

D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12600/680 Vrs.

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

VALPARAÍSO, 20 DIC 2019

VISTO: las disposiciones del D.L. N° 2.222, de 1978, que aprueba la Ley de Navegación; el 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° 6491/2486 Vrs., del 12 de junio de 2013; el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974, en su versión enmendada por el Protocolo de 1988 (SOLAS 74/78); lo señalado en el Reglamento sobre Reconocimiento de Naves y Artefactos Navales, aprobado por D.S.(M) N° 248, del 05 de julio de 2004; la resolución de la Asamblea de la OMI A.682(17), del 06 de noviembre de 1991, "Cooperación regional en el ámbito de la supervisión de buques y el control de descargas"; la resolución de la Asamblea de la OMI A.1119(30), del 20 de diciembre de 2017, "Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, 2017"; el texto del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (*Acuerdo de Viña del Mar*); el texto del Memorando de Entendimiento sobre control de Buques por el Estado Rector del Puerto en la Región del Asia-Pacífico (*Acuerdo de Tokio*); y las facultades que me confiere el artículo 345 del D.S. (M) N° 1.340 bis, de 1941, del Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República modificado por D.S.(M) N° 701, del 30 de septiembre de 2011,

RESUELVO:

- 1.- **ACTUALÍZASE** la siguiente Directiva, que establece los procedimientos a seguir para la supervisión y el control de buques extranjeros por el Estado Rector del Puerto.

DIRECTIVA D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° O-71/004

OBJ.: Establece los procedimientos a seguir para la supervisión y control de buques extranjeros por el Estado Rector del Puerto (E.R.P.).

I.- REFERENCIAS:

- A.- D.L. N° 2.222, del 21 de mayo de 1978, Ley de Navegación.

- B.- D.F.L. N° 292, del 25 de julio de 1953, Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- C.- Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, aprobado por Resolución C.J.A. Ord. N° 6491/2486 Vrs., del 12 de junio de 2013.
- D.- Reglamento sobre Reconocimiento de Naves y Artefactos Navales, aprobado por D.S.(M) N° 248, del 05 de julio de 2004.
- E.- Resolución de la Asamblea de la OMI A.1070(28), del 10 de diciembre de 2013, “Código para la Implementación de los Instrumentos de la OMI”, (Código III).
- F.- Resolución de la Asamblea de la OMI A.1119(30), del 20 de diciembre de 2017, “Procedimientos para la supervisión por el Estado Rector del Puerto 2017”.
- G.- Resolución de la Asamblea de la OMI A.682(17), del 06 de noviembre de 1991, sobre “Cooperación Regional en el Control de Buques”.
- H.- Texto del “Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto” (*Acuerdo de Viña del Mar, 1992*).
- I.- 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*).
- J.- Directiva N° P-04/002, del 09 de octubre de 2018, que “Establece procedimientos para el nombramiento y desvinculación del Personal a Contrata (P.A.C.) nombrado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante” (*D.G.T.M. y M.M.*).
- K.- Directiva N° O-72/014, del 19 de mayo de 2011, que “Establece el procedimiento e instrucciones para el ingreso, nombramiento y desempeño profesional de los inspectores de naves”.
- L.- Directiva N° P-04/004, del 24 de septiembre de 2018, que “Dicta instrucciones para el proceso de Calificación Anual del Personal a Contrata nombrado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante”.
- M.- Políticas Permanentes de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, aprobadas por resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 3400/1 Vrs., del 26 de junio de 2019.

II.- INFORMACIONES:

- A.- La presente Directiva establece los procedimientos a seguir para la supervisión y control de buques extranjeros por el ERP. Asimismo, prescribe orientaciones y asigna responsabilidades para el cabal cumplimiento e implementación efectiva de esta obligación internacional sobre las naves que recalán voluntariamente a nuestros puertos.
- B.- Este control, efectuado por inspectores debidamente calificados, tiene por objeto la supervisión e inspección de buques de bandera extranjera que recalán 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.

- C.- La Ley de Navegación, en su artículo 91º, establece que la Autoridad Marítima será la autoridad superior en las faenas que se realicen en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, y coordinará con las demás autoridades su eficiente ejecución; pero, en materias de seguridad, le corresponderá exclusivamente determinar las medidas que convenga adoptar.
- D.- Por su parte, la Ley Orgánica, en su artículo 3º, letra a), prescribe que la Autoridad Marítima, a través de su Director General, le corresponde velar por la seguridad de la navegación y por la protección de la vida humana en el mar, controlando el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales sobre estas materias. Además, la Ley Orgánica, establece que le corresponde controlar y fiscalizar el material de naves y artefactos navales, para asegurar su eficiencia y sus condiciones de navegabilidad.
- E.- Asimismo, el Reglamento Orgánico de la D.G.T.M. y M.M., dispone que la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (*D.S.O.M.*), a través del Servicio de Inspecciones Marítimas (*SIM*), le corresponde supervisar la ejecución de las inspecciones de las naves extranjeras, mediante el Control por el Estado Rector del Puerto (*C.E.R.P.*), efectuando las coordinaciones pertinentes, con las Secretarías de los Acuerdos Internacionales sobre la materia. Asimismo, establece que le corresponde mantener un cuerpo de Inspectores de Naves y Auditores, debidamente equipados, entrenados y capacitados.
- F.- El reglamento de naves, señala en su artículo 5º que corresponde a la D.G.T.M. y M.M. y a su personal dependiente, efectuar las funciones de reconocimiento, verificación y de control del material de las naves y artefactos navales nacionales, y de aquellas extranjeras que arriben a puerto nacional, cautelando que cumplan con los estándares de seguridad, internacionales, vigentes en el país, con el propósito de dar seguridad a la vida humana en el mar y proteger el medio ambiente marino. Por otra parte, el mismo cuerpo reglamentario regula la calidad jurídica de los integrantes de las Comisiones de Inspecciones de Naves y Artefactos Navales (*CLINes*), estableciendo de conformidad con la legislación nacional, que ellas estarán integradas sólo por personal nombrado y dependiente de la D.G.T.M. y M.M. o por peritos Ad-hoc, designados para dicho efecto por el Director General.
- G.- La Resolución de la Organización Marítima Internacional (*OMI*) de la referencia E.-, establece que los Estados Rectores del Puerto desempeñan una función primordial en el logro de la seguridad marítima, la protección del medio ambiente y la prevención de la contaminación. Su función y responsabilidades para este logro proceden de la combinación de diversos convenios internacionales y la legislación nacional, así como también, de acuerdos regionales y sus instrumentos internacionales pertinentes vigentes. Por otra parte, este Código III establece que la supervisión por el ERP solo puede ser realizada por funcionarios de supervisión calificados y autorizados para ello, de conformidad con los procedimientos pertinentes adoptados por la Organización.

En cuanto al desempeño de los Estados Rectores del Puerto, este Código establece que se deberá evaluar periódicamente su actuación tanto con respecto al ejercicio de sus derechos como también al cumplimiento de las obligaciones en virtud de los instrumentos aplicables a la Organización. Por otra parte, la misma Resolución establece otras responsabilidades generales de la Administración Marítima referidas al Estado Rector del Puerto que no son parte de esta directiva ni del ámbito de la DSOM, debido a que se enmarcan bajo la tuición de otras organizaciones de la Administración. Entre ellas pueden destacarse las obligaciones y responsabilidades para la provisión de instalaciones de recepción adecuadas en tierra o el mantenimiento de un registro de proveedores de fueloil, ambas actividades bajo tuición de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (*D.I.M.* y *M.A.A.*).

- H.- En el mismo orden de cosas, la resolución OMI A.1119(30), establece los derechos, obligaciones y responsabilidades del C.E.R.P. Esta resolución OMI en sus definiciones expone que el Oficial encargado de la supervisión por el Estado Rector del Puerto (*OSERP* o *PSCO* sigla en inglés), es la persona debidamente autorizada por la autoridad competente de un Estado parte en un convenio, para efectuar inspecciones en el marco del C.E.R.P., y es exclusivamente responsable ante dicho Gobierno. En cuanto al perfil profesional del OSERP, esta resolución establece que el C.E.R.P. la realizarán únicamente los funcionarios de supervisión que satisfagan los requisitos mínimos de competencia y formación destacando entre otros aspectos los siguientes: que el OSERP debe ser un Oficial con experiencia y competente, debiendo poder comunicarse en inglés con los principales miembros de la tripulación; que el OSERP debe contar con la formación y conocimiento necesario de las disposiciones de los convenios internacionales vigentes aplicables/pertinentes relacionados con el CERP, teniendo en cuenta los cursos modelo de la OMI sobre dicha supervisión; que el OSERP debe participar en seminarios y cursos periódicos a fin de actualizar sus conocimientos respecto a la normativa e instrumentos pertinentes a la supervisión por el Estado Rector del Puerto.
- I.- Considerando la importancia del transporte marítimo en todos los océanos y mares del mundo, los países ribereños por recomendación de la resolución OMI A.682(17), estimaron 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 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.

- J.- 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*), el cual entró en vigor efectivo en Chile en 1994.
- K.- Además, la Autoridad Marítima chilena es miembro del Memorando 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 (*MOU de Tokio*), el que entró en vigor efectivo en Chile en junio del año 2002. Tanto el texto del Acuerdo como del Memorando se pueden encontrar en los vínculos detallados en el anexo “A”.
- L.- Las inspecciones de C.E.R.P. se efectúan sobre la base de los convenios internacionales -denominados “instrumentos pertinentes”- que se encuentren en vigor internacional y de los cuales el Estado de Chile sea parte, habiéndolos incorporado en su ordenamiento jurídico. Los detalles de los instrumentos pertinentes, tanto del Acuerdo como del Memorando, se encuentran incluidos en los respectivos textos que se indican en el párrafo anterior.
- M.- El Convenio SOLAS enmendado, en la Regla 6, letra a) del Capítulo I, establece que la inspección y el reconocimiento de los buques será realizado por funcionarios de la Administración o por Inspectores nombrados al efecto u organizaciones reconocidas por ella. A su vez, en la Regla 19 del mismo Capítulo y en la Regla 4 del Capítulo XI-1, determina que los buques de bandera extranjera que arriben a los puertos nacionales estarán sujetos a la supervisión de funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno, con el fin de comprobar que sus certificados de seguridad sean válidos y que, en el hecho, cumplan con las prescripciones operacionales que les resultan aplicables, en materia de seguridad.
- N.- Los demás convenios internacionales relativos a la seguridad y protección marítima, protección del medio ambiente y sobre competencia y certificación de las tripulaciones, aprobados por Chile e incorporados a su legislación, también son aplicables a naves nacionales y permiten la supervisión de naves extranjeras para verificar cumplimiento.
- O.- La Directiva N° O-72/014, establece el procedimiento e instrucciones para el ingreso, nombramiento y desempeño profesional de los inspectores de naves. En cuanto a su dedicación y desempeño, la directiva expone que los OSERP tendrán dedicación exclusiva para efectuar su actividad de control y supervisión por el ERP.

En cuanto a los medios para su desempeño, esta directiva establece que, para el caso de los OSERP, las Gobernaciones Marítimas de la cual dependan los inspectores, deberán considerar, en sus respectivos presupuestos anuales, los recursos necesarios (viáticos, pasajes, fondos para arrendamiento de vehículos, arriendo de embarcaciones, combustible, peajes y gastos en que incurran), para permitir su desplazamiento a todos los puertos del Distrito asignado para esta función. Finalmente, en cuanto a las metas anuales para los OSERP, esta directiva establece que cumplirán con el número de inspecciones por puerto fijadas por la D.S.O.M.

- P.- Las Políticas Permanentes de la D.G.T.M. y M.M. de la referencia M.-, expresan que se propenderá a tener un Cuerpo de Inspectores de Naves, experimentados, entrenados y capacitados, para la aplicación de las normas de seguridad, tanto nacionales como internacionales, relativas al control Estatutario y del Estado Rector del Puerto y que se establecerán las medidas necesarias para incentivar el ingreso y permanencia de los profesionales requeridos para ejercer las funciones de Inspector de Naves, con el propósito de contar con una planta estable. Asimismo, establece que se proveerá a los inspectores de equipamiento moderno y suficiente con el objeto de lograr eficiencia y expedición en el desarrollo de las inspecciones.

III.- 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 del Acuerdo de Viña del Mar y del MOU de Tokio, debiendo mantenerse esta información actualizada e incorporada en las bases de datos del Centro de Informaciones del Acuerdo Latinoamericano (CIALA) y del Asia-Pacific Computerized Information Center (APCIS). De acuerdo a circunstancias especiales, se podrá efectuar este control en un puerto nacional distinto a los que se encuentran registrados en el Memorando y Acuerdo antes mencionado.
- 2.- Con el fin de asignar áreas de responsabilidad a los OSERP, los puertos se han agrupado en Distritos y las jurisdicciones son las asignadas a las Gobernaciones Marítimas correspondientes. En el anexo "B" se expone la relación de los puertos chilenos habilitados y a qué Distrito pertenece cada uno.

- 3.- Los OSERP estarán asignados a las Gobernaciones Marítimas, según disponga el Sr. Director General, dependiendo militarmente de ellas como lo establece la Directiva N° O-72/014. Los Gobernadores Marítimos tendrán la responsabilidad del cumplimiento de las metas de inspecciones del ERP que se fijen anualmente por parte de la D.S.O.M. y deberán facilitar las funciones de los OSERP, particularmente en lo referido a la flexibilidad del horario de trabajo para cumplir sus metas, como, asimismo, al libre acceso a instalaciones portuarias y a los medios de transporte cuando corresponda. Para el adecuado cumplimiento de las metas establecidas anualmente, los OSERP tendrán dedicación exclusiva a su actividad de supervisión y control de naves extranjeras focalizando su actividad en la inspección de naves de **alta prioridad** y de **alto riesgo**, basado en el "NIR" (New Inspection Regime) de buques del MOU de Tokio detallado en el Anexo 2 del texto de dicho Acuerdo, dando primacía a las naves con Prioridad I (Nave que debe ser inspeccionada) y posteriormente aquellas con Prioridad II (Nave que puede ser inspeccionada), obtenida del APCIS, y complementariamente, del sistema de buques disponibles para inspección del CIALA, que establece cada 6 meses, mientras este último no adopte el NIR. Las inspecciones se efectuarán preferentemente con luz día para que estas se ejecuten con la debida seguridad y visibilidad que dicha actividad operativa requiere, y se deberá, dentro de lo posible, evitar inspeccionar los domingos, todo para que las dotaciones de las naves inspeccionadas puedan cumplir con las horas de descanso dispuestas por los Convenios "Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978" (STCW) y de Trabajo Marítimo, 2006 (MLC), para evitar la fatiga.
- 4.- La actividad de los OSERP será controlada y regulada bajo la dependencia técnica del SIM, dependiente de la D.S.O.M., por intermedio de la División de Control de Buques por el Estado Rector del Puerto.
- 5.- 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 Comisión Local de Inspección de Naves (CLIN) correspondiente, mediante un 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, si la situación lo amerita, efectuar un C.E.R.P. de acuerdo a las circunstancias específicas que presente la nave, y/o que fueran observadas por el Inspector de la CLIN antes mencionado. Estas circunstancias estarán dadas también por la "Prioridad" y el "Factor de Riesgo" del buque, descrito en la referencia "F", como, asimismo, por el grado de afectación a la seguridad y prevención de la contaminación de la falla.

Cuando la deficiencia en un ERP haya sido informada previamente por la nave a la Autoridad Marítima, se deberá registrar una constancia en el correspondiente reporte de inspección, con la nota "Informado por el Capitán".

- 6.- Las naves nacionales que hayan presentado deficiencias durante controles de Estados Rectores del Puerto en el extranjero, serán inspeccionados, idealmente en el primer puerto chileno que recalen, por inspectores especialistas de la Autoridad Marítima Chilena, de alguna CLIN o del SIM, a objeto de verificar la adecuada operatividad general de la nave y la verificación de la corrección de las deficiencias específicas encontradas, debiendo el armador o la compañía operadora efectuar el correspondiente requerimiento oficial. Tanto los OSERP chilenos, como el Estado de abanderamiento nacional, NO pueden levantar estas deficiencias en el reporte emitido por un OSERP extranjero a buques de bandera nacional, ya que estas solo pueden ser efectuadas por inspectores de otros países miembros del Acuerdo Regional involucrado, aunque provenga de alguno de los cuales Chile forma parte.

B.- TAREAS Y OBLIGACIONES DEL SIM SOBRE EL CERP:

- 1.- Estas se encuentran definidas en el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la D.G.T.M. y M.M., específicamente en el artículo 73º, párrafos e.- y l.-, respectivamente.
- 2.- Controlar el cumplimiento de las metas de inspecciones que se establezcan y prestar apoyo a la gestión de los OSERP.
- 3.- Gestionar que los inspectores mantengan un buen nivel de capacitación, entrenamiento y actualización, coordinando con los Departamentos de Planificación y de Personal las mejores instancias para el logro de este objetivo.
- 4.- Dotar de credencial a los inspectores conforme al formato adjunto en el anexo "C".
- 5.- Gestionar la obtención del equipamiento de trabajo y de elementos de protección y 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 y teléfonos celulares intrínsecamente seguros, detectores de oxígeno y de gases explosivos, buzos de trabajo, ropa de abrigo.

- 6.- Dotar a los inspectores con la documentación pertinente, 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.
- 7.- Dotar de timbre de identificación personal a cada inspector, cumpliendo las disposiciones reglamentarias vigentes, conforme al formato señalado en el anexo "C".
- 8.- Llevar un control actualizado, en formato digital, de los Manuales del OSERP del Acuerdo de Viña del Mar y del MOU de Tokio, con sus modificaciones y actualizaciones correspondientes.
- 9.- Llevar el registro de las inspecciones realizadas, controlando la gestión de los inspectores, manteniendo estadísticas actualizadas y publicadas en el sitio web de la D.G.T.M. y M.M.
- 10.- Mantener los formularios de inspección, que son documentos de carácter ordinario, guardados por un lapso total de cuatro años. Cumplido el tiempo indicado, los formularios se incinerarán, conforme lo prescribe el Reglamento de Publicaciones y Tramitaciones de la Armada N° 7-20/1.
- 11.- Verificar que se haga efectivo lo establecido en la Directiva N° O-72/14, en cuanto a la asignación de los medios y recursos necesarios para el desempeño de los OSERP, para permitir sus desplazamientos a todos los puertos del Distrito asignado en cumplimiento de sus actividades del servicio.
- 12.- Mantener contacto con las Secretarías del Acuerdo y del MOU en 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 detención de una nave, informar esta situación al Estado de abanderamiento o Consulado respectivo, con copia informativa a la casa clasificadora u organización reconocida (OR), al más breve plazo posible, utilizando para ello el Formulario que se adjunta en el anexo "D". Igual procedimiento se seguirá para informar el levantamiento de la detención, por formulario señalado en anexo "E".

C.- TAREAS Y OBLIGACIONES DE LOS OSERP:

- 1.- Efectuar la cantidad de inspecciones dispuestas para su Distrito, acorde al grado de actividad mínimo por puertos planificado para cada año, objeto 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 dos días.
- 2.- Cumplir los procedimientos de inspección establecidos en el Manual y Guía del OSERP del Acuerdo de Viña del Mar, en el Manual del PSCO del MOU de Tokio, en las directrices OMI dispuestas en la referencia "F".- y en la presente directiva. Es responsabilidad de cada Inspector mantener sus manuales al día, como asimismo, mantenerse actualizado de la normativa relativa al C.E.R.P. establecida en los convenios e instrumentos pertinentes insertos en los textos del Acuerdo de Viña del Mar y MOU de Tokio, en su Sección 2.1, que se pueden obtener desde los vínculos registrados en el anexo "A".
- 3.- Completar a bordo y antes de desembarcar de la nave inspeccionada, el Formulario de Inspecciones "A" y, cuando corresponda, el Formulario "B" "Registro de Deficiencias" y el "C" "Detención y Levantamiento de Detención", ya sea electrónica o manualmente, acorde a los formatos que entrega el APCIS en su base de datos o a los que se indican en el anexo "G".
- 4.- Enviar a la División de Control por el ERP del SIM, idealmente dentro del día del C.E.R.P., el reporte de inspección (Formulario A y cuando corresponda los B y C), extraídos de la base de datos del APCIS en formato PDF, firmado y timbrado por el Inspector y el Capitán, mediante correo electrónico a psc@dgtm.cl. Esta información, para una mejor trazabilidad, deberá remitirse adicionalmente a la CLIN de la que el OSERP depende, y a otros que el mando local disponga al OSERP. Si la inspección se hizo completando los formularios "A" y cuando corresponda "B" y "C" a mano, estos deberán ser escaneados y dentro del día, se deberán hacer llegar a los mismos destinatarios anteriormente señalados.
- 5.- Mismo procedimiento administrativo se debe seguir al finalizar una reinspección para levantamiento de deficiencias.
- 6.- Informar a los remitentes señalados en el párrafo 4 precedente la intención de inspección el día anterior, señalando nombre del buque, puerto y sitio o terminal.

- 7.- No exigir o registrar deficiencias respecto de materias contempladas en instrumentos pertinentes o convenios que no estén ratificados por Chile; solo alertar al Capitán si se detecta alguna deficiencia evidente y registrarla como una observación a la inspección en las bases de datos.
- 8.- No se dará un trato más favorable a los buques de países que no sean Partes en los convenios pertinentes. Todas las Partes deberían, como cuestión de principio, aplicar los presentes procedimientos a los buques de Estados no Partes, con objeto de que se lleven a cabo reconocimientos e inspecciones equivalentes y se asegure un nivel equivalente de seguridad y protección del medio marino, de acuerdo a la resolución de la referencia "F".
- 9.- A los buques de dimensiones inferiores a las estipuladas en los convenios, se deberán aplicar aquellas disposiciones de los instrumentos pertinentes, contemplados en los textos del Acuerdo de Viña del Mar y en el MOU de Tokio, que sean pertinentes y, en la medida en que no lo sean, adoptar las medidas necesarias para garantizar que dichos buques no constituyan un riesgo evidente para la seguridad o el medio ambiente.
- 10.- En caso de que se estime necesario comunicar alguna información a un Inspector de otro Distrito, referida a una nave que se dirija a un puerto de su jurisdicción, considerar que una comunicación por medios oficiales puede tener demoras, por lo cual, sin perjuicio de esta, la comunicación y coordinación directa con otros inspectores mediante teléfono celular u otro medio, contribuirá a la eficiencia del proceso de inspección.
- 11.- Cumplir con el "Código de buenas prácticas" establecido en el Apéndice 1 de la Resolución OMI A.1119(30) y tener siempre presente que el profesionalismo y la acuciosidad de las inspecciones tendrá directa incidencia en el logro de los objetivos de seguridad, protección, prevención de la contaminación acuática y atmosférica y de la calificación de las dotaciones, entre otros objetivos, de los buques que navegan por los mares de jurisdicción nacional y/o que ingresan a puertos chilenos.

D.- TAREAS Y OBLIGACIONES DE LOS GOBERNADORES MARÍTIMOS:

- 1.- Los Gobernadores Marítimos con dotación de OSERP's, deberán considerar, en sus respectivos presupuestos anuales, los recursos necesarios (viáticos, pasajes aéreos, fondos para arrendamiento de vehículos, arrendamiento de embarcaciones y combustible para uso en vehículos propios de los OSERP), para permitir su desplazamiento a todos los puertos de su respectivo Distrito.

- 2.- Verificar que se haga efectivo lo establecido en la Directiva mencionada en K.- 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.
- 3.- Los Gobernadores Marítimos correspondientes tendrán la responsabilidad del cumplimiento de las metas de inspecciones y grado de actividad mínimo del E.R.P. que se fije anualmente por parte de la D.S.O.M. para los puertos de su jurisdicción.
- 4.- Los Gobernadores Marítimos deberán facilitar las funciones de los inspectores del E.R.P., particularmente en lo referido a la flexibilidad del horario de trabajo para cumplir sus tareas, al libre acceso a las instalaciones portuarias y la disponibilidad de transporte cuando corresponda.
- 5.- Los formularios de inspección, que son documentos de carácter ordinario, se deben mantener guardados por un lapso total de cuatro años. Cumplido el tiempo indicado, los formularios se incinerarán, conforme lo prescribe el Reglamento de Publicaciones y Tramitaciones de la Armada, N° 7-20/1.

IV.- CATEGORÍAS DE OSERP's, PRIORIZACIÓN DE INSPECCIONES, CÓDIGO DE CONDUCTA Y PROCEDIMIENTOS:

A.- OSERP CON DEDICACIÓN EXCLUSIVA:

Tal como lo establece la Directiva N° O-72/14, los OSERP tendrán dedicación exclusiva para ejecutar su tarea. El OSERP con dedicación exclusiva es aquel profesional contratado para desempeñarse en esta área 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. Por otra parte, la Resolución OMI de la referencia F.-, en sus definiciones expone que el OSERP es la persona debidamente autorizada por la Autoridad Competente de un Estado Parte de un convenio, para efectuar inspecciones en el marco del CERP y es exclusivamente responsable ante dicho Gobierno.

B.- OSERP CON DEDICACIÓN PARCIAL:

Son aquellos Oficiales que han sido entrenados y habilitados como OSERP mediante resolución anual de la D.G.T.M. y M.M., 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, como mínimo 6 inspecciones al año.

Asimismo, aquellos Oficiales que han participado en algún curso de capacitación para C.E.R.P., también deberán efectuar, a lo menos, 6 inspecciones anuales, acompañado por un OSERP titular para mantenerse vigentes.

Esta actividad debe ser verificada por los mandos correspondientes, y dar las facilidades para poder realizar las inspecciones señaladas y así evitar perder inspectores en atención a su alto costo de formación, capacitación y entrenamiento. Dichos Oficiales para efectuar inspecciones solos, deben registrar, a lo menos, 3 años de Inspector de Abanderamiento y 20 inspecciones acompañado por un OSERP titular.

Para verificar lo señalado, los Oficiales indicados en el párrafo anterior, deberán llevar un cuadernillo o registro escrito, que acredite las inspecciones efectuadas, y en donde deberá registrar el nombre del buque, su número OMI, la fecha de la inspección y observaciones que desee registrar, con la identificación, firma y timbre del OSERP titular al cual acompañó. Los OSERP titulares, en el mail que envían al SIM entre otros destinatarios, al término de una inspección, deberán informar el Oficial que los acompañó, para llevar un adecuado registro sobre el particular.

C.- SELECCIÓN DE BUQUES A SER INSPECCIONADOS:

- 1.- La selección se fundará, principalmente, en el sistema de evaluación basado en el riesgo "NIR" (New Inspection Regime) de buques del MOU de Tokio detallado en el Anexo 2 del texto de dicho acuerdo, dando primacía a las naves con Prioridad I (Nave que debe ser inspeccionada) y posteriormente aquellas con Prioridad II (Nave que puede ser inspeccionada), obtenida del APCIS, y complementariamente, del sistema de buques disponibles para inspección del CIALA, que establece cada 6 meses, mientras este último no adopte el NIR.
- 2.- Sin perjuicio de lo anterior, además de la primacía de naves con Prioridad I, se tendrá presente algunos aspectos adicionales en los buques, entre otros:
 - 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, detectadas durante el embarco y/o navegación, 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.
 - e.- Que transportan mercancías peligrosas o potencialmente contaminantes o nocivas, 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 detención.
 - g.- Cuyo tipo el MOU o el Acuerdo establezcan como prioritarios cada cierto tiempo.
- 3.- Los inspectores evitarán inspeccionar a aquellos buques que no registren en la base de datos APCIS una Prioridad I o II y aquellos que mediante el CIALA no se encuentran disponibles para inspección, salvo que existan motivos fundados o claros indicios de deficiencias o incumplimientos de la normativa internacional que ameriten su supervisión.
- 4.- Los inspectores programarán sus inspecciones basados en la información obtenida del sistema de prearribos y de zarpes y recaladas de cada puerto de su jurisdicción, publicada en internet abierta y/o en las páginas de información y planificación portuaria, ya sea de los puertos o de la D.G.T.M. y M.M. Los antecedentes de los buques los obtendrá del APCIS y CIALA.
- 5.- Asimismo, los inspectores pueden acceder a bases de datos de otros acuerdos regionales, como también a diversas fuentes de información existentes, tales como EQUASIS o GISIS de la OMI, para incrementar o completar los datos de una nave. Cada Inspector es responsable de obtener y verificar los antecedentes de las naves y la programación de arribos y zarpes, para lo cual los correspondientes Capitanes de Puerto le deberán proveer información lo más precisa y oportuna posible, cuando le sea requerida, objeto optimizar los recursos utilizados en esta actividad operativa.
- 6.- Los inspectores en el cumplimiento de sus metas anuales, efectuarán CERP en los diferentes puertos de su Distrito, a fin de mostrar presencia y cumplir con el objetivo disuasivo de esta actividad.

D.- CÓDIGO DE CONDUCTA - PROCEDIMIENTOS:

- 1.- La conducta de los inspectores será acorde con el “Código de Buenas Prácticas” establecido en el Apéndice 1 de la referencia F.-. Mantener un equipo de OSERP entrenado y bien capacitado, 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 OSERP 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 el MOU y Acuerdo de los cuales Chile es parte.
- 4.- En los juicios emitidos 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/o 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 operativo su sistema detector de gases, y al mismo tiempo, un estado físico y de salud general acorde con las complejas exigencias que demanda esta actividad profesional.
- 9.- Los Capitanes de Puerto, con los medios asignados para tal propósito, dispondrán la provisión oportuna del transporte marítimo de los inspectores a buques a la gira, el cual deberá ser mediante embarcaciones seguras y acorde a la representatividad que ostenta el inspector.
- 10.- Con respecto al transporte personal del OSERP para cumplir su tarea, se han analizado distintas alternativas de solución, manteniéndose a la fecha que su desplazamiento a los buques a inspeccionar será materializado principalmente mediante su vehículo particular, asignándose, para cumplir su tarea, los recursos necesarios para la bencina y los peajes que requiera dicho desplazamiento, como asimismo, los viáticos correspondientes al mismo. Para tal efecto, cada Gobernación Marítima debe contar con un procedimiento acorde a su realidad para la asignación del correspondiente combustible, estableciendo una metodología equivalente al formato que se adjunta en el apéndice 7, del anexo "C", el que además ha sido validado por la Contraloría General de la Armada.
- 11.- 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 el MOU y el Acuerdo, las resoluciones OMI referidas al CERP y los instrumentos pertinentes enmendados, permitirán mantener los conocimientos actualizados y darán seguridad a su accionar y toma de decisiones. Dentro de éste 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.

V.- DE LAS INSPECCIONES:

A.- CONSIDERACIONES E INSTRUCCIONES DE PROCEDIMIENTO:

- 1.- Las inspecciones, en general, consistirán en una visita a bordo del buque para comprobar la validez de los certificados y documentos pertinentes, como asimismo el estado general de este, su equipo, tripulación y las condiciones de vida y trabajo acorde con lo que establezcan los instrumentos pertinentes, listados en los textos del MOU de Tokio y Acuerdo de Viña del Mar. En ausencia de certificados válidos o si hay claros indicios para estimar que no se cumple substancialmente con lo establecido en estos documentos, y/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 podrá solicitar 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:** basada en función de los programas de recalada, distancia al puerto de visita, antecedentes obtenidos de bases de datos, prioridad y nivel de riesgo de la nave, 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. Considerar los criterios de selección de buques a ser inspeccionados, establecidos en el párrafo IV.C.-, antes indicados.
 - b.- **Desplazamiento hacia y desde el lugar de la inspección y subida a bordo:** este se efectuará empleando medios propios, arrendados o del servicio, según sea pertinente, los cuales deben ser seguros y adecuados. Cuando conduzca su vehículo, especialmente después de haber efectuado una inspección, el OSERP deberá evaluar su estado de fatiga, 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 este no se encuentra en la nave, informándole el motivo de su presencia y el proceso de inspección habitual que se llevará a cabo, y le entregará la carta que se señala en el anexo "E", la cual deberá firmar para que el OSERP la traiga consigo al término de la inspección.

- c.- **Consideraciones para la Inspección:** esta se efectuará, de preferencia, entre las horas del desayuno y del almuerzo o entre el almuerzo y la cena, según horario del buque, para evitar interrumpir su régimen diario, salvo que otros factores hagan necesario prolongarla, en cuyo caso el Inspector hará uso del tiempo que se requiera 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 OSERP y de quienes lo acompañen. Asimismo, se evitarán las inspecciones en días domingo, por ser, por lo general, días de descanso para las tripulaciones. 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:** esta consistirá en una inspección documental o administrativa, teniendo como contraparte al Capitán o a quien este designe, seguida por un recorrido por el buque en compañía de, a lo menos, un Oficial, para efectuar durante este, si la condición lo amerita, las pruebas de funcionamiento de equipos, sistemas y zafarranchos que se estimen 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 del buque que lo acompañan. Especial cuidado tendrá cuando se inspeccionen bancos de CO², sistemas a distancia o remotos, 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 la sala de máquinas o en las cercanías del equipo en cuestión. De igual manera, para pruebas de bombas de lastre e incendio, generadores de emergencia, maquinaria principal y auxiliar, 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" del apéndice N° 2 del anexo "D", y en las bases de datos. En caso de detención de la nave, informará al Capitán del derecho de apelación que le asiste, descrito en la carta que se menciona en el párrafo V.- A.- 2b.-. (Ver anexo "E").

- e.- **Término de la inspección:** el proceso de inspección a bordo se considerará finalizado, una vez que se hayan completado 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, salvo aquellas deficiencias a ser corregidas en los plazos que el OSERP haya dispuesto.

Los formularios "A", "B" y "C", incluidos en el anexo "D", según corresponda, llevarán las firmas y timbres, tanto del Inspector como del Capitán, quedando los originales a bordo en poder de este último. Copia (2) de estos ejemplares deberán ser remitidos vía electrónica, al más breve plazo posible, idealmente durante el día de la inspección, a la CLIN correspondiente y al SIM (División ERP), para su archivo y control estadístico, y una copia para archivo del Inspector, si así lo estima pertinente. El ingreso de los datos correspondientes a la inspección deberá cargarse a la brevedad en las bases de datos del APCIS y del CIALA, no pudiendo este exceder los dos días corridos.

Si la inspección se hizo electrónicamente, directamente en la base de datos del APCIS, los formularios "A", "B" y "C", cuando corresponda, serán impresos a bordo en dos ejemplares, uno para el Capitán y el otro para el OSERP, debidamente firmados por ambos.

- f.- **Detención de una nave:** las directrices para la detención de una nave están contempladas y detalladas en la resolución de la Asamblea de la OMI A.1119(30). Si durante la inspección el Inspector estima que existen razones objetivas suficientes para detener una nave, según lo establecido en los manuales de los Acuerdos y Directivas OMI y su criterio profesional, informará de su decisión por teléfono o comunicación radial al Capitán de Puerto que corresponda y al Jefe de la División ERP del SIM, respectivamente.

Una vez que el Inspector abandone el buque, habiendo notificado al Capitán de la detención de su nave mediante el formulario "C" del apéndice 3 del anexo "D", bajo firma, preparará y entregará para su envío, en la Gobernación Marítima o Capitanía de Puerto que corresponda, el mensaje de detención de esta, cuyo formato se adjunta en el apéndice 5 del anexo "C". Este mensaje será Prioridad (P) y tendrá como destinatario al DSOM con copia informativa a los mandos involucrados, incluido el del OSERP.

Rectificada la o las deficiencias que motivaron la detención y levantada ésta, el Inspector actualizará los formularios originales de abordaje, quedando así notificado el Capitán que la detención ha sido levantada.

Posteriormente escaneará los correspondientes formularios "A", "B" y "C" y los redistribuirá nuevamente, electrónicamente y a la brevedad posible, a los destinatarios antes mencionados en la letra e) del Título V. Posterior a ello, el Inspector preparará y entregará a la Capitanía de Puerto o Gobernación Marítima el mensaje de levantamiento de detención, cuyo formato se incluye en el apéndice 6 del anexo "C".

Cuando las deficiencias que hayan dado lugar a una detención no puedan solucionarse en el puerto de inspección, se podrá permitir que el buque de que se trate se dirija al astillero de reparaciones o puerto adecuado que se halle más próximo, elegido por el Capitán y aprobado por el OSERP, siempre que se cumplan las condiciones convenidas con el Estado de abanderamiento. Tales condiciones deben garantizar que el buque pueda zarpar sin que afecte, con ello, la seguridad o la protección de la nave, de su tripulación, de terceros o de la carga o presente un peligro potencial a la seguridad de la navegación o de amenaza de contaminación. Tales condiciones deben incluir la confirmación por el Estado de abanderamiento de que se han adoptado medidas correctivas respecto del buque en cuestión. En tales circunstancias, el SIM (División ERP) debe notificar el hecho a la autoridad del próximo puerto de escala del buque, a la OR, al Estado de abanderamiento y a cualquier otra autoridad que corresponda. La notificación se deberá enviar a las autoridades utilizando el formulario del apéndice 4 del anexo "C".

El levantamiento de la detención, deberá ser comunicada por el Inspector, vía telefónica, al Jefe de la División ERP del SIM y al Capitán de Puerto. Las Bases de Datos deben ser actualizadas con dicha información al más breve plazo posible.

El OSERP al detener una nave deberá informarle al Capitán que le asiste el derecho a apelar a dicha medida, lo cual también se encuentra detallado en el documento que se señala en el anexo "H". En todo momento se deberá tener presente que una detención indebida o no fundamentada podrá dar lugar a un reclamo o presentación judicial en contra de la medida, incluyendo de indemnización.

- g.- **Cantidad de Inspectores por Inspección:** en la actualidad las inspecciones se ejecutan con un solo Inspector, pudiendo estas, si se estima conveniente, ser ejecutadas con dos Inspectores. Lo anterior, por el ingreso de nuevos instrumentos pertinentes al Acuerdo o Memorando, lo que obliga a verificar a bordo más documentación y nuevos sistemas en corto tiempo por lo breve de la estadía en puerto de muchos de éstos buques. Por otra parte, actualmente muchos países miembros del MOU de Tokio, con el incremento de los instrumentos pertinentes asumidos, realizan las inspecciones con al menos dos Inspectores.

B.- DEL REGISTRO DE LAS INSPECCIONES:

- 1.- Durante el desarrollo de la parte administrativa de la inspección, los inspectores completarán el formulario "A" del apéndice 1 del anexo D, ya sea en formato manual o electrónico, 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/intermedia o periódica, según corresponda.
- 2.- En el caso de encontrar deficiencias, documentales, administrativas, estructurales, de equipos y/o sistemas, éstas se registrarán en el formulario "B" del apéndice 2 del anexo "D", ya sea en formato manual o electrónico, identificadas con el correspondiente código y con una descripción breve, precisa y concisa de la deficiencia observada (**hechos y no instrucciones**), 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 de estas afectan seriamente a la seguridad o a 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 podrá asignar el Código de acción correspondiente a detención de la nave (Código 30), lo que significa que la nave no podrá hacerse a la mar sin haber rectificado la o las deficiencias que motivaron su detención.

El Capitán de Puerto, por razones excepcionales y fundamentadas, bajo su responsabilidad, 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 detención se completará el formulario "C" del apéndice 3 del anexo "D".
- 3.- El Capitán de la nave deberá rubricar el formulario "A" del apéndice 1 del anexo "D", certificando los datos del buque, al igual que los formularios "B" y "C", cuando corresponda. 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 detención, 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 el CERP, ni las deficiencias encontradas, ni tampoco la detención, de ser este el caso.
- 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 correo electrónico al SIM y a los destinatarios correspondientes, con los formularios que haya completado y con las novedades que estime pertinentes, si las hay.

Todo este proceso se debe hacer a la brevedad posible, teniendo como plazo máximo no más de dos días corridos, a contar del momento del término de la inspección.

C.- CONSIDERACIONES PARA LAS ESTADÍSTICAS:

- 1.- Para efectos estadísticos se ha considerado que el periodo más representativo es de un año. La actividad del CERP se medirá siguiendo el procedimiento establecido en el MOU 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 del año calendario que se considere.
- 2.- La información sobre las inspecciones se obtiene de las bases de datos del MOU o del Acuerdo y de la propia base de datos del SIM. La información de buques recalados será proporcionada por el APCIS y por el Departamento de Telecomunicaciones Marítimas y Tecnologías de la Información (*TECMAR*), en base a la información que proporcionan las Capitanías de Puerto a esta base de datos marítima.
- 3.- Es necesario aclarar, que las inspecciones que se ingresan en las bases de datos del MOU y del Acuerdo de los que Chile es parte, presentan diferencias, dado que el MOU de Tokio, entre otros, no considera las inspecciones realizadas a buques pesqueros, lo que sí está incluido en el Acuerdo de Viña del Mar.
- 4.- Los OSERP 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 CERP 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 deben restar los meses de vacaciones y los días administrativos y, en ocasiones, una o más semanas en seminarios, cursos o por alguna enfermedad. En resumen, se puede concluir en que la disponibilidad real 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 y San Antonio, entre otros, 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 12 a 15 naves. 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 E.R.P. 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 o en instrucción, se estima idealmente en 6 buques a lo largo del año. Con esta cuota se pretende que los Oficiales que han recibido capacitación en C.E.R.P. 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 E.R.P. al 80% 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 tiene una meta objetivo de 20% individual-país.
- 4.- Es responsabilidad de los Gobernadores Marítimos correspondientes que se cumplan las metas de inspecciones establecidas para los puertos bajo su jurisdicción.
- 5.- Tal como se mencionó en el párrafo V.-A.-2.-g.-, se estima que en el futuro las inspecciones serán ejecutadas con más de un OSERP, considerando la cantidad de nuevas normas que están entrando en vigor, lo que podría impactar al número de inspecciones anuales que se establezcan como meta anual.
- 6.- La cantidad de inspecciones podría sufrir variaciones en el futuro considerando el posible ingreso al MOU de Tokio de otros países latinoamericanos con costa en el Pacífico, y miembros del Acuerdo de Viña del Mar, que ya han manifestado interés por su ingreso a este Acuerdo Regional, lo que podría afectar la cantidad de naves posibles de inspeccionar y por ende a la cantidad de inspecciones fijadas para un OSERP.

E.- DE LOS RECURSOS ANTE LA MEDIDA DE DETENCIÓN DE UN BUQUE:

1.- Apelación a la Autoridad Marítima Nacional:

- a.- Tanto el MOU de Tokio como el Acuerdo de Viña del Mar, en su Sección 3.1-8 y anexo 1.C3.5, respectivamente, establecen que la Compañía de un buque o su representante tendrá el derecho de apelación contra una detención dispuesta por la Autoridad de un E.R.P. La iniciación del proceso de apelación no significará que la detención deba ser suspendida por este solo hecho. El OSERP informará adecuadamente al Capitán que le asiste este derecho de apelación.
 - b.- En base a lo anterior, al momento de la detención el Capitán deberá ser informado por el Inspector acerca de su derecho a apelar y del procedimiento oficial nacional de apelación, el que se encuentra descrito en la carta que se menciona en el párrafo V.- A.- 2.- b.-). (Ver anexo "E").
 - c.- Para poner en marcha esta apelación, el Capitán efectuará un requerimiento formal escrito para que la medida sea reconsiderada, dirigido al Capitán de 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 detención a la Secretaría del MOU de Tokio o Acuerdo de Viña del Mar. (Tokyo MOU Detention Review Panel, Viña del Mar Agreement).
- a.- Si un Armador u Operador decide no recurrir de esta medida directamente al ERP, pero aún desea dejar constancia de su desacuerdo con la medida, podrá presentar su reclamo a su Administración Marítima o a la OR que actúa en su representación, quienes podrán solicitar al ERP la reconsideración de la medida. Si el ERP acepta revertir la situación, informará esta decisión, además, a la Secretaría del MOU y del Acuerdo y a la Administración del APCIS/CIALA.
 - b.- Si la Administración o la OR no quedan conformes con la decisión adoptada por el ERP, podrá solicitar, ante la Secretaría de los Acuerdos la revisión del caso. Esta solicitud deberá ser presentada en un plazo máximo de 120 días, contados desde la fecha de levantamiento de la detención 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 Detención” (Panel), el que estará formado por tres autoridades del Acuerdo, elegidas alfabéticamente, excluyendo al E.R.P. 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, 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 OR, según corresponda. Las comunicaciones que se cursen entre el Panel y el ERP serán consideradas materias internas. Si las opiniones del Panel favorecen lo expuesto por el reclamante, se solicitará al ERP que reconsidere la medida de detención adoptada. Dado que la opinión del Panel no es obligatoria, el ERP podrá acceder a anular la detención y rectificar la información ya registrada en el APCIS o en CIALA, o la mantendrá. Cualquiera que sea la decisión final del ERP, ésta será comunicada por la Secretaría a las partes afectadas. Está expresamente considerado en las reglas de funcionamiento del Panel que el resultado de sus análisis no podrá ser utilizado para requerir compensaciones financieras.

VI.- ANEXOS:

- "A": Textos del Acuerdo de Viña del Mar y del MOU de Tokio.
"B": Puertos habilitados para efectuar controles por el ERP.
"C": Formatos:
 Apéndice N° 1 - Formato credencial y timbre para OSERP.
 Apéndice N° 2 - Formato notificación a Estado de abanderamiento por detención.
 Apéndice N° 3 - Formato notificación a Estado de abanderamiento por levantamiento de detención.
 Apéndice N° 4 - Formato informe deficiencias no rectificadas totalmente.
 Apéndice N° 5 - Formato de mensaje naval de detención.
 Apéndice N° 6 - Formato de mensaje naval de levantamiento de detención.
 Apéndice N° 7 - Formato de OPI para restitución de combustible.
"D": Formularios de Inspección:
 Apéndice N° 1 - Formulario "A" Registro de Inspección.
 Apéndice N° 2 - Formulario "B" Registro de Deficiencias.
 Apéndice N° 3 - Formulario "C" Aviso de Detención y Levantamiento.
"E": Modelo de carta para el Capitán (anverso y reverso).

- 2.- **DERÓGASE** la Directiva N° O-71/004, aprobada por resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12600/222 Vrs., ambas de fecha 16 de marzo de 2007.

- 3.- **ANÓTESE**, comuníquese y publíquese en la página web Intranet de esta Dirección General, para conocimiento y cumplimiento.

VALPARAÍSO, 20 DIC 2019

(FIRMADO)
IGNACIO MARDONES COSTA
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- D.S. Y O.M.
- 2.- D.I.M. Y M.A.A.
- 3.- D.G.T.M. Y M.M. (Depto. Planes).
- 4.- D.G.T.M. Y M.M. (Depto. Jurídico – Div. Reglamentos y Publicaciones).