MSC/Circ. 539/Add. 2: Informe de estadísticas de siniestros de buques pesqueros y pescadores en el mar.

MSC/Circ. 559: Directrices para que se informe a la Organización de los sucesos en que intervengan mercancías peligrosas o contaminantes del mar transportados en bultos, ocurridos a bordo de buques o en zonas portuarias.

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

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

VALPARAÍSO, 02 DE FEBRERO DEL 2007

FDO.

ERWIN FORSCH ROJAS
CONTRAALMIRANTE LT
DIRECTOR GENERAL SUBROGANTE

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- D.S. y O.M.
- 2.- D.I.M. y M.A.A.
- 3.- DEPTO. JURÍDICO (DIV. REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES)
- 4.- ARCHIVO (OF. GESTIÓN ORGANIZACIONAL)