

CUESTIONARIO PREVIO A LA AUDITORÍA

El Estado Miembro que se somete a la auditoría debería enviar el cuestionario previo a la auditoría (PAQ), debidamente cumplimentado, tan pronto como sea posible y, a más tardar, dos meses después de haberlo recibido, y actualizarlo como corresponda en los tres meses como máximo previos a la auditoría.

La estructura del PAQ se ajusta a las secciones y disposiciones del Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III); al cumplimentar el formulario debería incluirse esta referencia.

En el informe final se podrá utilizar todo material proporcionado.

El Estado Miembro debería ser claro y conciso en sus descripciones y respuestas y, si resulta más fácil, enlazar las respuestas a los apéndices o documentos adjuntos al PAQ con las descripciones, procedimientos, diagramas, etc., que sean de interés para responder a las preguntas del PAQ e ilustrar la implantación por el Estado Miembro de los instrumentos aplicables de la OMI.

NOTA: Para acceder al texto de las referencias destacadas en este PAQ se puede llegar haciendo clic sobre el respectivo hipervínculo, en caso de tener acceso a internet y, en caso de no tenerlo, se puede acceder a través del Anexo complementario al PAQ, el cual debe ser descargado previamente en su computador y luego buscar en la Carpeta con la letra correspondiente el número del archivo de referencia. Por ejemplo, dentro de la carpeta "A - Instrumentos OMI" se encuentra el documento "A.15 CÓDIGO III.pdf".

INFORMACIÓN GENERAL

1 Nombre del Estado: República de Chile		
2 Datos completos del punto único de contacto designado a los efectos de la auditoría:		
Nombre y cargo	Capitán de Navío LT (Actual Personal a Contrata) Felipe SILVA Tomasoni Encargado Oficina Auditorías OMI Departamento de Asuntos Internacionales Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR)	
Dirección	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Errázuriz 537, Valparaíso Chile	Nº de teléfono: +56-32-2208016 Nº de celular: +56-9-99910765 Email: fsilva@directemar.cl Email: felipesilva1958@hotmail.cl

3 Datos completos de la(s) entidad(es) gubernamental(es) con competencia en los siguientes ámbitos de responsabilidad (cuando la responsabilidad compete a varias entidades, inclúyanse los datos de cada una de esas entidades gubernamentales):

3.1. SEGURIDAD.

3.1.1. Estado de Abanderamiento.

a) Nombre de la Entidad Gubernamental principal: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR).

Dirección: Errázuriz 537, Valparaíso, Chile.

Sitio en la Red: www.directemar.cl

Instrumentos de la OMI y legislación/reglas nacionales principales de los que la entidad es responsable:

Instrumentos OMI:

Los instrumentos de la OMI utilizados por el Estado de Abanderamiento en el ámbito de la seguridad son los siguientes:

- Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 74, promulgado por D.S. N° 328, del 15 de abril de 1980 ([ver Anexo, ref. A.1](#)).
- Protocolo de 1988 al Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, promulgado por D.S. N° 1.438, del 28 de agosto de 2000 ([ver Anexo, ref. A.2](#)).
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, COLREG, promulgado por D.S. N° 473, del 12 de agosto de 1977 ([ver Anexo, ref. A.3](#)).
- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, LL, promulgado por D.S. N° 241, del 26 de marzo de 1975 ([ver Anexo, ref. A.4](#)).
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, promulgado por D.S. N° 1.437, del 28 de agosto de 2000 ([ver Anexo, ref. A.5](#)).
- Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques 1969, promulgado por D.S. N° 22, del 06 de enero de 1983 ([ver Anexo, ref. A.6](#)).
- Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, enmendado, STCW 1978, promulgado por D.S. N° 662, de fecha 09 de julio de 1987 ([ver Anexo, ref. A.7](#)).
- Enmiendas de Manila 2010 al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 1978, aprobada por D.S. (MINREL) N° 47, del 02 de abril de 2012 ([ver Anexo, ref. A.11](#)).
- Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI (Código III) ([ver Anexo, ref. A.15](#)).
- Lista No Exhaustiva de 2019, de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código III ([ver Anexo, ref. A.16](#)).

Normas Nacionales:

La legislación nacional utilizada por el Estado de Abanderamiento en el ámbito de la seguridad es la siguiente:

Leyes:

- Ley de Navegación, D.L. N° 2.222, del 21 de mayo de 1978 ([ver Anexo, ref. B.1](#)).
- Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, (DIRECTEMAR), D.F.L. N° 292, del 25 de julio de 1953 ([ver Anexo, ref. B.2](#)).
- Ley N° 19.300, de 2010: Ley Sobre Bases Generales del Medioambiente ([ver Anexo, ref. B.3](#)).

Reglamentos:

- Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ([ver Anexo, ref. C.1](#)).
- Reglamento para el Equipamiento de los Cargos de Cubierta de las Naves y Artefactos Navales Nacionales ([ver Anexo, ref. C.2](#)).
- Reglamento de Inspección y Certificación del Estado de la Maniobra para Carga y Descarga de Naves ([ver Anexo, ref. C.3](#)).
- Reglamento para Fijar las Dotaciones Mínimas de Seguridad de las Naves ([ver Anexo, ref. C.4](#)).
- Reglamento Nacional de Arqueo de Naves ([ver Anexo, ref. C.5](#)).
- Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República ([ver Anexo, ref. C.6](#)).
- Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo ([ver Anexo, ref. C.7](#)).
- Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las naves Mercantes y Especiales Mayores y de Artefactos Navales, sus inspecciones y reconocimientos ([ver Anexo, ref. C.8](#)).
- Reglamento sobre el Reconocimiento de Naves y Artefactos Navales ([ver Anexo, ref. C.9](#)).
- Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, aprobado por D.S. (M) N° 90, del 15 de junio de 1999 ([ver Anexo, ref. C.10](#)).
- Reglamento del Registro de Naves y Artefactos Navales ([ver Anexo, ref. C.11](#)).
- D.S. N° 26, del 23 de febrero de 1987, Reglamento de Trabajo a bordo de naves de la Marina Mercante Nacional ([ver Anexo, ref. C.27](#)).

Directivas/Circulares:

- O-72/017: Dispone Procedimientos para dar cumplimiento a las Prescripciones del Código Internacional sobre el Programa mejorado de Reconocimientos de Graneleros y Petroleros, 2011 (Código ESP 2011) ([ver Anexo, ref. D.1](#)).
- O-71/033: Dispone la adopción de las Normas de Funcionamiento de las Luces de Navegación, los reguladores de las Luces de Navegación y el equipo conexo ([ver Anexo, ref. D.2](#)).
- O-22/021: Dispone la implementación de la Masa Bruta Verificada del contenedor lleno según Regla 2, Capítulo VI, del Convenio SOLAS, 1974 ([ver Anexo, ref. D.3](#)).
- O-75/004: Imparte instrucciones para el Mantenimiento y la Inspección de los Sistemas

Fijos de Extinción de Incendio a base de Anhídrido Carbónico ([ver Anexo, ref. D.4](#)).

- O-75/002: Actualiza Instrucciones sobre requisitos que se deben cumplir al instalar bancos de CO2 portátiles, en Buques de Bandera Nacional ([ver Anexo, ref. D.5](#)).
- O-71/030: Establece Normas Complementarias que deberán cumplir las naves que cargan Maderas sobre cubierta en los Puertos Nacionales ([ver Anexo, ref. D.6](#)).
- O-73/006: Imparte Instrucciones para el otorgamiento de Certificados de Seguridad a Buques Mercantes Mayores y Especiales Mayores, excepto pesqueros, que enarbolan pabellón nacional, bajo la modalidad del Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (SARC) ([ver Anexo, ref. D.7](#)).
- O-71/028: Dispone Procedimientos para cumplir prescripciones del Capítulo III, del Convenio SOLAS 1974, enmendado, sobre los Dispositivos de Salvamento ([ver Anexo, ref. D.8](#)).
- O-71/029: Dispone Procedimientos para la aprobación u homologación, mantenimiento y compatibilidad electromagnética de los Sistemas, Aparatos Náuticos y Registradores de Datos de la Travesía, conforme a lo dispuesto en las reglas 16, 17, 18, 19 y 20 del Capítulo V, del Convenio SOLAS 1974, enmendado ([ver Anexo, ref. D.9](#)).
- O-71/027: Dispone Procedimientos para dar cumplimiento a las prescripciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) ([ver Anexo, ref. D.10](#)).
- O-71/026: Establece Procedimientos para la aprobación de extintores portátiles de incendios para usos marinos y normas para su mantenimiento, para dar cumplimiento a las prescripciones de la Regla II-2/10.3, del Convenio SOLAS enmendado ([ver Anexo, ref. D.11](#)).
- O-71/024: Dispone Procedimientos para la aprobación u homologación de los Sistemas de Seguridad contra incendios, establecidos en el Código Internacional de Seguridad Contra Incendios (Código SSCI) ([ver Anexo, ref. D.12](#)).
- O-73/005: Establece los Requisitos y Procedimientos para optar al Certificado de Entidad Técnica del Servicio Móvil Marítimo ([ver Anexo, ref. D.13](#)).
- O-71/013: Imparte Instrucciones respecto a la confección y aprobación del Plano de lucha Contra incendios y de Dispositivos y Medios de Salvamento para las naves y artefactos navales (Plano de Seguridad) ([ver Anexo, ref. D.14](#)).
- O-73/001: Imparte instrucciones para inspeccionar Radiobalizas de Localización de Siniestros (RLS) y controlar su registro ([ver Anexo, ref. D.15](#)).
- O-71/022: Dispone procedimiento para la aprobación de Dispositivos y Medios de Salvamento ([ver Anexo, ref. D.16](#)).
- O-71/023: Imparte Instrucciones para la aprobación y el Control de las Estaciones de Servicio de Balsas ([ver Anexo, ref. D.17](#)).
- G-03/001: Regula la composición y las reglas de funcionamiento de la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos ([ver Anexo, ref. D.18](#)).
- O-32/013: Establece procedimientos de seguridad para el transporte marítimo, manipulación y mantenimiento temporal de nitrato de amonio en los recintos portuarios ([ver Anexo, ref. D.19](#)).

Resoluciones:

- Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 6.560/5: Aprueba Manual de Procedimientos del

usuario marítimo para el otorgamiento de títulos, matrículas, licencias, credenciales, permisos, certificados y otras autorizaciones, del 29 de diciembre de 2008 ([ver Anexo, ref. E.1](#)).

- Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.600/14: Resoluciones que disponen los cursos, planes y programas de estudio que deben cumplir los oficiales y tripulantes de la Marina Mercante Nacional para oficiales del área de cubierta, del 03 de enero de 2001 ([ver Anexo, ref. E.2](#)).
- Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.600/17: Resoluciones que disponen los cursos, planes y programas de estudio que deben cumplir los oficiales y tripulantes de la Marina Mercante Nacional para oficiales del área de máquinas, del 03 de enero de 2001 ([ver Anexo, ref. E.3](#)).
- Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.600/18: Resolución que dispone los cursos, planes y programas de estudio que deben cumplir los oficiales y tripulantes de la Marina Mercante Nacional para oficiales del área de cubierta y máquinas, del 03 de enero de 2001 ([ver Anexo, ref. E.4](#)).
- Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.600/482: Establece las normas y procedimientos para que facultativos reconocidos puedan expedir Certificados Médicos a la Gente de Mar, del 20 de noviembre de 2016 ([ver Anexo, ref. E.5](#)).
- Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.620/01/1 Vrs.: Establece los cursos modelo OMI y cursos de capacitación obligatorios para los Oficiales y Tripulantes de la Marina Mercante Nacional, la vigencia y la modalidad para actualizar la vigencia de los respectivos certificados de suficiencia, del 15 de diciembre de 2016 ([ver Anexo, ref. E.6](#)).
- Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.600/01/168 Vrs.: Aprueba el Curso de Formación para Oficial Electrotécnico, del 07 de febrero de 2017 ([ver Anexo, ref. E.7](#)).
- Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.600/01/23 Vrs., del 19 de enero de 2017: Establece el procedimiento y los requisitos para otorgar los siguientes títulos derivados de las enmiendas de Manila al Convenio STCW 1978 ([ver Anexo, ref. E.8](#)):
 - Oficial Electrotécnico
 - Tripulante de Primera de Puente
 - Tripulante de Primera de Máquinas
 - Tripulante Electrotécnico
- Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.600/01/777: Curso 7.11 “Formación Básica para los buques que operan en Aguas Polares”, del 14 de junio de 2019 ([ver Anexo, ref. E.9](#)).
- Resolución D.G.T.M. y M.M. ORD. N° 12.600/01/843: Curso 7.12 “Formación Avanzada para los buques que operan en Aguas Polares”, de 26 de junio de 2019 ([ver Anexo, ref. E.10](#)).

Procedimientos:

- Procedimientos de Inspección del Servicio de Inspecciones Marítimas, PROINSP, con denominación:
 - 100 Área Administrativa ([ver Anexo, ref. F.1](#)).
 - 200 Área Navegación y Maniobras ([ver Anexo, ref. F.2](#)).
 - 300 Área Máquinas y Construcción Naval ([ver Anexo, ref. F.3](#)).
 - 400 Área Telecomunicaciones ([ver Anexo, ref. F.4](#)).
 - 500 Área Inspecciones Comunes ([ver Anexo, ref. F.5](#)).
 - 600 Área Prevención Contaminación ([ver Anexo, ref. F.6](#)).

- 700 Área PBIP ([ver Anexo, ref. F.7](#)).
- 800 Área ISM ([ver Anexo, ref. F.8](#)).
- 900 Área Naves Menores ([ver Anexo, ref. F.9](#)).
- 1000 Seguridad Personal ([ver Anexo, ref. F.10](#)).

b) Nombre de la Entidad Gubernamental complementaria.

En el ámbito de la seguridad no hay entidades gubernamentales en Chile, distintas de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), que tengan competencias reglamentarias para fiscalizar a bordo de las naves de bandera nacional, en el desempeño de sus funciones como Estado de Abanderamiento.

El Ministerio del Trabajo y Previsión Social, para el caso de la prevención e investigación de los accidentes laborales a bordo, descansa en las competencias de la Autoridad Marítima y en las investigaciones que realizan los fiscales marítimos de DIRECTEMAR.

Si eventualmente se requiere la participación de alguna entidad gubernamental complementaria, para la ratificación e implementación de algún instrumento de la OMI, las coordinaciones y actividades necesarias para su implementación efectiva, se realizan a través del Comité Coordinador de la Administración Marítima Nacional (CCAMN).

3.1.2. Estado Ribereño.

a) Nombre de la Entidad Gubernamental principal: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR)

Dirección: Errázuriz 537, Valparaíso, Chile.

Sitio en la Red: www.directemar.cl

Instrumentos de la OMI y legislación/reglas nacionales principales de los que la entidad es responsable:

Instrumentos OMI:

Los instrumentos de la OMI utilizados por el Estado Ribereño en el ámbito de la seguridad son los siguientes:

- Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 74, promulgado por D.S. N° 328, del 15 de abril de 1980, Capítulo V, Reglas 4, 5, 7, 9, 10, 11 y 13 ([ver Anexo, ref. A.1](#))
- Convenio Internacional Sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, 1979, D.S. N° 943, del 06 de noviembre de 1981 ([ver Anexo, ref. A.8](#)).
- Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI (Código III) ([ver Anexo, ref. A.15](#)).
- Lista No Exhaustiva de 2019, de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código III ([ver Anexo, ref. A.16](#)).
- Circular MSC.1-Circ.1310-Rev.1, del 21 noviembre de 2014: Manual Conjunto OMI/OHI/OMM, relativo a la Información sobre Seguridad Marítima (ISM), revisado. ([ver Anexo, ref. A.12](#)).

- OMM N° 558: Manual de servicios meteorológicos marinos (Edición de 2018) ([ver Anexo, ref. A.13](#)).
- OMM N° 471: Guía de servicios meteorológicos marinos (Edición de 2018) ([ver Anexo, ref. A.14](#)).
- Circular SAR.8/Circ.1/Corr. 2, del 22 de marzo de 2005: Áreas de responsabilidad de los RCC's o MRCC's ingresados al Módulo GISIS OMI ([ver Anexo, ref. A.17](#))

Normas Nacionales:

La legislación nacional utilizada por el Estado Ribereño en el ámbito de la seguridad es la siguiente:

Leyes:

- Ley de Navegación, D.L. N° 2.222, del 21 de mayo de 1978, art. 101 – 170 ([ver Anexo, ref. B.1](#))
- Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, del 25 de julio de 1953, Art. 3 ([ver Anexo, ref. B.2](#)).
- D.S. N° 329, del 01 de mayo de 1874: Crea la Oficina Hidrográfica de la Marina Nacional ([ver Anexo, ref. B.5](#))
- Ley N° 19.002, de 1990: Cambia denominación del Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile por la de Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile ([ver Anexo, ref. B.6](#)).
- Ley N° 16.771, del 22 de marzo de 1968: Cambia nombre al Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada y dispone que se denominará Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile y constituirá un servicio dependiente de esa Institución; señala sus funciones y establece sus recursos ([ver Anexo, ref. B.7](#)).

Reglamentos:

- Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Capítulo 1, letras a. y e., Art. 3 y Art. 74 ([ver Anexo, ref. C.1](#))
- D.S. de Marina N° 1.190, del 29 de diciembre de 1976: Organiza el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, dependiente de la Armada de Chile, en su forma enmendada ([ver Anexo, ref. C.13](#)).
- D.S. N° 25, de 1966: Designa al Instituto Hidrográfico de la Armada como única Autoridad Oficial del Estado en el Control y Difusión de la Hora Oficial y de Señales Horarias para fines de Navegación ([ver Anexo, ref. C.14](#)).
- D.S. N° 26, de 1966: Designa al Instituto Hidrográfico de la Armada como Representante Oficial de Chile ante el Sistema Internacional de Alarma de Tsunamis del Pacífico y crea un Sistema Nacional de Alarma de Maremotos ([ver Anexo, ref. C.15](#)).
- D.S. N° 192, de 1969: Aprueba el Reglamento Orgánico del Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile ([ver Anexo, ref. C.16](#)).
- D.S. N° 814, de 1971: Crea el Comité Oceanográfico Nacional (CONA) ([ver Anexo, ref. C.17](#)).
- D.S. N° 711, de 1975: Dispone que el Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile controle la actividad científica y almacene la información Hidro-Oceanográfica ([ver Anexo, ref. C.18](#)).

- D.S. N° 784, de 1985: Modifica el Reglamento Orgánico del Instituto Hidrográfico de la Armada, traspasa funciones del Departamento de Señalización Marítima a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ([ver Anexo, ref. C.19](#)).
- D.S. N° 399, de 2011: Asigna dependencia militar y administrativa del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ([ver Anexo, ref. C.20](#)).
- D.S. de Marina N° 550, del 7 de julio de 1983: Establece el Sistema Chileno de Notificación de la Situación de los Buques (CHILREP) ([ver Anexo, ref. C.21](#)).
- Derroteros de las Costas de Chile, incluyendo las disposiciones de la Autoridad Marítima de Chile, incluidas en cada tomo del Derrotero (No incluido en Anexo, dada su gran cantidad de páginas).
- Radio Ayudas a la Navegación, Publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, N° 3008. (No incluido en Anexo, por ser un documento que se encuentra sujeto a venta).
- D.S. N° 392, de 2001: Aprueba el Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo ([ver Anexo, ref. C.23](#)).
- Reglamento de Practicaje y Pilotaje ([ver Anexo, ref. C.22](#)).

Directivas/Circulares:

- Directiva de Búsqueda y Salvamento Marítimo Fluvial y Lacustre, del 04 de julio de 2008 ([ver Anexo, ref. D.20](#)).
- Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-02/001, del 26 de agosto de 2014: Establece las Funciones, Procedimientos y Flujos de Información de la Central de Monitoreo y Análisis para Materializar la Vigilancia, Control, Alerta y Respuesta de los Espacios Marítimos, Fluviales y Lacustres de Responsabilidad Nacional y la Activación de la Sala de Situación de la Autoridad Marítima Nacional ([ver Anexo, ref. D.21](#)).
- Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-63/003, del 21 de febrero de 2017: Establece normas y procedimientos, para informar inauguraciones, modificaciones y novedades en las ayudas a la navegación ([ver Anexo, ref. D.22](#)).
- Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-61/001, del 22 de mayo de 2013: Dispone la jurisdicción, organización, misión y responsabilidad de los Centros Zonales de Señalización Marítima, con el propósito de contribuir a la seguridad de la navegación ([ver Anexo, ref. D.23](#)).
- Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° G-03/001: Regula la composición y las reglas de funcionamiento de la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos ([ver Anexo, ref. D.18](#)).
- Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° M-04/003: Imparte instrucciones relativas a los procedimientos operacionales para la difusión de mensajes de Información sobre Seguridad Marítima e Información SAR, en el área de responsabilidad nacional ([ver Anexo, ref. D.24](#)).
- Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° A-41/013: Establece las condiciones para el otorgamiento de autorización de zarpe, informe de recalada y reporte de posiciones de embarcaciones deportivas nacionales, Título II, párrafo B1 y B2 ([ver Anexo, ref. D.40](#)).
- Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° A 63/001: Instrucciones para el Tratamiento de Buques Pesqueros y de Investigación pesquera extranjeros en puertos nacionales y durante su desplazamiento en el Área Marítima de responsabilidad nacional, título IV, párrafos A y B ([ver Anexo, ref. D.41](#)).

- Directiva D.G.T.M. Y M.M. Ord. N° O-12/001: Instrucciones sobre ingreso y tratamiento de buques de guerra extranjeros en tráfico comercial, Título II, párrafo B ([ver Anexo, ref. D.42](#)).
- Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N°O-41/001: Medidas para salvaguardar la vida humana en el mar ante condiciones de tiempo adversas, Título I, párrafo B (Establece pronósticos meteorológicos) ([ver Anexo, ref. D.43](#)).
- Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-12/003: Imparte instrucciones para el Control del Tráfico Marítimo en el Estrecho de Magallanes, Título II, Instrucciones ([ver Anexo, ref. D.44](#)).
- Circular D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-63/002, del 03 de diciembre de 2012: Establece Normas de Señalización Marítima para Balsas-Jaulas de cultivos marinos e instalaciones relacionadas” ([ver Anexo, ref. D.25](#)).
- Circular D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-63/001, del 03 de diciembre de 2012: Establece procedimiento para solicitar, instalar y modificar Ayudas a la Navegación ([ver Anexo, ref. D.26](#)).
- Circular D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-80/009: Establece procedimientos y condiciones a buques mercantes que navegan aguas del Canal Beagle / Cabo de Hornos, Título I, párrafo H ([ver Anexo, ref. D.45](#)).
- Circular D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-41/004: Imparte instrucciones para dar protección a bañistas y deportistas náuticos en el área marítima, fluvial y lacustre de responsabilidad de la autoridad marítima ([ver Anexo, ref. D.46](#)).

b) Nombre de la Entidad Gubernamental complementaria.

En el ámbito de la seguridad no hay entidades gubernamentales en Chile, distintas de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), que tengan competencias reglamentarias para fiscalizar en la jurisdicción de la Autoridad Marítima, en el desempeño de sus funciones como Estado Ribereño.

El Ministerio del Trabajo y Previsión Social, para el caso de la prevención e investigación de los accidentes laborales en los puertos, descansa en las competencias de la Autoridad Marítima y en las investigaciones que realizan los fiscales marítimos de DIRECTEMAR.

Si eventualmente se requiere la participación de alguna entidad gubernamental complementaria, para la ratificación e implementación de algún instrumento de la OMI, las coordinaciones y actividades necesarias para su implementación efectiva, se realizan a través del Comité Coordinador de la Administración Marítima Nacional (CCAMN).

3.1.3. Estado Rector del Puerto.

a) Nombre de la Entidad Gubernamental principal: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR)

Dirección: Errázuriz 537, Valparaíso, Chile.

Sitio en la Red: www.directemar.cl

Instrumentos de la OMI y legislación/reglas nacionales principales de los que la entidad es responsable:

Instrumentos OMI:

Los instrumentos de la OMI utilizados por el Estado Rector del Puerto en el ámbito de la seguridad son los siguientes:

- Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 74, promulgado por D.S. N° 328, del 15 de abril de 1980. ([ver Anexo, ref. A.1](#)).
- Protocolo de 1988 al Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, promulgado por D.S. N° 1.438, del 28 de agosto de 2000 ([ver Anexo, ref. A.2](#)).
- Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, enmendado, STCW 1978, promulgado por D.S. N° 662, del 09 de julio de 1987 ([ver Anexo, ref. A.7](#)).
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, COLREG, promulgado por D.S. N° 473, del 12 de agosto de 1977 ([ver Anexo, ref. A.3](#)).
- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, LL, promulgado por D.S. N° 241, del 26 de marzo de 1975 ([ver Anexo, ref. A.4](#)).
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, promulgado por D.S. N° 1.437, del 28 de agosto de 2000 ([ver Anexo, ref. A.5](#)).
- Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques 1969, promulgado por D.S. N° 22, del 06 de enero de 1983 ([ver Anexo, ref. A.6](#)).
- Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI (Código III) ([ver Anexo, ref. A.15](#)).
- Lista No Exhaustiva de 2019, de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código III ([ver Anexo, ref. A.16](#)).

Normas Nacionales:

La legislación nacional utilizada por el Estado Rector del Puerto en el ámbito de la seguridad es la siguiente:

- Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ([ver Anexo, ref. C.1](#)).
- Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República ([ver Anexo, ref. C.6](#)).
- Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo ([ver Anexo, ref. C.7](#)).
- Reglamento sobre el Reconocimiento de Naves y Artefactos Navales ([ver Anexo, ref. C.9](#)).

Procedimientos:

- Procedimientos de Inspección del Servicio de Inspecciones Marítimas, PROINSP, denominación 1100: Estado Rector del Puerto. ([ver Anexo, ref. F.11](#))

b) Nombre de la Entidad Gubernamental complementaria.

En el ámbito de la seguridad no hay entidades gubernamentales en Chile, distintas de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), que tengan competencias reglamentarias o funciones que fiscalizar a bordo de naves extranjeras, en el desempeño de sus funciones como Estado Rector del Puerto.

Si eventualmente se requiere la participación de alguna entidad gubernamental complementaria, para la ratificación e implementación de algún instrumento de la OMI, las coordinaciones y actividades necesarias para su implementación efectiva, se realizan a través del Comité Coordinador de la Administración Marítima Nacional (CCAMN).

3.2. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO.

3.2.1. Estado de Abanderamiento.

a) Nombre de la Entidad Gubernamental principal: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR)

Dirección: Errázuriz 537, Valparaíso, Chile.

Sitio en la Red: www.directemar.cl

Instrumentos de la OMI y legislación/reglas nacionales principales de los que la entidad es responsable:

Instrumentos OMI:

Los instrumentos de la OMI utilizados por el Estado de Abanderamiento en el ámbito de la protección del medio ambiente marino son los siguientes:

- Convenio Internacional para la Contaminación por Buques, 1973 y su Protocolo de 1978, MARPOL 73/78, promulgado por D.S. N° 1.689, del 14 de Noviembre de 1994 ([ver Anexo, ref. A.9](#)).
- D.S. (MINREL) N° 258: Promulga el Anexo V (Facultativo) del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, y sus enmiendas ([ver Anexo, ref. A.10](#)).
- Decreto N°1.689, del 04 de mayo de 1995: Promulga el Protocolo relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973 ([ver Anexo, ref. A.18](#)).
- Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI (Código III) ([ver Anexo, ref. A.15](#)).
- Lista No Exhaustiva de 2019, de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código III ([ver Anexo, ref. A.16](#)).

Normas Nacionales:

La legislación nacional utilizada por el Estado de Abanderamiento en el ámbito de la protección del medio ambiente marino es la siguiente:

Leyes:

- Ley de Navegación, D.L. N° 2.222, del 21 de mayo de 1978 ([ver Anexo, ref. B.1](#)).
- Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, del 25 de julio de 1953 ([ver Anexo, ref. B.2](#)).

Reglamentos:

- Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General del Territorio

Marítimo y de Marina Mercante (ver Anexo, ref. C.1).

- Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (ver Anexo, ref. C.12).
- Reglamento sobre el Reconocimiento de Naves y Artefactos Navales (ver Anexo, ref. C.9).

Directivas/Circulares:

- G-03/001: Regula la composición y las reglas de funcionamiento de la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos (ver Anexo, ref. D.18).
Nota: Se eliminó la G-03/002 dado que se refundió en la G-03/001.
- A-52/002: Establece procedimientos para dar cumplimiento a normas para prevenir la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias nocivas desde buques que operen en la zona antártica, conforme al Convenio MARPOL 73/78 (ver Anexo, ref. D.27).
- A-52/004: Dispone las exigencias técnicas ambientales de las prescripciones operativas para la aprobación de sistemas de tratamiento de aguas sucias en buques y artefactos navales, que lo requieran de conformidad con lo dispuesto en Título II, Capítulo 5°, del Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática (ver Anexo, ref. D.28).
- A-53/002: Dispone y establece el procedimiento para la confección y presentación de Planes de Emergencia, para combatir la contaminación ante derrames de hidrocarburos y material mínimo de respuesta, para naves que enarbolan el pabellón chileno (ver Anexo, ref. D.29).
- A-53/003: Dispone y establece el procedimiento para la confección y presentación de Planes de Contingencia de respuesta, contra la contaminación de las aguas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas líquidas contaminantes o, que sean susceptibles de contaminar, material mínimo de respuesta y lineamientos para empresas dedicadas a las tareas de contención, recuperación, limpieza y disposición final de los residuos recuperados (ver Anexo, ref. D.30).

b) Nombre de la Entidad Gubernamental complementaria.

En el ámbito de la protección del medio ambiente marino no hay entidades gubernamentales en Chile, distintas de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), que tengan competencias reglamentarias o funciones que fiscalizar a bordo de naves nacionales, en el desempeño de sus funciones como Estado de Abanderamiento.

Si eventualmente se requiere la participación de alguna entidad gubernamental complementaria, para la ratificación e implementación de algún instrumento de la OMI, las coordinaciones y actividades necesarias para su implementación efectiva, se realizan a través del Comité Coordinador de la Administración Marítima Nacional (CCAMN).

3.2.2. Estado Ribereño.

a) Nombre de la Entidad Gubernamental principal: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR).

Dirección: Errázuriz 537, Valparaíso, Chile.

Sitio en la Red: www.directemar.cl

Instrumentos de la OMI y legislación/reglas nacionales principales de los que la entidad es responsable:

Instrumentos OMI:

Los instrumentos de la OMI utilizados por el Estado Ribereño en el ámbito de la protección del medio ambiente marino son los siguientes:

- Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 74, promulgado por D.S. N° 328, del 15 de abril de 1980 ([ver Anexo, ref. A.1](#)).
- Protocolo de 1988 al Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, promulgado por D.S. N° 1.438, del 28 de agosto de 2000 ([ver Anexo, ref. A.2](#)).
- Convenio Internacional para la Contaminación por Buques, 1973 y su Protocolo de 1978, MARPOL 73/78, promulgado por D.S. N° 1.689, del 14 de noviembre de 1994. ([ver Anexo, ref. A.9](#)).
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, COLREG, promulgado por D.S. N° 473, del 12 de agosto de 1977 ([ver Anexo, ref. A.3](#)).
- Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, LL, promulgado por D.S. N° 241 del 26 de marzo de 1975 ([ver Anexo, ref. A.4](#)).
- Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques 1969, promulgado por D.S. N° 22, del 06 de enero de 1983 ([ver Anexo, ref. A.6](#)).
- Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, enmendado, STCW 1978, promulgado por D.S. N° 662, de fecha 09 de Julio de 1987 ([ver Anexo, ref. A.7](#)).
- Enmiendas de Manila 2010 al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW 1978, aprobadas por D.S. (MINREL) N° 47, del 2 de Abril de 2012 ([ver Anexo, ref. A.11](#)).
- Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI (Código III) ([ver Anexo, ref. A.15](#)).
- Lista No Exhaustiva de 2019, de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código III ([ver Anexo, ref. A.16](#)).

Normas Nacionales:

La legislación nacional utilizada por el Estado Ribereño en el ámbito de la protección del medio ambiente marino es la siguiente:

Leyes:

- Ley de Navegación, D.L. N° 2.222, del 21 de mayo de 1978 ([ver Anexo, ref. B.1](#)).
- Ley N°19.300, de 2010: Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente ([ver Anexo, ref. B.3](#)).
- Ley N° 20.417, de 2010: Crea Superintendencia de Medio Ambiente ([ver Anexo, ref. B.8](#)).
- Ley N°20.600, de 2012, Crea los Tribunales Ambientales ([ver Anexo, ref. B.9](#)).

Reglamentos:

- D.S. (MINDEF) N°1, de 1992: Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática ([ver Anexo, ref. C.12](#)).
- D.S. (MMA) N°40, de 2012: Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental ([ver Anexo, ref. C.24](#)).
- D.S. (MMA) N°1, de 2013: Reglamento del Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes ([ver Anexo, ref. C.25](#)).

b) Nombre de la Entidad Gubernamental complementaria.

En el ámbito de la protección del medio ambiente marino no hay entidades gubernamentales en Chile, distintas de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), que tengan competencias reglamentarias o funciones que fiscalizar en la jurisdicción de la Autoridad Marítima, en el desempeño de sus funciones como Estado Ribereño.

El Ministerio de Medio Ambiente (MMA) y la Superintendencia de Medio Ambiente, aunque poseen algunas facultades legales, su normativa aún no está madura (Ley 19.300/2010 Sobre Bases Generales del Medio Ambiente y Ley 20.417/2010 que creó la Superintendencia de Medio Ambiente) y descansan en DIRECTEMAR para la fiscalización de las normas nacionales e internacionales.

Si eventualmente se requiere la participación de alguna entidad gubernamental complementaria, para la ratificación e implementación de algún instrumento de la OMI, las coordinaciones y actividades necesarias para su implementación efectiva, se realizan a través del Comité Coordinador de la Administración Marítima Nacional (CCAMN).

3.2.3. Estado Rector del Puerto.

a) Nombre de la Entidad Gubernamental principal: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR)

Dirección: Errázuriz 537, Valparaíso, Chile.

Sitio en la Red: www.directemar.cl

Instrumentos de la OMI y legislación/reglas nacionales principales de los que la entidad es responsable:

Instrumentos OMI:

Los instrumentos de la OMI utilizados por el Estado Rector del Puerto en el ámbito de la Protección del medio ambiente marino son los siguientes:

- Convenio Internacional para la Contaminación por Buques, 1973 y su Protocolo de 1978, MARPOL 73/78, promulgado por D.S. N° 1.689, del 14 de Noviembre de 1994 ([ver Anexo, ref. A.9](#)).
- Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI (Código III) ([ver Anexo, ref. A.15](#)).
- Lista No Exhaustiva de 2019, de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código III ([ver Anexo, ref. A.16](#)).

Normas Nacionales:

La legislación nacional utilizada por el Estado Rector del Puerto en el ámbito de la Protección del medio ambiente marino es la siguiente:

- Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ([ver Anexo, ref. C.1](#))
- Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República ([ver Anexo, ref. C.6](#))
- Reglamento sobre el Reconocimiento de Naves y Artefactos Navales ([ver Anexo, ref. C.9](#))
- Procedimientos de Inspección del Servicio de Inspecciones Marítimas, PROINSP, denominación 1100: Estado Rector del Puerto ([ver Anexo, ref. F.11](#)).

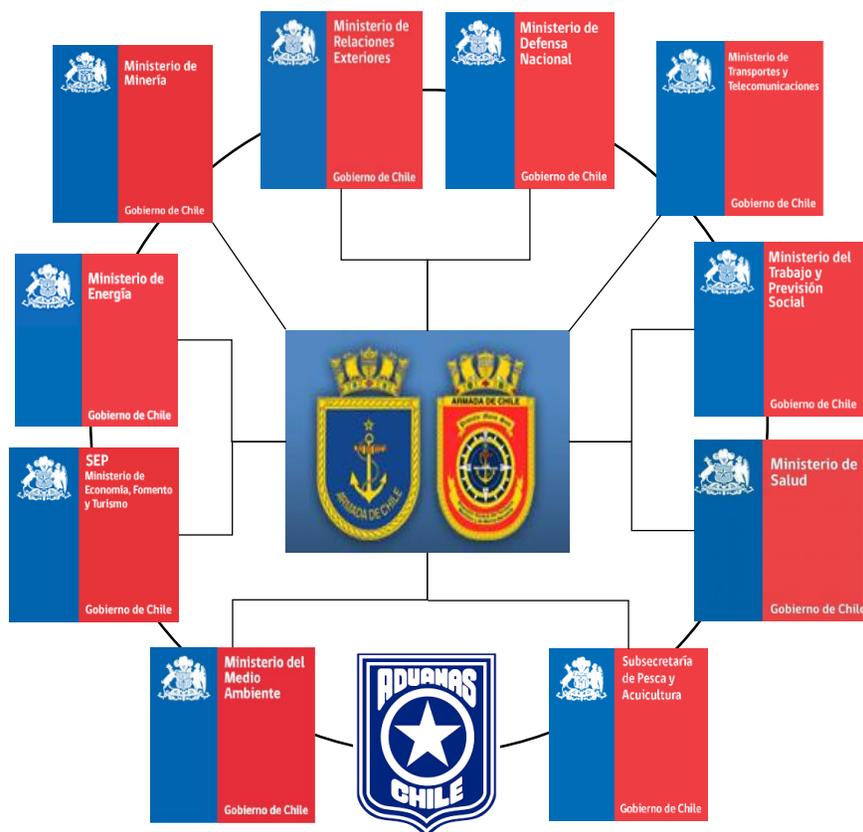
b) Nombre de la Entidad Gubernamental complementaria:

En el ámbito de la protección del medio ambiente marino no hay entidades gubernamentales en Chile, distintas de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), que tengan competencias reglamentarias o funciones que fiscalizar a bordo de naves extranjeras, en el desempeño de sus funciones como Estado Rector del Puerto.

Si eventualmente se requiere la participación de alguna entidad gubernamental complementaria, para la ratificación e implementación de algún instrumento de la OMI, las coordinaciones y actividades necesarias para su implementación efectiva, se realizan a través del Comité Coordinador de la Administración Marítima Nacional (CCAMN).

4 **Facílese una descripción, preferiblemente a modo de organigrama y/o diagrama, que ilustre el ámbito de responsabilidad de cada entidad gubernamental anteriormente mencionada (describáse las responsabilidades de acuerdo con las obligaciones generales que se derivan de los instrumentos de la OMI).**

Comité de Coordinación de la Administración Marítima Nacional (CCAMN)



Descripción de responsabilidades:

Comité de Coordinación de la Administración Marítima Nacional (CCAMN).

El Comité de Contacto y Coordinación de la Administración Marítima de Chile, se formó por iniciativa de DIRECTEMAR, la cual cumpliendo su rol de Administración Sede, invitó formalmente a cada uno de los Organismos Públicos con competencias en materias del ámbito marítimo - portuario, a designar una persona como “punto de contacto”, para integrar un Comité; cuya función principal es facilitar y agilizar los procesos de ratificación e implementación de los instrumentos de la OMI.

El Comité sesionó por primera vez el 24 de mayo de 2018 y está integrado por profesionales de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Defensa, Transportes y Telecomunicaciones, Trabajo y Previsión Social, Energía, Medio Ambiente, Minería y Salud, además de representantes de la Subsecretaría de Pesca, del Servicio Nacional de Aduanas y del Sistema de Empresas Públicas, todos ellos coordinados por un oficial de DIRECTEMAR, quien posee las competencias adecuadas.

El Comité completo sesiona cada seis meses (dos reuniones anuales) y la comunicación entre ellos se realiza a través de medios electrónicos y el uso de la tecnología disponible. Además, desde el establecimiento del Comité, se ha llevado a cabo un importante flujo de comunicaciones electrónicas y reuniones de coordinación individuales, para la preparación y análisis de los documentos que se presentarán en las reuniones de la OMI, así como para las declaraciones en el plenario y los grupos de trabajo.

Entre las funciones más relevantes del Comité se encuentran: la identificación de las brechas a cubrir para la implementación efectiva de los instrumentos, la preparación y actualización de la estrategia general, el análisis de los temas emergentes en los Comités y Subcomités de la OMI, la preparación de los temas relativos a la auditoría obligatoria de la OMI y la participación en grupos de trabajo nacionales, para asumir una posición país en las materias de interés nacional, relacionadas con el medioambiente, el transporte marítimo y la seguridad marítima.

Para una mejor preparación y capacitación de los integrantes del Comité de Coordinación, en el mes de octubre de 2019, la mayoría de sus integrantes participó en el “Taller de Políticas de Transporte Marítimo” que ofrece la OMI a los países miembros. Esta preparación permitirá a Chile iniciar el trabajo de diseño y confección de una política de transporte marítimo, liderada por el Ministerio de Transportes, alineada con los Objetivos de Desarrollo Sustentable de la ONU, el Plan Estratégico de la OMI, la Estrategia General de la Administración Marítima Nacional y la Política Oceánica Nacional.

Como se acaba de mencionar, en ambos ámbitos, tanto de Seguridad y Protección Marítima como de Protección del Medio Ambiente Marino, la Administración Sede o entidad gubernamental principal es la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, la cual, para el cumplimiento de su misión y sus funciones, se encuentra organizada internamente en Direcciones Técnicas, Servicios, Departamentos, Divisiones, Secciones y otras dependencias, tal como se indica en el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ([ver Anexo, ref. C.1](#)), en especial en los Anexos 1 al 4 del citado Reglamento.

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) es una organización que depende de la Comandancia en Jefe de la Armada y del Ministerio de Defensa y es responsable de establecer, implementar y reforzar la legislación nacional e internacional con respecto a la seguridad marítima y prevención de la contaminación por buques en Chile.

La Autoridad Marítima Superior es el Director General y por delegación legal, los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto, quienes se encuentran distribuidos a lo largo del territorio nacional y se desempeñan como Autoridades Marítimas Regionales y Locales, respectivamente, y son los encargados de fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias dentro de sus respectivas áreas jurisdiccionales. Los Cónsules, en los casos que la ley lo determina, y los Alcaldes de Mar, de acuerdo con las atribuciones específicas que les asigna el Director General, se considerarán también autoridades marítimas para los efectos del ejercicio de ellas. Las citadas autoridades

regionales y locales tienen asignados medios humanos y materiales para el cumplimiento de sus correspondientes funciones en sus respectivas áreas jurisdiccionales.

DIRECTEMAR

La dirección y datos de contacto de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), con sus respectivas funciones, son los siguientes:

Dirección: Errázuriz 537, Valparaíso, Chile.

Teléfono: +56-32-2208101

Fax: +56-32-2208296

Email: director@directemar.cl

Las principales funciones de DIRECTEMAR, de acuerdo a su Reglamento Orgánico ([ver Anexo, ref. C.1](#)), artículo 3, son las siguientes:

- a.- 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; atender la señalización de las costas y rutas marítimas, así como también en lagos y ríos navegables de la República; y atender las telecomunicaciones marítimas de la Marina Mercante;
- b.- Velar por el desarrollo y eficiencia de la Marina Mercante Nacional, como asimismo, por el estudio de la organización y desarrollo del transporte marítimo, fluvial y lacustre;
- c.- Controlar y fiscalizar el material de las naves y artefactos navales, para asegurar su eficiencia y condiciones de navegabilidad;
- d.- Velar por el cumplimiento de las leyes, reglamentos y demás disposiciones relacionadas con la parte técnica y profesional de la Marina Mercante Nacional y de pesca y caza marítima, de la marina de turismo y de los deportes náuticos, tanto en lo concerniente a su personal como a su material;
- e.- Controlar y asegurar el mantenimiento del orden y la disciplina a bordo de las naves mercantes y especiales y de los artefactos navales;
- f.- Juzgar y sancionar al personal de la marina mercante, al personal de naves especiales y, en general, al personal que trabaja en faenas que las leyes le encomiendan fiscalizar, por faltas de carácter profesional o por faltas al orden, la seguridad o la disciplina;
- g.- Velar por el cumplimiento de las medidas de seguridad exigibles a las naves, artefactos navales, operaciones portuarias y demás faenas marítimas, fluviales o lacustres, sujetas a su fiscalización;
- h.- Dictaminar en los sumarios administrativos que se substancien sobre accidentes y siniestros marítimos, determinando las responsabilidades que correspondan en ellos y aplicando sanciones de acuerdo a la legislación y reglamentación vigente;
- i.- Otorgar títulos, matrículas, licencias, permisos y libretas de embarco en conformidad a la legislación y reglamentación vigente;
- j.- Ejercer la policía marítima, en la jurisdicción de la Autoridad Marítima, de acuerdo a la normativa vigente;
- k.- Ejercer la fiscalización y control de las playas y de los terrenos de playa fiscales en el mar, ríos y lagos; de las rocas, fondos de mar y porciones de agua dentro de las bahías, ríos y lagos, y a lo largo de las costas del litoral y de las islas, cuyo control y fiscalización otorgan las leyes al Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría para las Fuerzas Armadas;
- l.- Velar por la preservación del medio ambiente acuático de conformidad con lo previsto en la

Ley de Navegación, en los convenios internacionales ratificados por Chile, y demás normativa nacional;

m.- Participar y prestar la debida asesoría en asuntos o reuniones internacionales relativas a materias profesionales y técnicas comprendidas dentro de su ámbito de competencia;

n.- Fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones de la normativa de pesca en el área jurisdiccional de la Autoridad Marítima y administrar el sistema de posicionamiento automático de naves pesqueras y de investigación pesquera;

o.- Supervigilar, en conjunto con el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), las actividades de prospección marina, investigación oceanográfica, explotación de los fondos marinos y otras actividades científicas que la normativa vigente establezca;

p.- Realizar la movilización de la Marina Mercante Nacional y/o tomar el control de los servicios marítimos, en los casos en que el ordenamiento constitucional y legal aplicable así lo determinen, con el objeto de mantener la eficiencia de los servicios marítimos nacionales;

q.- Mantener los registros, bases de datos y estadísticas, que le señala la Ley de Navegación y otras disposiciones legales y reglamentarias;

r.- Las restantes funciones que le encomienden las leyes y reglamentos de la República.

DIRECCIONES TÉCNICAS DEPENDIENTES DE DIRECTEMAR.

Las 3 direcciones y datos de contacto de las Direcciones Técnicas dependientes de DIRECTEMAR, con sus respectivas funciones, son las siguientes:

1) DIRSOMAR

Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR).

Subida Cementerio N°300, Playa Ancha, Valparaíso, Chile.

Teléfono: +56-32-2208631 +56-32-2208600

Fax: +56-32-2208632

Email: dirsomar@directemar.cl

Las principales funciones de DIRSOMAR, de acuerdo al Reglamento Orgánico de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ([ver Anexo, ref. C.1](#)), artículo 51, son las siguientes:

a.- Velar por la protección y auxilio de la vida humana en los espacios marítimos de jurisdicción nacional, así como en aquellas áreas asignadas a la responsabilidad del Estado de Chile en los convenios internacionales suscritos, proveyendo un servicio de búsqueda y salvamento.

b.- Mantener el control de la posición de las naves nacionales y extranjeras que naveguen en el área marítima de responsabilidad nacional.

c.- Cautelar que las naves y artefactos navales nacionales cumplan con la normativa nacional e internacional, en materia de construcción, diseño, condiciones de navegabilidad, equipamiento y procedimientos de seguridad de la navegación.

d.- Cautelar que las naves y artefactos navales de bandera extranjera que naveguen en el área jurisdiccional nacional o arriben a puertos chilenos, cumplan con la normativa nacional e internacional en materia de construcción, diseño, condiciones de navegabilidad, equipamiento y procedimientos de seguridad de la navegación.

e.- Administrar el sistema de ayudas a la navegación en el territorio nacional, permitiendo la

navegación segura y expedita por las rutas habilitadas.

f.- Satisfacer las necesidades y requerimientos de apoyo meteorológico de la Institución y de los usuarios marítimos, en el área jurisdiccional de la Autoridad Marítima.

g.- Administrar el servicio de practica y pilotaje en la jurisdicción marítima nacional.

h.- Desarrollar las doctrinas, políticas y procedimientos, para el ejercicio de la función de policía marítima en la jurisdicción marítima nacional, monitoreando su ejecución y coordinando oportunamente su accionar con otros organismos del Estado.

i.- Conformar, entrenar y equipar el Grupo de Respuesta Inmediata (GRI), capacitando a su personal para integrar eventualmente el Grupo de Abordaje y Registro de la Armada (GARA).

j.- Velar por el cumplimiento de las normas internacionales suscritas por el Estado de Chile que regulan la protección de los buques e instalaciones portuarias, respecto de amenazas, tales como terrorismo, narcotráfico, piratería u otras.

k.- Supervisar y controlar el cumplimiento de las medidas de seguridad y prevención de riesgos en las naves, terminales marítimos e instalaciones portuarias y pesqueras.

l.- Administrar la preparación y el alistamiento del personal que cumplirá destinación a las Reparticiones Marítimas en la Antártica.

2) DIRINMAR

Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR).

Subida Cementerio N°300, Playa Ancha, Valparaíso, Chile.

Teléfono: +56-32-2208300 +56-32-2208301

Fax: +56-32-2208385

Email: dirinmar@directemar.cl

Las principales funciones de DIRINMAR, de acuerdo al Reglamento Orgánico de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ([ver Anexo, ref. C.1](#)), artículo 82, son las siguientes:

a.- Velar por la protección del medio ambiente acuático, en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional y en las restantes áreas comprendidas en los convenios internacionales suscritos por Chile, mediante la aplicación y fiscalización del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales, vigentes en esta materia.

b.- Procurar la mitigación de los efectos nocivos al medio ambiente acuático, derivados de un suceso de contaminación.

c.- Verificar la idoneidad profesional y competencia del personal embarcado en naves mercantes y especiales, incluyendo pesqueros y naves deportivas o recreativas; de quienes desarrollen actividades de buceo, sean éstas comerciales o deportivas, y de los trabajadores portuarios.

d.- Intervenir en el proceso de otorgamiento de concesiones marítimas y de acuicultura y de otros actos administrativos que afecten el borde costero, de conformidad con la legislación y reglamentación nacional aplicable, incluyendo su control y supervigilancia.

e.- Velar por el cumplimiento de las medidas de administración establecidas en el ámbito pesquero y de acuicultura, en coordinación con otros organismos competentes en esta materia.

f.- Administrar el sistema de posicionamiento automático de naves pesqueras, de investigación pesquera y de las embarcaciones prestadoras de servicios a la acuicultura.

g.- Actuar como organismo técnico de la Institución en materias relacionadas con el ámbito

pesquero y de acuicultura.

h.- Velar por la práctica segura de las actividades deportivas náuticas y de buceo deportivo.

i.- Velar por la operación segura de las instalaciones portuarias, en lo que respecta al tamaño y demás características técnicas de las naves que pueden operar en ellas.

j.- Velar por el cumplimiento de la normativa referente al fomento de la marina mercante nacional, en lo que a la Autoridad Marítima respecta.

DIRECTEMAR realiza las actividades pertinentes a la educación, formación y titulación de la gente de mar en cumplimiento las normas y los requisitos del Convenio STCW, a través de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR).

3) SHOA

Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA).

Errázuriz 254, Playa Ancha, Valparaíso, Chile

Teléfono: +56-32-2266666

Fax: +56-32-2266542

Email: shoa@shoa.cl

El SHOA es un servicio oficial, técnico y permanente del Estado, que se relaciona directamente con organismos nacionales e internacionales en su área de competencia, dependiendo militar y administrativamente de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, según lo dispuesto en el D.S. N° 399 de 2011 ([ver Anexo, ref. C.20](#)).

El D.S. N° 329, de 1874 ([ver Anexo, ref. B.5](#)), creó la Oficina Hidrográfica de la Marina Nacional; la Ley N° 16.771, de 1968 ([ver Anexo, ref. B.7](#)) y el D.S. N° 192, de 1969 ([ver Anexo, ref. C.16](#)) establecen la misión y las funciones el Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile, actualmente Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile y aprueba su Reglamento Orgánico, respectivamente, el que tiene por misión: proporcionar los elementos técnicos y las informaciones y asistencia técnica, destinadas a dar seguridad a la navegación en las vías fluviales y lacustres y dentro de las aguas interiores y mar territorial chileno, zona económica exclusiva y en la alta mar contigua al litoral de Chile. Dicha asistencia e informaciones serán relativas a hidrografía, cartografía, oceanografía, mareas, maremotos, geografía, navegación, astronomía, señales horarias, aerofotogrametría aplicada a la carta náutica, señalización marítima y demás ciencias, artes o especialidades técnicas necesarias para asegurar la navegación precisa y expedita.

Del mismo modo, el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, constituye el servicio oficial, técnico y permanente del Estado, en todo lo que se refiere a hidrografía, levantamiento hidrográfico marítimo, fluvial y lacustre, cartografía náutica, confección y publicación de cartas de navegación de aguas nacionales, oceanografía, planificación y coordinación de todas las actividades oceanográficas nacionales, relacionadas con investigaciones físico-químicas, mareas, maremotos, geografía náutica, navegación, astronomía, señales horarias oficiales y aerofotogrametría aplicada a la carta náutica. Corresponde también al SHOA contribuir mediante la investigación al desarrollo y fomento de otras actividades nacionales e internacionales afines, que sean de interés para el país.

5 Indíquese el número de empleados de cada entidad gubernamental pertinente por categoría y ubicación (repítase el cuadro las veces que sea necesario). Inclúyase cualquier aclaración adicional sobre el número y ubicación de los empleados.

a) DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE (DIRECTEMAR).

Categoría	Nº de empleados	Ubicación
Directivos (Oficiales)	25	Valparaíso
Profesionales, Técnicos y Adm. (EE.CC.)	12	Valparaíso
Técnicos Gente de Mar	72	Valparaíso
Juristas	3	Valparaíso
Personal auxiliar (A contrata)	266	Valparaíso
Investigadores de Accidentes Marítimos (1)	125	Arica. Iquique. Antofagasta, Caldera. Coquimbo. Valparaíso. San Antonio, Talcahuano. Valdivia. Puerto Montt. Castro. Puerto Aysén. Punta Arenas y Puerto Williams.
Audidores de Control de Gestión (2)	5	Valparaíso

(1) Corresponden a Oficiales Litoral, Prácticos de Puerto y Canales, Prevencionistas de Riesgo y Biólogos, entre otros, que están capacitados para integrar un Grupo de Investigación, de acuerdo al Código correspondiente. Todo este personal cuenta con el curso modelo OMI 3.11 aprobado.

(2) Corresponden a Oficiales Litorales, en servicio activo y en retiro (Empleados a Contrata).

b) DIRECCIÓN DE OPERACIONES Y SEGURIDAD MARÍTIMA (DIRSOMAR).

Categoría	Nº de empleados	Ubicación
Inspectores/auditores del Estado de abanderamiento.	52 Inspectores 30 Auditores IGS 12 Auditores PBIP Buques 95 Auditores PBIP Puertos	Arica, Iquique, Antofagasta, Caldera, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Valdivia, Puerto Montt, Castro, Puerto Aysén, Punta Arenas y Puerto Williams.
Funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto.	8 Inspectores	Valparaíso 4 Iquique 1 Antofagasta 1 Talcahuano 1 Punta Arenas 1
Directivos (Oficiales)	24	Valparaíso
Técnicos (Gente de Mar)	92	Valparaíso
Juristas	1	Valparaíso

Personal auxiliar (A contrata)	130	Valparaíso
c) DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS Y MEDIO AMBIENTE ACUÁTICO (DIRINMAR).		
Categoría	Nº de empleados	Ubicación
Directivos (Oficiales)	12	Valparaíso
Profesionales, Técnicos y Adm. (EE.CC.)	6	Valparaíso
Técnicos (Gente de Mar)	18	Valparaíso
Juristas	1	Valparaíso
Personal auxiliar (A contrata)	115	Valparaíso
d) SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO DE LA ARMADA (SHOA).		
Categoría	Nº de empleados	Ubicación
Directivos	10	Valparaíso
Técnicos (1)	131	Valparaíso
Inspectores (2)	13	Valparaíso
Juristas	3	Valparaíso
Personal auxiliar (3)	138	Valparaíso
Otros (4)	05	Valparaíso
(1) Corresponde al Personal con títulos de Post Título Magister, Diplomados, Profesionales y Técnicos.		
(2) Corresponde al Personal de Inspectores que certifican trabajos hidrográficos y oceanográficos de empresas privadas.		
(3) Corresponde al Personal de Apoyo en las áreas de Vehículos, Reparaciones generales, Finanzas, Cocina y Mayordomos.		
(4) Corresponde al Personal del Centro de Instrucción del SHOA que imparte las especialidades de Ingeniería Naval en Hidrografía y Oceanografía Categoría "A", Mecánico Hd./Oc. y Artes Gráficas para Gente de Mar.		
e) GOBERNACIONES MARÍTIMAS Y CAPITANÍAS DE PUERTO (16 GG.MM. y 64 CC.PP.)		
Categoría	Nº de empleados	Ubicación
Directivos (Oficiales)	182	Distribuidos en 16 Gobernaciones Marítimas y 64 Capitanías de Puerto
Profesionales, Técnicos y Adm. (EE.CC.)	10	
Técnicos (Gente de Mar)	1.732	
Juristas	0	
Personal auxiliar (Personal a Contrata)	672	
Otros (Alcaldes de Mar rentados y Ad honorem, p.ej.)	149	

6 Indíquese el número de buques de los tipos siguientes inscritos en el registro del Estado y la naturaleza de las actividades que realizan. Facilítase la información correspondiente a cada registro por separado, cuando proceda.

	Número	Naturaleza de las actividades
De pasaje	65	02 Pasaje Internacional y 63 Pasaje Nacional.
De carga	190	25 Carga internacional y 165 Carga Nacional.
De pesca	113	Flota Nacional.
Otros	92	Naves Mayores Tráfico Nacional.
TOTAL	460	
Registro de Naves Mayores de Pasaje Tráfico Nacional		
Pasajeros		14
Registro de Naves Mayores de Pasaje Tráfico Internacional		
Pasajeros		2
Registro de Naves Mayores de Carga Tráfico Nacional		
Carga General		104
Tanque Petrolero		4
Quimiquero		-
Transbordadores		38
Carga Rodada		2
Pasajeros/Carga Rodada		11
Supply Vessel		1
Wellboat		56
Total		232
Registro de Naves Mayores Tráfico Internacional		
Carga General		1
Carga Granelero		8
Porta Contenedores		5
Tanque Petroleros		6
Tanque Quimiqueros		5
Total		25
Registro de Naves de Pesca Mayores, Tráfico Nacional		
Factoría		5
Espinel		6
Cerco		79
Arrastre		23
Pesquero		1
Total		114
Otras Naves Mayores, Tráfico Nacional		
Yates		10
Remolcadores		73
Buques Científicos		2
Lanchas Apoyo Prácticos		5
Total		90

7 Indíquese el número y ubicación de los puertos de su Estado de acuerdo con los tipos siguientes.		
	Nro.	Ubicación o ubicaciones
De pasaje	19	Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso (2), San Antonio (2), Talcahuano, Puerto Montt (2), Chacabuco, Punta Arenas (2), Puerto Natales (3) y Puerto Williams (2).
De carga	77	Arica (2), Iquique (2), Patache (4), Antofagasta (3), Tocopilla, Mejillones (5), Caldera (3), Huasco (3), Coquimbo, Los Vilos, Valparaíso (2), Juan Fernández, Quintero (2), San Antonio (3), Talcahuano, Lirquén (3), San Vicente (2), Coronel (6), Valdivia (4), Corral (2), Puerto Montt (7), Calbuco (3), Chacabuco, Castro, Quellón (2), Puerto Natales (2), Punta Arenas (5), Tierra del Fuego, Puerto Edén, Punta Delgada y Puerto Williams (2).
Otros (Terminales Marítimos Hidrocarburos, Quimiqueros y Mixtos)	44	<u>Petroleros</u> Arica (2), Iquique (2), Antofagasta (1), Mejillones (2), Chañaral (1), Huasco (2), Caldera (1), Coquimbo (1), Hanga Roa (1), Quintero (6), San Vicente (2), Puerto Montt (1), Calbuco (1), Chacabuco (1), Punta Arenas (4). <u>Quimiqueros</u> Mejillones (4), Chañaral (1), Quintero (1), San Antonio (3), Talcahuano (1). <u>Mixtos</u> Mejillones (2), Tocopilla (1), Quintero (1), San Antonio (1), San Vicente (1).

Nota: Se consideraron Instalaciones Portuarias (Puertos conforme a la Ley N° 19.542, Frentes de Atraque y Terminales Marítimos Mono y Multiboyas) que operan naves mayores a 50 arqueos brutos (AB). No se consideraron las Instalaciones Portuarias para embarcaciones menores y tampoco las de conectividad. Asimismo, cabe hacer presente que el detalle de todas las Instalaciones Portuarias se encuentra registrado en la aplicación SVIP (Sistema Visualización Instalaciones Portuarias), al cual se puede acceder mediante el siguiente link: (<https://svip.directemar.cl/login.xhtml>), y seleccionar: “Ingresar como invitado al SVIP”.

8 Infórmese sobre toda organización y/o entidades pertinentes que ejerzan las funciones prescritas por los instrumentos obligatorios, su relación con la Administración Marítima y datos sobre las funciones que realizan.

Como se expuso en el punto N°3 del presente Formulario PAQ, aunque existen entidades

públicas con ciertas atribuciones y competencias en materias marítimas reglamentarias, tal es el caso del Ministerio del Trabajo (Estado de Abanderamiento – Investigación de Accidentes) y del Ministerio de Medio Ambiente (Estado Ribereño – Fiscalización MARPOL), estos últimos descansan sus funciones normativas y reglamentarias en DIRECTEMAR, lo que se estima no cambiará en el mediano plazo, debido a la inmadurez de la Ley General de Medio Ambiente, los recursos con que cuentan y la estructura organizacional que ofrece la Administración Sede (DIRECTEMAR), la cual posee todas las atribuciones legales y reglamentarias para la implementación y fiscalización de las provisiones establecidas en los instrumentos OMI sujetos de la auditoría IMSAS.

Con todo, cabe hacer presente que sí existen competencias legales y reglamentarias de otros organismos del Estado que efectivamente participan directamente en la implementación y fiscalización de materias provistas en convenios internacionales marítimos distintos de los que son materia, en esta oportunidad, del sistema de auditoría IMSAS. Tal es el caso del Convenio de Facilitación del Comercio Marítimo - FAL, donde el Ministerio de Transportes de Chile tiene responsabilidades en su ratificación e implementación, o el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC) de la OIT, donde el Ministerio del Trabajo también ejerce sus funciones directamente en los procesos de implantación y fiscalización a bordo de naves de bandera nacional.

Por otro lado, algunos organismos del Estado que tienen indirectamente competencias en algunos de los instrumentos de la OMI, participan activamente en el Comité de Coordinación (CCAMN) y en Grupos de Trabajo Nacionales coordinados por el Ministerio de Relaciones Exteriores. Ejemplo: la implementación de la Regla 14.1.3 del Anexo VI de MARPOL, Calidad de los Combustibles, donde el Ministerio de Energía ha debido liderar un grupo de trabajo para la implementación de la norma “IMO 2020” y coleccionar la información relativa a los proveedores de combustible en los puertos nacionales. Es del caso, que todas las materias y provisiones de los instrumentos internacionales de la OMI que deben ser implantadas en Chile y que son de competencia de organismos distintos de DIRECTEMAR, se coordinan con los puntos de contacto de los ministerios que forman parte del Comité Coordinador de la Administración Marítima Nacional (CCAMN).

Ahora bien, existen algunos Servicios que están insertos dentro de la orgánica de DIRECTEMAR y que cumplen funciones relevantes para efectos de la Auditoría IMSAS, por lo cual, a continuación, se efectúa una breve descripción de los mismos:

Servicio Búsqueda y Salvamento Marítimo.

Una de las funciones del Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC CHILE), es la protección de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables, gestionando los medios necesarios para concurrir a cualquier siniestro marítimo a prestar socorro y salvar vidas humanas. Para cumplir esta función, el MRCC Chile tiene la responsabilidad de generar y mantener actualizado el panorama de superficie marítimo, de todas las naves que navegan en su zona de responsabilidad, para lo cual dispone de la tecnología de comunicaciones necesaria para coordinar el auxilio a cualquier clase de embarcación o bañista que se encuentre en problemas, además y con el objeto de asegurar las tareas de salvamento de las vidas humanas involucradas en una emergencia

o siniestro marítimo, la DIRECTEMAR creó la especialidad complementada de Nadador de Rescate, con hombres capacitados y medios especializados para el salvamento acuático y cuya principal función es el apoyo del rescate en el sitio del suceso.

A lo expuesto precedentemente, es necesario agregar la implementación de una Red de Comunicaciones de Emergencia (DATAMAR 2), mediante la cual se aseguran las comunicaciones a nivel nacional, para fines de mando y control, además de las coordinaciones necesarias entre todos los organismos institucionales y gubernamentales participantes.

El Estado se ha preocupado por la seguridad de la vida humana en el mar, legislando en forma nacional en cumplimiento de los acuerdos surgidos en Convenios Internacionales.

Paralelamente a lo ya señalado, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), ha implementado el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (S.M.S.S.M.) para la protección de la vida humana en el mar, sistema que significó un cambio en el equipamiento de las naves y la introducción de los sistemas de comunicación satelital, INMARSAT y COSPAS/SARSAT, la llamada selectiva digital y la impresión directa de banda estrecha. El objetivo principal de este sistema es alertar en forma rápida a las autoridades de búsqueda y salvamento en tierra, así como a los buques que navegan en las cercanías del buque siniestrado sobre la situación de peligro, a fin de que puedan ayudar en la operación coordinada de búsqueda y salvamento con mínima demora. El sistema también permite mantener comunicaciones de emergencia y seguridad y difundir información relativa a seguridad marítima.

Al activarse una emergencia, a través de la Red de Telecomunicaciones Marítimas, el Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo (SERBREM) activa uno de los cinco centros zonales, el que puede concurrir con los medios puestos a su disposición, que pueden ser unidades de rescate a flote, helicópteros o vehículos. En caso necesario se solicita apoyo de la Aviación Naval, la que pone a disposición los medios aéreos necesarios, de acuerdo con cada situación en particular.

Para coordinar todas estas actividades, el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC CHILE) cuenta con un panorama de superficie, donde se conoce la posición de cada buque que está navegando por nuestra jurisdicción, por lo tanto, se hace más fácil establecer qué nave está más cerca para ir en ayuda de la nave siniestrada. Hay que destacar que, bajo Acuerdos y Convenios Internacionales de navegación, el Capitán del buque al cual se le solicita ayuda no puede negarse a entregarla y debe acudir al salvamento de las personas que se encuentran en peligro.

Asimismo, para este objeto se ha establecido una coordinación con organismos estatales de salud, para la atención médica correspondiente. Además, se cuenta con la participación de salvavidas, Servicio de Asistencia Médica de Urgencia, Bomberos, Botes Salvavidas, Municipalidades y concesionarios de las playas.

Servicio Meteorológico de la Armada.

El Servicio Meteorológico de la Armada (SERVIMET), a través de sus cinco Centros

Meteorológicos (CENTROSMET) en las Gobernaciones Marítimas de: Iquique, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas, coordinan la elaboración de pronósticos de tiempo marítimo en las costas de Chile y para todo el Océano Pacífico Sur Este (METAREA XV), incluyendo avisos especiales de condiciones meteorológicas, de mal tiempo, temporal y marejadas; para la operación de las naves, puertos y caletas, actividades navales, navegación comercial, pesqueras, deportivas y recreativas; apoyo especial para planificación de operaciones de combate a la contaminación, búsqueda y rescate marítimo; además de efectuar visitas de cortesía a las naves, reclutando Buques Voluntarios de Observación Meteorológica (VOS).

Servicio Señalización Marítima.

El Servicio de Señalización Marítima administra el sistema de ayudas a la navegación en el territorio nacional, permitiendo la navegación segura y expedita por las rutas habilitadas. Sus funciones son:

- a.- Administrar el sistema de señalización marítima y ayudas a la navegación en el territorio jurisdiccional de la Autoridad Marítima.
- b.- Planificar y programar el oportuno reemplazo y mantenimiento de la infraestructura y elementos de señalización marítima y ayudas a la navegación.
- c.- Elaborar los planes y proyectos asociados al desarrollo del sistema de señalización marítima y ayudas a la navegación, evaluando la factibilidad técnica de instalar los elementos propuestos por el Departamento de Practicaje y Pilotaje.
- d.- Mantener un contacto permanente con la Asociación Internacional de Señalización Marítima (I.A.L.A.) y otras entidades nacionales o internacionales afines.
- e.- Integrar el Comité de Seguridad a la Navegación.

Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación.

El Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, dependiente de la DIRINMAR, tiene las siguientes funciones:

- a.- Materializar la política medio ambiental acuática de la Autoridad Marítima Nacional.
- b.- Supervisar las acciones sectoriales para el cumplimiento de los convenios internacionales suscritos por Chile, que tienen incidencia en materia medio ambiental acuática.
- c.- Ejecutar los planes de adquisición, mantención y reparación de equipos de combate a la contaminación.
- d.- Supervisar y si es del caso, dirigir a los órganos de maniobra para el combate a la contaminación.
- e.- Aprobar y controlar el cumplimiento de los planes de contingencia ambientales, de los puertos y terminales.
- f.- Ejecutar la evaluación ambiental sectorial, conforme a los requerimientos del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
- g.- Mantener una permanente coordinación con las entidades y servicios públicos, con competencia ambiental.

Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA).

Las principales funciones, respecto de los instrumentos de la OMI, que se desprenden del Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 74 Capítulo V “Seguridad a la Navegación”, son:

1. Regla 4 “Avisos Náuticos”:

El D.S. N° 192, del 6 de Marzo 1969 ([ver Anexo, ref. C.16](#)), que aprueba el Reglamento Orgánico del Instituto Hidrográfico de la Armada, en el capítulo II, funciones, letra d) Informaciones a la Navegación 1) entrega a este Servicio la tarea de “*recibir y difundir oportunamente las informaciones hidrográficas, oceanográficas, de señalización marítima y demás ayudas de interés para la seguridad a la navegación*”.

2. Regla 9 “Servicios Hidrográficos”:

El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile tiene por misión principal *proporcionar los elementos técnicos, las informaciones y asistencia técnica destinada a dar seguridad a la navegación* en las vías fluviales y lacustres, aguas interiores, mar territorial y en alta mar contigua al litoral de Chile.

Constituye el *servicio oficial, técnico y permanente del Estado*, en todo lo que se refiere a hidrografía; levantamiento hidrográfico marítimo, fluvial y lacustre; cartografía náutica, elaboración y publicación de cartas de navegación de aguas nacionales; oceanografía, planificación y coordinación de todas las actividades oceanográficas nacionales relacionadas con investigaciones físico-químicas, mareas, corrientes y maremotos; geografía náutica, navegación, astronomía, señales horarias oficiales, aerofotogrametría aplicada a la carta náutica.

(A PARTIR DE ESTE PUNTO, UTILÍCESE COMO GUÍA EL CÓDIGO III AL CUMPLIMENTARSE EL PRESENTE PAQ)

PARTE 1 – ASPECTOS COMUNES

Estrategia (párrafos 3 y 9)

9 Describa las políticas y estrategia marítimas generales de su Estado para implantar los instrumentos aplicables de la OMI, así como el modo en que se comunica esta información a todos los interesados.

Estrategia General de la Administración Marítima de Chile para la implementación efectiva de los Instrumentos Internacionales de la Organización Marítima Internacional, OMI (2020 – 2024).

I. Presentación y propósito.

La Administración Marítima de Chile (AMN) está conformada por diferentes instituciones y organismos del Estado con competencias en el ámbito marítimo-portuario, reunidos en un Comité de Coordinación de la Administración Marítima

Nacional (CCAMN), y tiene la función de asegurar el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades contraídas en la normativa internacional y nacional, con miras a alcanzar los más altos estándares de desempeño en el sector marítimo-portuario. La Administración Marítima Sede es la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), la cual coordina las actividades del Comité y gestiona la Secretaría Ejecutiva del mismo.

La presente Estrategia Marítima tiene como propósito ser una orientación general y herramienta de gestión para asegurar que el Estado de Chile cumple sus obligaciones y responsabilidades internacionales como Estado Ribereño, Estado de Abanderamiento y Estado Rector del Puerto, contraídas luego de ratificar los instrumentos de la Organización Marítima Internacional, OMI, mejorando de esta forma la Seguridad Marítima, la Preservación del Medio Marino y la facilitación del comercio a través del mar.

Esta Estrategia ha sido diseñada teniendo como base el respeto al derecho internacional, los objetivos de desarrollo sustentable de las Naciones Unidas, el Plan Estratégico de la OMI y el marco conceptual establecido en la Política Oceánica Nacional; en ella se establece una metodología con metas claras y concretas que permiten la supervisión y evaluación de los procesos de implementación efectiva de los instrumentos obligatorios pertinentes. Finalmente, esta Estrategia sirve de mecanismo de examen continuo para alcanzar, mantener y mejorar los resultados y la capacidad organizativa de la Administración Marítima de Chile.

II. Visión.

“Implementar efectivamente los instrumentos internacionales marítimos que rediten y sostengan mares más seguros, protegidos, limpios y un transporte marítimo eficiente”

III. Misión.

“Ejecutar una Estrategia Marítima Nacional, que articule los distintos organismos e instituciones del Estado, con el propósito de lograr la implementación efectiva de los instrumentos internacionales de la Organización Marítima Internacional y alcanzar los más altos estándares de desempeño marítimo-portuario”.

IV. Principios Generales y Objetivos Estratégicos.

Los objetivos estratégicos han sido diseñados teniendo presente los siguientes principios generales:

- **Coordinación:** Resulta primordial que los organismos del Estado, con competencias en el ámbito marítimo, se encuentren coordinados y armonizados, especialmente para los procesos de ratificación e implementación de los instrumentos.

- Seguridad: Se debe privilegiar la seguridad de la vida humana en el mar, en los puertos y el borde costero, como también la seguridad de la navegación para el análisis y la aplicación de toda normativa marítima.
- Tecnología: El uso de la tecnología debe tender a la reducción de la burocracia y a la facilitación del transporte marítimo.
- Sustentabilidad: Los recursos marinos y el medio ambiente son claves para Chile, la protección de ellos debe ser considerada como una prioridad al momento de implementar las medidas de cuidado y control.
- Efectividad: Es el efecto deseado que se persigue con la aplicación oportuna y correcta de las normas previstas en los instrumentos internacionales.

La Estrategia General que aquí se presenta, pretende orientar y dirigir los esfuerzos hacia la efectiva implementación de cada una de las disposiciones establecidas en los convenios internacionales marítimos firmados por el Estado de Chile en los organismos multilaterales de las Naciones Unidas. Igualmente, se ha diseñado para armonizar las acciones y actividades de los organismos del Estado con competencias en el ámbito marítimo-portuario, fomentando la sinergia que permita avanzar hacia mares más seguros y protegidos, más limpios y más conocidos, y así asegurar que a través de ellos fluye en forma eficiente el transporte marítimo de Chile. Para tal efecto, se presentan los siguientes objetivos estratégicos:

Objetivo Estratégico N°1 (OE1): “Fortalecer la seguridad y la protección Marítima”.

Planes de Acción previstos:

- OE1PA1 Reducir el número de accidentes marítimos en el área de responsabilidad de búsqueda y salvamento (SAR), a través de medidas de control y la difusión de acciones preventivas, que aseguren, en consecuencia, la disminución de activaciones de los sistemas de búsqueda y salvamento.
- OE1PA2 Reducir el número de accidentes a bordo de naves y en los puertos de la jurisdicción nacional, implementando medidas de prevención concretas que se infieren de la investigación de los mismos.
- OE1PA3 Disminuir el número de accidentes e incidentes que resultan de las actividades de practica y pilotaje que se ejecutan en los puertos y rutas de navegación, por medio del entrenamiento y la aplicación de acciones correctivas.
- OE1PA4 Reducir el número de observaciones que resultan de las inspecciones de buques chilenos y extranjeros, a través de la aplicación de medidas de difusión y capacitación para las tripulaciones de naves y las compañías navieras.

OE1PA5 Aumentar el conocimiento y la capacitación de las personas que trabajan en la industria marítima, respecto de la seguridad y protección de las naves, las instalaciones portuarias y los servicios marítimos.

OE1PA6 Reducir el número de incidentes relativos a la protección de las personas y bienes de la industria marítima, controlando los riesgos de la actividad y previniendo los actos delictuales.

Objetivo Estratégico N° 2 (OE2): “Proteger la sustentabilidad de los recursos y preservar el medioambiente marino”.

Planes de Acción previstos:

OE2PA1 Reducir la cantidad de contingencias ambientales derivadas de los accidentes e incidentes de naves nacionales y extranjeras en las aguas de jurisdicción nacional, a través de la aplicación de las disposiciones establecidas en los convenios internacionales.

OE2PA2 Incrementar la fiscalización de naves nacionales y extranjeras en lo relativo a la aplicación de las provisiones del convenio MARPOL, con miras a privilegiar por sobre todo la sustentabilidad del ecosistema marino.

OE2PA3 Fortalecer las actividades de combate a la pesca ilegal, mediante acciones preventivas y operativas que permitan reducir los volúmenes de captura de los recursos que se encuentran en veda, o restringidos a artes de pesca determinados.

OE2PA4 Incrementar el control sobre las fuentes de vertimiento de naves y terrestres que dañan el medio ambiente marino y la biodiversidad, mediante la aplicación de los instrumentos internacionales.

OE2PA5 Asegurar la aplicación de las medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de las naves, con miras a reducir el aporte de CO2 que la industria marítima hace a la atmósfera.

Objetivo Estratégico N° 3 (OE3): “Robustecer la formación, capacitación y entrenamiento marítimo”.

Planes de Acción previstos:

OE3PA1 Mejorar y actualizar los Planes de Estudio de la gente de mar, con miras a cumplir las disposiciones de los instrumentos internacionales y su aplicación a la realidad nacional.

OE3PA2 Reforzar el sistema de auditoría sobre los organismos e instituciones que imparten cursos de formación y capacitación para la gente de mar y de puertos.

OE3PA3 Mejorar la formación y especialización de los inspectores de naves, auditores marítimos y funcionarios responsables de la supervisión del Estado de Abanderamiento y Estado Rector del Puerto.

OE3PA4 Mejorar la formación y especialización de los investigadores marítimos.

OE3PA5 Incrementar la participación de la mujer en la industria marítima nacional, a través de la difusión y promoción de medidas concretas con miras a la igualdad de oportunidades.

Objetivo Estratégico N° 4 (OE4): “Robustecer el marco legal marítimo”.

Planes de Acción previstos:

OE4PA1 Fortalecer la Institucionalidad de la Administración Marítima Nacional, con miras a dar mayor formalidad y organización al Comité Coordinador de la Administración Marítima Nacional.

OE4PA2 Optimizar los procesos de formulación y actualización de leyes y reglamentos marítimos, que permitan la ratificación oportuna y la implementación eficiente de los instrumentos internacionales.

OE4PA3 Fortalecer la base jurídica para hacer cumplir las leyes y reglamentos, incluidos los procedimientos de investigación y penales, como también los procedimientos sancionatorios.

Objetivo Estratégico N° 5 (OE5): “Fortalecer las medidas de facilitación del Transporte Marítimo”.

Planes de Acción previstos:

OE5PA1 Optimizar la coordinación de todos los organismos públicos y privados que intervienen en la gestión del comercio marítimo, facilitando la interfaz buque tierra.

OE5PA2 Incrementar las medidas de facilitación del comercio marítimo, mediante el estudio de los procesos de seguimiento de las naves, las cargas, las personas y la información en los puertos.

OE5PA3 Mantener actualizada la legislación nacional relativa al transporte marítimo y a la actividad portuaria, teniendo en cuenta las políticas de transporte, alineadas con la sustentabilidad del medio ambiente y la competitividad.

OE5PA4 Desarrollar la tecnología necesaria que disminuya la burocracia y la facilitación del transporte marítimo.

Objetivo Estratégico N° 6 (OE6): “Fortalecer la participación en foros internacionales”.

Planes de Acción previstos:

OE6PA1 Fortalecer la participación de las delegaciones nacionales en los foros internacionales, donde se adoptan instrumentos del ámbito marítimo y portuario, asumiendo un rol protagónico para el resguardo de los intereses del país.

OE6PA2 Incrementar el contacto e interacción con los actores nacionales del ámbito marítimo, con miras a fortalecer la posición país en los foros internacionales.

OE6PA3 Mejorar el sistema de trabajo para el efectivo análisis y seguimiento de los temas emergentes en los foros internacionales, como también para la defensa de los intereses nacionales.

OE6PA4 Mantener actualizado un programa de apoyo técnico y financiero para las representaciones de Chile ante los organismos internacionales, que tratan materias del ámbito marítimo.

Finalmente, contribuyente a los principios y objetivos planteados, la presente estrategia contiene el alineamiento con los planes estratégicos específicos de la Autoridad Marítima Nacional, a saber: el Plan Gestión Marítimo de Largo Plazo 2019-2030 (Plan Pacífico, de 12 años) y el Plan de mediano plazo Mar-Pacífico 2019-2022 (4 años). Particularmente, este último, contiene las directrices para alcanzar una optimización en la gestión del servicio público marítimo, considerando las orientaciones específicas en el ámbito internacional, como también diversos planes que contribuyen a los principios, objetivos y planes de acción de la presente estrategia.

V. Evaluación de la Estrategia

La Estrategia General ha sido preparada para el periodo 2020 – 2024, la cual será revisada y actualizada cada cuatro años, y evaluada anualmente a través del esquema de auditorías internas de la Administración Marítima Sede (DIRECTEMAR), en base a un sistema de medición de rendimiento, fundamentado en índices clave de desempeño, asociados a los objetivos estratégicos presentados y sus correspondientes planes de acción previstos. Los resultados de la evaluación serán presentados al Comité de Coordinación de la Administración Marítima Nacional (CCAMN) anualmente, durante la segunda reunión anual del mismo, estableciendo las medidas correctivas necesarias.

Los índices clave de desempeño (KPI), serán propuestos por la Administración Marítima Sede y aprobados por el Comité Coordinador de la Administración Marítima Nacional. El listado de índices clave no es absoluto y será revisado anualmente durante la primera

reunión anual del CCAMN, para establecer los respectivos parámetros, sugerir sus modificaciones y analizar su rendimiento. Los citados KPI definitivos serán incluidos en la actualización del presente cuestionario PAQ, el cual se enviará a la OMI durante el mes de Julio de 2020.

VI. Sistema de Control de Calidad

Reconociendo la necesidad de mantener un Sistema de Gestión de Calidad para la presente estrategia, se establece que, inicialmente, durante el primer año de su implementación (2020), atendida la formalización necesaria, el sistema de control de calidad será revisado por auditores internos de la DIRECTEMAR, teniendo como referencia fundamental el “Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI (Código III) y la “Lista no Exhaustiva actualizada de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos que guardan relación con el Código III (LNE). Los auditores designados deberán hacer un informe oficial a la Administración Marítima sede, antes del mes de noviembre 2020. Posteriormente, se resolverá la conveniencia de establecer un sistema de certificación conforme a las normas del Instituto de Normalización, ISO.

Modo de comunicación de la Estrategia

La presente Estrategia General ha sido circulada a través de medios electrónicos a todos los integrantes del Comité Coordinador de la Administración Marítima Nacional, para su aprobación y será expuesta en la próxima reunión del mes de Marzo de 2020. Paralelamente, se distribuyó a las Direcciones Técnicas Marítimas de la Administración Sede (DIRECTEMAR), instruyéndolas respecto de la formulación de los Índices de Rendimiento Clave (KPI), otorgándoles un plazo apropiado para que lo informen a fines del mes de diciembre de 2019. Una vez que se cuente con los KPI definitivos, la Estrategia será difundida oficialmente a toda la organización, estableciéndose los plazos correspondientes para su implementación e informes de avance de tareas.

Cuestiones generales (párrafos 4 y 5)

10 Describa de qué modo su Estado:

- .1 elabora y promulga la legislación, y toma todas las demás medidas para dar plena y total efectividad a los instrumentos aplicables de la OMI (inclúyase un diagrama); y**

Tras la incorporación de los tratados internacionales y sus enmiendas al ordenamiento jurídico interno, su cumplimiento e implementación se lleva a cabo por los órganos del Estado mediante actuaciones materiales y actos jurídicos, según sea procedente.

Los actos jurídicos incluyen las instrucciones internas impartidas por los órganos de la Administración del Estado con competencia sobre la materia; así como las normas

complementarias dirigidas a los Administrados, elaboradas por el o los órganos que correspondan según la jerarquía de la norma.

Las instrucciones internas se imparten con ajuste a las facultades y procedimientos que establecen las normas que rigen al órgano del que emanan, en el marco de lo dispuesto en Ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado ([ver Anexo, ref. B.11](#)).

En cuanto a la elaboración de normas complementarias, el procedimiento y autoridad competente se dilucida a partir de la jerarquía de la norma que se requiera dictar.

La identificación de las normas complementarias que es necesario dictar y de las instrucciones que es menester impartir para la efectividad de los instrumentos de la OMI, se efectúa a partir del informe técnico mediante el cual se inicia el proceso para su incorporación al ordenamiento jurídico interno. El citado informe técnico incluye un análisis del impacto normativo que permite, por una parte, determinar la tramitación que constitucionalmente corresponde darle para su incorporación al ordenamiento jurídico interno; y por otra, los actos jurídicos necesarios para su implementación y cumplimiento.

LEYES.

El Art. 1 del Código Civil, cuyo texto refundido, sistematizado y coordinado fuera aprobado mediante el D.F.L. N° 1, del año 2000 ([ver Anexo, ref. B.14](#)), define la ley como una declaración de la voluntad soberana que, manifestada en la forma prescrita por la Constitución, manda, prohíbe o permite.

Las disposiciones sobre la materia y formación de la ley tienen jerarquía constitucional. De ello tratan, respectivamente, los artículos 63 al 64, y los artículos 65 al 75 de la Constitución Política de la República (C.P.R.), cuyo texto refundido, sistematizado y coordinado fuera aprobado mediante D.S. N° 100, de 2005 ([ver Anexo, ref. B.20](#)).

Materia.

La ley tiene el dominio máximo que indica el Art. 63 de la C.P.R., que establece que solo son materias de ley aquellas que enuncia. El listado que contempla la norma constitucional es genéricamente taxativo, comprendiendo todas las normas de carácter general y obligatorio que estatuyan las bases esenciales de un ordenamiento jurídico.

Con arreglo a lo dispuesto en el numeral 3° del Art. 32 y en el Art. 64 de la C.P.R., el Presidente de la República puede dictar, previa delegación de facultades del Congreso Nacional, decretos con fuerza de ley (D.F.L.), sobre las materias propias de ley que señala la C.P.R.

Por su parte, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 1° del Art. 54 de la C.P.R., en el mismo acuerdo aprobatorio de un tratado internacional, el Congreso Nacional podrá autorizar al Presidente de la República a fin de que, durante la vigencia de aquél, dicte los D.F.L. que estime necesarios para su cabal cumplimiento.

Iniciativa.

De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 1° del Art. 32 de la C.P.R, el Presidente de la República tiene atribuciones como colegislador para concurrir a la formación de las leyes,

sancionarlas y promulgarlas.

En cuanto a su procedimiento, según lo establece el Art. 65 de la C.P.R., las iniciativas legales pueden tener origen en la Cámara de Diputados o en el Senado, por mensaje que dirija el Presidente de la República o por moción de cualquiera de sus miembros, correspondiéndole al Presidente de la República la iniciativa exclusiva en las materias que señala.

Tramitación.

La tramitación interna de la ley en el Congreso Nacional se encuentra regida por las normas constitucionales citadas y lo dispuesto en la Ley N° 18.918 ([ver Anexo, ref. B.13](#)), Orgánica Constitucional del Congreso Nacional. Se adjunta un flujograma que diagrama la tramitación interna de las leyes en el Congreso Nacional ([ver Anexo, ref. G.8](#)).

El Presidente de la República, de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 20 de la Ley N°18.575, puede encomendar a un Ministro de Estado las relaciones del Gobierno con el Congreso Nacional. De acuerdo con lo dispuesto en la Ley N°18.993 ([ver Anexo, ref. B.12](#)), que crea el Ministerio Secretaria General de la Presidencia, esta tarea se encuentra actualmente asignada al Ministro Secretario General de la Presidencia.

Promulgación y publicación.

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2°, del Título Preliminar del Código Civil ([ver Anexo, ref. B.14](#)), para su cumplimiento las leyes deben ser promulgadas y publicadas en el Diario Oficial.

Corresponde al Presidente de la República disponer la promulgación de las leyes, la que, deberá hacerse dentro del plazo de diez días contados desde que ella sea procedente.

En cuanto a la publicidad de las leyes, de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 7 del Código Civil, la publicación de la ley se hará mediante su inserción en el Diario Oficial, y desde la fecha de éste se entenderá conocida de todos y será obligatoria. La publicación se hará dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha en que quede totalmente tramitado el decreto promulgatorio.

El Presidente de la República está facultado, de acuerdo con lo dispuesto en el inciso 5° del Art. 64 de la Constitución Política de la República (C.P.R.) para fijar el texto refundido, coordinado y sistematizado de las leyes, cuando sea conveniente para su mejor ejecución.

Recopilación.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley N° 10.336, de Organización y Atribuciones de la Contraloría General de la República ([ver Anexo, ref. B.21](#)), cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado mediante decreto (H) N° 2.421, publicado en el diario oficial el 10 de julio de 1964, corresponderá exclusivamente a la Contraloría General de la República (C.G.R.) recopilar y editar en forma oportuna y metódica todas las leyes, reglamentos y decretos de interés general y permanente, con sus índices respectivos. Tal recopilación se encuentra disponible en el sitio electrónico www.contraloria.cl

Difusión.

Además de su promulgación, publicación y recopilación, los textos legales son difundidos. De acuerdo con lo dispuesto en el Art.6 de la Ley N° 20.285, sobre Acceso a la Información Pública, (ver Anexo, ref. B.19), las normas que digan relación con las funciones, competencias y responsabilidades de los órganos de la Administración del Estado deben encontrarse a disposición permanente del público y en los sitios electrónicos del servicio respectivo.

Por su parte, la Biblioteca del Congreso Nacional, de acuerdo con lo señalado en el Art. 4 del Manual de uso de servicios ciudadanos, provee amplio acceso a la base de datos de legislación actualizada, ya sea presencialmente o accediendo electrónicamente a los servicios y recursos disponibles en el sitio electrónico www.leychile.cl.

En el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima, de acuerdo con lo dispuesto en la letra f) del Art. 35 del Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (ver Anexo, ref. C.1), aprobado por resolución C.J.A. Ord. N°6491/2846, del 12 de junio de 2013, en adelante el Reglamento Orgánico, las leyes relacionadas con la Dirección General se difunden para facilitar su conocimiento por el personal de la Autoridad Marítima y por los usuarios marítimos, lo que se hace mediante su inserción en el Boletín Informativo Marítimo (B.I.M.), que se encuentra disponible en el sitio electrónico www.directemar.cl

REGLAMENTOS.

Las disposiciones sobre materia, iniciativa y requisitos formales de los reglamentos tienen jerarquía constitucional. De ello tratan los artículos 32 y 35 de la C.P.R. (ver Anexo, ref. B.20).

Materia.

De conformidad con lo establecido en el numeral 6° del Art. 32 de la C.P.R., de acuerdo con su materia los reglamentos pueden ser clasificados en reglamentos autónomos o de ejecución. Los reglamentos autónomos versan sobre aquellas materias que no sean propias del dominio legal. Por su parte, los reglamentos de ejecución, son aquellos que sean convenientes para la ejecución de las leyes.

De acuerdo con lo preceptuado en el numeral 1° del Art. 54 de la C.P.R., el Presidente de la República goza de cierta autonomía para adoptar medidas o celebrar Acuerdos para el cumplimiento de un tratado en vigor, las que no requerirán una nueva aprobación del Congreso Nacional, a menos que se trate de materias propias de ley.

Iniciativa.

La potestad reglamentaria reside en el Presidente de la República y tiene su fuente en el numeral 6° del Art. 32 de la C.P.R.

Tramitación.

Los reglamentos son promulgados mediante un Decreto Supremo, acto administrativo cuya elaboración se encuentra sujeto a lo dispuesto en la Ley N°19.880 (ver Anexo, ref. B.10), que establece las Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Organos de la Administración del Estado.

De conformidad con lo dispuesto en el Art. 35 de la C.P.R., los reglamentos y decretos del Presidente de la República deberán firmarse por el Ministro de Estado respectivo, y no serán obedecidos sin este esencial requisito.

Promulgación y publicación.

Los reglamentos son promulgados mediante un Decreto Supremo, que de conformidad con lo dispuesto en el Art. 48 de la Ley N°19.880, se publica en el Diario Oficial. El Art. 49 de la citada ley agrega que, a partir de tal fecha el acto tiene efectos vinculantes, salvo que en el propio acto se indique algo distinto.

Recopilación.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley N° 10.336, corresponderá exclusivamente a la Contraloría General de la República (C.G.R.) recopilar y editar en forma oportuna y metódica todas las leyes, reglamentos y decretos de interés general y permanente, con sus índices respectivos. Tal recopilación se encuentra disponible en el sitio electrónico www.contraloria.cl

Difusión.

Además de su promulgación, publicación y recopilación, los textos reglamentarios son difundidos.

De acuerdo con lo dispuesto en el Art. 6 de la Ley N° 20.285, los actos que han sido objeto de publicación en el Diario Oficial deben encontrarse a disposición permanente del público y en los sitios electrónicos del servicio respectivo.

Por su parte, la Biblioteca del Congreso Nacional, de acuerdo con lo señalado en el Art. 4 del Manual de uso de servicios ciudadanos, provee amplio acceso a la base de datos de legislación actualizada, ya sea presencialmente o accediendo electrónicamente a los servicios y recursos disponibles en el sitio electrónico www.leychile.cl.

En el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima, de acuerdo con lo dispuesto en la letra f) del Art. 35 del Reglamento Orgánico, los reglamentos relacionados con la Dirección General se difunden para facilitar su conocimiento por el personal de la Autoridad Marítima y por los usuarios marítimos, lo que se hace mediante su inserción en el Boletín Informativo Marítimo (B.I.M.), que se encuentra disponible en el sitio electrónico www.directemar.cl.

ACTOS ADMINISTRATIVOS.

De acuerdo con lo establecido en el Art. 3 de la Ley 19.880, constituyen actos administrativos las decisiones formales que emitan los órganos de la Administración del Estado en las cuales se contienen declaraciones de voluntad, realizadas en el ejercicio de una potestad pública.

Materia.

Las materias sobre las que recaen los actos administrativos son aquellas que se encuentran dentro del ámbito de competencia del órgano que las dicta.

La facultad normativa de los órganos de la Administración del Estado, incluyendo las resoluciones que al efecto dicte el Director General del Territorio Marítimo y de Marina

Mercante, se ciñen al principio de habilitación legal previa y expresa establecido en el Art. 6 de la C.P.R.

Iniciativa.

Según lo dispuesto en el Art. 3 de la Ley N°19.880, de acuerdo con el órgano del cual emanan los actos administrativos toman la forma de decretos supremos y resoluciones. El decreto supremo es la orden escrita que dicta el Presidente de la República o un Ministro de Estado "Por orden del Presidente de la República", sobre asuntos propios de su competencia. Las resoluciones son los actos de análoga naturaleza que dictan las autoridades administrativas dotadas de poder de decisión.

Tramitación.

El procedimiento administrativo mediante el cual se adoptan los decretos supremos y resoluciones se encuentra establecido en el Capítulo II de la Ley N° 19.880, que establece y regula sus bases. No obstante, y según lo señalado en el Art. 1 de la citada ley, ella se aplicará con carácter de supletoria, en caso de que una ley establezca procedimientos administrativos especiales.

De conformidad con lo dispuesto en el Art. 35 de la C.P.R., los decretos del Presidente de la República deberán firmarse por el Ministro de Estado respectivo, y no serán obedecidos sin este esencial requisito. Por su parte, los decretos podrán expedirse, por orden del Presidente de la República con la sola firma del ministro respectivo, en conformidad a las normas que al efecto establezca la ley.

El Art. 17 del D.F.L. N°7.912, de 1927 ([ver Anexo, ref. B.15](#)), que Organiza las Secretarías de Estado, detalla el orden que debe seguir la tramitación de un decreto supremo; a saber: firma del Presidente de la República, cuando corresponda, o, en su caso, solo del Ministro de Estado respectivo; numeración y anotación en el ministerio de origen; examen y anotación en la Contraloría General de la República (C.G.R.), y comunicación a la Tesorería General de la República, cuando se trate de compromisos para el Estado.

Publicidad.

El Art. 48 de la Ley N°19.880 ([ver Anexo, ref. B.10](#)), obliga a publicar en el Diario Oficial los actos administrativos que contengan normas de general aplicación o que miren al interés general. Su Art. 49 agrega que, a partir de tal fecha el acto tiene efectos vinculantes, salvo que en el propio acto se indique algo distinto.

Recopilación.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley N° 10.336 ([ver Anexo, ref. B.21](#)), corresponderá exclusivamente a la Contraloría General de la República (C.G.R.) recopilar y editar en forma oportuna y metódica todas las leyes, reglamentos y decretos de interés general y permanente, con sus índices respectivos. Tal recopilación se encuentra disponible en el sitio electrónico www.contraloria.cl

Difusión.

Además de su publicación y recopilación, los actos administrativos son difundidos. De acuerdo con lo dispuesto en el Art. 6 de la Ley N° 20.285, los actos que han sido objeto de publicación en el diario oficial, deben encontrarse a disposición permanente del público

y en los sitios electrónicos del servicio respectivo.

Por su parte, la Biblioteca del Congreso Nacional, de acuerdo con lo señalado en el Art. 4 del Manual de uso de servicios ciudadanos, provee amplio acceso a la base de datos de legislación actualizada, ya sea presencialmente o accediendo electrónicamente a los servicios y recursos disponibles en el sitio electrónico www.leychile.cl.

En el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima, de acuerdo con lo dispuesto en la letra f) del Art. 35 del Reglamento Orgánico, los textos de los decretos y resoluciones relacionadas con la Dirección General se difunden para facilitar su conocimiento por el personal de la Autoridad Marítima y por los usuarios marítimos, lo que se hace mediante su inserción en el Boletín Informativo Marítimo (B.I.M.), que se encuentra disponible en el sitio electrónico www.directemar.cl.

.2 incorpora en la legislación nacional las enmiendas a los instrumentos de la OMI.

TRATADO INTERNACIONAL.

Iniciativa.

De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 15° del Art. 32 de la C.P.R. ([ver Anexo, ref. B.20](#)), corresponde al Presidente de la República conducir las relaciones políticas con las potencias extranjeras y organismos internacionales, y llevar a cabo las negociaciones, concluir, firmar y ratificar los tratados que estime convenientes para los intereses del país, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Congreso Nacional.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el Art. 7 de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, promulgada mediante D.S. (RR.EE) N° 381, publicado en el Diario Oficial el 22 de junio de 1981, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 1 del D.S. (RR.EE) N° 1.173, ([ver Anexo, ref. B.18](#)) publicado en el Diario Oficial el 16 de diciembre de 1991, la autoridad competente para representar al Estado en los actos relativos a la negociación, conclusión y firma de los tratados es el Ministro de Relaciones Exteriores.

Según lo dispuesto en el Art. 2 del citado decreto N°1173, en aquellos casos en que el tratado internacional que se negocia se refiera a materias de la competencia de otra o varias Secretarías de Estado, el Ministerio de Relaciones Exteriores coordinará la participación de los demás Ministerios en la referida negociación. Al efecto, cabe tener presente que el Art. 5 de la Ley de Navegación ([ver Anexo, ref. B.1](#)) asigna a la Autoridad Marítima competencia en relación con los convenios internacionales relacionados con sus funciones, y la representación en asuntos o reuniones internacionales en las materias técnicas y profesionales de que trata dicha ley.

De conformidad con lo establecido en el numeral 1° del Art. 54 de la C.P.R. ([ver Anexo, ref. B.20](#)), la adopción de un tratado internacional constituye una iniciativa exclusiva del Presidente de la República, quien debe presentarlo al Congreso Nacional antes de manifestar internacionalmente la voluntad del Estado de hacerse Parte en él. En este acto, el Presidente de la República debe informar al Congreso Nacional sobre el contenido y alcance del tratado internacional y las reservas que pretenda confirmar o formularle.

Tramitación

La tramitación de los tratados internacionales en el Congreso Nacional se rige por lo dispuesto en los artículos 59 al 65 de la Ley N°18.918 ([ver Anexo, ref. B.13](#)). La aprobación de un tratado internacional sigue, en lo pertinente, los mismos trámites que una ley y requerirá los quórum correspondientes dependiendo de la materia de que sus disposiciones traten. De tal manera, si se trata de materias a las que la propia C.P.R. confiere el carácter de ley orgánica constitucional, requerirán cuatro séptimos de los senadores y diputados en ejercicio; si se trata de materias a las que la propia C.P.R. confiere el carácter de ley de quorum calificado, requieren de la mayoría absoluta de senadores y diputados en ejercicio. Por último si se trata de materias propias de leyes comunes requerirán, por regla general, de la mayoría de los miembros presentes en cada Cámara.

De acuerdo con lo establecido en el numeral 1° del art. 54 de la C.P.R. constituye una atribución exclusiva del Congreso Nacional la de aprobar o desechar los tratados internacionales sometidos a su consideración y, en su caso, sugerir la formulación de las reservas y declaraciones interpretativas que sean procedentes de acuerdo con dicho tratado internacional o las normas generales de derecho internacional.

El Presidente de la República no requiere aprobación del Congreso Nacional para celebrar tratados internacionales en el ejercicio de su potestad reglamentaria autónoma, es decir que verse sobre materias que no sean propias del dominio legal.

En la tramitación de un tratado internacional se debe tener en consideración la posible intervención del Tribunal Constitucional, al que le corresponde ejercer un control de constitucionalidad preventivo respecto de las normas de un tratado internacional que versen sobre materias propias de Leyes Orgánicas Constitucionales, antes de su promulgación. También le corresponde resolver las cuestiones sobre constitucionalidad que se susciten durante la tramitación de los tratados sometidos a la aprobación del Congreso Nacional.

Aprobado por el Congreso Nacional el Gobierno procederá a efectuar el depósito del respectivo instrumento de ratificación o adhesión, mediante el que hace constar en el ámbito internacional su consentimiento, tras lo que se encuentra en condiciones de integrar el ordenamiento jurídico interno, produciendo los mismos efectos que una ley, siendo necesaria su promulgación por medio de un decreto supremo emitido a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, que además ordene su publicación en el Diario Oficial para su cumplimiento, tras su toma de razón por la C.G.R.

Corresponde también al Presidente de la República la facultad exclusiva para denunciar un tratado internacional o retirarse de él, para lo que pedirá la opinión de ambas Cámaras del Congreso Nacional, en el caso de tratados internacionales que hayan sido aprobados por éste.

Tras la denuncia o el retiro de un tratado internacional que fue aprobado por el Congreso Nacional, el Presidente de la República deberá informar de ello a éste, dentro de los quince días de efectuada.

Una vez que la denuncia o el retiro produzcan sus efectos en conformidad a lo establecido en el tratado internacional, éste dejará de tener efecto en el orden jurídico interno.

El retiro de una reserva que haya formulado el Presidente de la República y que tuvo en consideración el Congreso Nacional al momento de aprobar un tratado internacional, requerirá previo acuerdo de éste, de conformidad a lo establecido en la Ley Orgánica Constitucional respectiva.

Promulgación y publicación

La promulgación de un tratado internacional se efectúa mediante decreto supremo, que se publica en el Diario Oficial.

La Ley N°18.158 ([ver Anexo, ref. B.4](#)), que establece normas sobre publicación de Tratados internacionales que sean de gran extensión, señala en su Art. 1 que la publicación podrá efectuarse mediante el depósito de un ejemplar en el Ministerio de Relaciones Exteriores y de otro en la Contraloría General de la República (C.G.R.), debidamente autenticados, y que corresponderá al Presidente de la República disponer en el decreto promulgatorio del respectivo tratado internacional el empleo de esta forma especial de publicación.

El numeral 1° del Art. 54 de la Constitución Política de la República (C.P.R.) dispone que, de conformidad con lo establecido en la ley, deberá darse debida publicidad a hechos que digan relación con un tratado internacional, tales como su entrada en vigor, la formulación y retiro de reservas, las declaraciones interpretativas, las objeciones a una reserva y su retiro, la denuncia del tratado, el retiro, la suspensión, la terminación y la nulidad del mismo.

Recopilación

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley N° 10.336, corresponderá exclusivamente a la Contraloría General de la República (C.G.R.) recopilar y editar en forma oportuna y metódica todas las leyes, reglamentos y decretos de interés general y permanente, con sus índices respectivos. Tal recopilación se encuentra disponible en el sitio electrónico www.contraloria.cl

Según lo dispuesto en el Art. 41 del D.F.L. N°161 ([ver Anexo, ref. B.22](#)), publicado en el Diario Oficial el 31 de marzo de 1978, que fija el Estatuto Orgánico del Ministerio de Relaciones Exteriores, corresponde al Departamento de Servicios y Documentación registrar y archivar los tratados internacionales.

Difusión

Además de su publicación, ya sea en el Diario Oficial o de la forma especial que establece la Ley N°18.158 ([ver Anexo, ref. B.4](#)), los tratados son difundidos.

De acuerdo con lo dispuesto en el Art. 6 de la Ley N° 20.285 ([ver Anexo, ref. B.19](#)), los actos que han sido objeto de publicación en el Diario Oficial, deben encontrarse a disposición permanente del público y en los sitios electrónicos del servicio respectivo.

Por su parte, la Biblioteca del Congreso Nacional, de acuerdo con lo señalado en el Art. 4 del Manual de uso de servicios ciudadanos, provee amplio acceso a la base de datos de

legislación actualizada, ya sea presencialmente o accediendo electrónicamente a los servicios y recursos disponibles en el sitio electrónico www.leychile.cl.

En el ámbito de competencia de la Autoridad Marítima, de acuerdo con lo dispuesto en la letra f) del Art. 35 del Reglamento Orgánico ([ver Anexo, ref. C.1](#)), los textos de los convenios y demás publicaciones relacionadas con la Dirección General se difunden para facilitar su conocimiento por el personal de la Autoridad Marítima y por los usuarios marítimos, lo que se hace mediante su inserción en el Boletín Informativo Marítimo (B.I.M.), que se encuentra disponible en el sitio electrónico www.directemar.cl .

ENMIENDAS.

En cuanto a las enmiendas a un tratado internacional, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 1° del art. 54 de la C.P.R., sus disposiciones sólo podrán ser derogadas, modificadas o suspendidas en la forma prevista en los propios tratados o de acuerdo con las normas generales del derecho internacional.

La iniciativa, promulgación, publicación, recopilación y difusión son las que corresponde a un tratado internacional.

Tramitación.

La tramitación de una enmienda para su incorporación al orden jurídico interno dependerá del contenido de la misma.

Tratándose de materias propias de facultades reglamentarias del Presidente de la República, éste procederá a dictar el respectivo decreto promulgatorio que será publicado mediante su inserción en el Diario Oficial, y a partir de esa fecha se entenderá conocido por todos y producirá sus efectos en el ámbito doméstico, sin perjuicio de la posibilidad de que se establezca una fecha diferida para su entrada en vigor.

Tratándose de materias de ley requerirá de aprobación parlamentaria previa, y posterior promulgación, del mismo modo indicado.

En cuanto a los tratados de la OMI objetos de Auditoria, cabe mencionar que nuestro país al hacerse Parte del Convenio de Formación, 1978, formuló una reserva expresa relativa a las disposiciones de los subpárrafos (vii) y (ix) del párrafo 1 (a) del artículo XII, a los efectos de que las enmiendas al Anexo no sean vinculantes para Chile hasta el momento en que se haya cumplido con el procedimiento interno establecido por la Constitución Política de la República (C.P.R.) para la aprobación de tratados. En relación con el Convenio de Arqueo, 1969, también formuló una reserva indicando que las enmiendas a que se refiere el artículo 18 de la Convención no serán vinculantes para Chile hasta el momento en que haya operado el procedimiento interno establecido por la Constitución Política de la República (C.P.R.) para la aprobación de los tratados internacionales.

Independientemente del procedimiento mediante el cual se incorpore al derecho interno, su tramitación se inicia en sede administrativa mediante la elaboración de un informe técnico emitido por el órgano competente. En el caso de los Convenios de la OMI sujetos a Auditoria el órgano competente es la DIRECTEMAR.

De acuerdo con lo dispuesto en las letras c) y d) del Art. 32 del Reglamento Orgánico ([ver Anexo, ref. C.1](#)), corresponde al Departamento de Asuntos Internacionales de DIRECTEMAR estudiar el alcance de toda enmienda, solicitando su opinión a la Dirección Técnica pertinente. Por su parte, de acuerdo con lo señalado en los artículos 60 y 89 del mismo reglamento, corresponde al respectivo Secretario Ejecutivo de Asuntos Internacionales de las Direcciones Técnicas, llevar el control técnico administrativo de los tratados internacionales y coordinar su accionar con el Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales de DIRECTEMAR.

Alcance (párrafos 6 y 7)

11 Indíquese RESPECTO DE CADA UNO DE LOS INSTRUMENTOS:

.1 el número de equivalencias/exenciones admitidas en relación con el instrumento y comunicadas, según proceda, a la OMI; y (DIRSOMAR)

La Administración Marítima ha otorgado 2 exenciones, de acuerdo al siguiente detalle:

- a. M/N "VENTUS AUSTRALIS", IMO: 9805403
 - Sistemas de evacuación marinos SOLAS Regla 2 Capítulo III.
 - Aparatos y sistemas náuticos a bordo., SOLAS Regla 3.2 Cap V.
 - Botes Salvavidas SOLAS Regla 2 Cap III.
- b. M/N "STELLA AUSTRALIS", IMO: 9534676
 - Sistemas de evacuación marinos SOLAS Regla 2 Capítulo III.
 - Aparatos y sistemas náuticos a bordo, SOLAS Regla 3.2 Cap V., Botes Salvavidas SOLAS Regla 2 Cap III.

.2 si se ha informado a la OMI sobre la legislación nacional, etc.

En general, se ha ido informando a la OMI sobre toda nueva legislación nacional relevante que se ha ido adoptando. Algunas de estas informaciones han sido dadas por los correspondientes módulos GISIS y otras a través de los canales diplomáticos correspondientes.

12 Descríbase de qué modo se elaboran las políticas para implantar la legislación, incluidos los procedimientos administrativos y ejemplos.

POLÍTICAS.

De acuerdo con lo establecido en los Art. 19 y 20 de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado ([ver Anexo, ref. B.11](#)), corresponde a los Ministros de Estado la responsabilidad de la conducción de sus respectivos Ministerios, en conformidad con las políticas e instrucciones que imparta el Presidente de la República. Asimismo, le corresponderá proponer y evaluar las políticas y planes correspondientes a su respectivo sector.

El Art. 1 de la Ley N°. 21.080 ([ver Anexo, ref. B.16](#)), que modifica diversos cuerpo legales con el objeto de modernizar el Ministerio de Relaciones Exteriores, asigna al citado Ministerio la función de colaborar con el Presidente de la República en el diseño, planificación, prospección, conducción, coordinación, ejecución, control e información de la política exterior que éste formule, proponiendo y evaluando las políticas y planes al efecto.

La Política Exterior de Chile, Política Exterior 2030, se refiere al Derecho Internacional como uno de sus pilares, indicando que el respeto a los compromisos adquiridos es un principio fundamental de nuestra sociedad y que Chile atribuye valor fundamental a los tratados internacionales como fuente necesaria para promover relaciones internacionales pacíficas, la seguridad jurídica y la cooperación entre Estados mediante reglas claras y estables.

La Subsecretaría de Relaciones Exteriores es, de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 12, de la Ley N°21.080, el órgano de colaboración inmediata del Ministro de Relaciones Exteriores en materia de política exterior, correspondiéndole coordinar las acciones de los órganos y servicios públicos del sector. El numeral 7° de dicho artículo le asigna la tarea de evaluar y coordinar con otros órganos de la Administración del Estado las medidas que correspondan para la implementación de los acuerdos internacionales. En cuanto a la agenda internacional en el ámbito de las relaciones económicas, el Art. 26 y el numeral 11° del Artículo 28 de dicha ley contemplan normas adicionales para su implementación y cumplimiento.

PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS.

Elaboración de contenido normativo.

En cuanto al rol que corresponde a los órganos de la Administración del Estado en la elaboración del contenido normativo para implementar los tratados internacionales, y entre ellos el rol de DIRECTEMAR en la implementación de los Convenios de la OMI, cabe considerar que su elaboración se inserta en el procedimiento que corresponda a la tramitación de la norma de que se trate.

El Art. 38 de la C.P.R. dispone que una Ley Orgánica Constitucional determinará la organización básica de la Administración Pública y los principios de carácter técnico y profesional en que deba fundarse. De acuerdo con lo establecido en los Artículos 19 y 20 de la Ley N° 18.575 ([ver Anexo, ref. B.11](#)) corresponde a los ministerios, dentro de los campos específicos de actividades en que deben ejercer sus funciones, entre otras, las de estudiar y proponer las normas aplicables a los sectores a su cargo, y velar por el cumplimiento de las normas dictadas.

De acuerdo con lo establecido en el Art. 21 de la Ley N° 18.575, en concordancia con lo dispuesto en el numeral 7° del Art. 12 de la Ley N° 21.080, corresponde a la Subsecretaría de Relaciones Exteriores del Ministerio de Relaciones Exteriores, evaluar y coordinar con otros órganos de la Administración del Estado las medidas que correspondan para la implementación de los acuerdos internacionales.

De conformidad con lo dispuesto en el Art. 21 de la Ley N°18.575 y en el Art. 3 de la Ley N°20.424 ([ver Anexo, ref. B.17](#)), sobre Estatuto Orgánico del Ministerio de Defensa Nacional, corresponde al Ministerio de Defensa estudiar, proponer y evaluar las normas aplicables a los órganos que integran el sector defensa.

De conformidad con lo establecido en el inciso 2° del Art. 19 de la Ley N°18.575, las funciones que corresponde en los ministerios sectoriales, de acuerdo con lo dispuesto en su inciso 1°, como la de estudiar y proponer las normas aplicables a los sectores a su cargo y velar por el cumplimiento de las normas dictadas, pueden ser encomendadas, excepcional y determinadamente mediante una ley, a los servicios públicos.

DIRECTEMAR es un servicio público funcionalmente descentralizado, dependiente del Ministerio de Defensa. De acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ([ver Anexo, ref. B.2](#)), aprobada mediante DFL N°292, publicado en el Diario Oficial el 5 de agosto de 1953, en concordancia con la Ley de Navegación, cuyo texto fuera substituido por el D.L. N° 2.222, de 1978 ([ver Anexo, ref. B.1](#)), y lo dispuesto en los reglamentos que la ejecutan, su Director General tiene ciertas y determinadas facultades para implementar y dar cumplimiento a los Convenios de la OMI.

De acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento Orgánico de DIRECTEMAR ([ver Anexo, ref. C.1](#)), la proposición de modificaciones pertinentes a las leyes, reglamentos, circulares y directivas, en lo relativo al ámbito de competencia de la Dirección General corresponde, según lo dispuesto en la letra e) de su Art. 29, a funciones comunes a los Jefes de los Departamentos de la Dirección General.

En lo derivado de experiencias operativas y necesidades en su área de competencia, corresponde, según lo dispuesto, respectivamente, en la letra e) de los Artículos 57, 70, 86 y 94 del Reglamento Orgánico, al Director y a los Departamentos y Servicios de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) y al Director y Departamentos de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR) y al Centro de Instrucción y Capacitación Marítima (CIMAR).

Por su parte, de acuerdo con lo establecido en la letra e) del Art. 35 del Reglamento Orgánico, corresponde al Departamento Jurídico proponer, a instancia de los restantes Departamentos o Direcciones Técnicas, la aprobación o actualización de las leyes y reglamentos, que tengan relación con la Autoridad Marítima y mantener su seguimiento hasta su publicación, excepto el seguimiento del estado de tramitación de los convenios internacionales o sus enmiendas, que corresponde al Departamento de Asuntos Internacionales, de conformidad con lo establecido en la letra k) del Art. 32 de dicho reglamento.

En cuanto a la implementación y cumplimiento de los instrumentos internacionales, la letra i) del Art. 32 del Reglamento Orgánico asigna la tarea de coordinar y gestionar con otros organismos públicos al Departamento de Asuntos Internacionales, incluida la Dirección de Medio Ambiente y Asuntos Oceánicos, dependiente de la Subsecretaría de Relaciones Exteriores, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de conformidad con lo dispuesto en el Art.31 del DFL N°161.

Ejemplos.

En el ámbito de competencia de DIRECTEMAR cabe citar las siguientes resoluciones que aprueban directivas, conteniendo procedimientos e instrucciones para la elaboración de contenidos normativos:

Resolución DGTM. y MM. Ord. N° 12600/154 Vrs, del 27 de febrero de 2007 ([ver Anexo, ref. D.31](#)), que aprueba la Directiva de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Ordinario N° J-03/003, que “Dispone procedimiento a seguir para la elaboración de proyectos o proposiciones destinadas a la actualización, modificación o supresión de reglamentos o manuales de responsabilidad de DIRECTEMAR”.

Resolución D.G.T.M. y M.M. Ordinario N°12600/34 Vrs, del 22 de enero de 2008 ([ver Anexo, ref. D.32](#)), que aprueba la Directiva de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Ordinario N° J-01/006, que “Establece procedimientos administrativos e imparte instrucciones para la adopción e implementación en el país de los instrumentos de la Organización Marítima Internacional”.

Resolución D.G.T.M. y M.M. Ordinario N° 12600/438 Vrs, del 26 de junio de 2008 ([ver Anexo, ref. D.33](#)), que aprueba la Directiva de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Ordinario N° J-03/001, que “Imparte instrucciones para la confección, actualización, distribución y control de las directivas y circulares emanadas de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante”.

Resolución D.G.T.M. y M.M. Ordinario N° 12600/689 Vrs, del 6 de diciembre de 2012 ([ver Anexo, ref. D.34](#)), que aprueba la Directiva de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Ordinario N° W-01/001, que “Establece un apropiado sistema de trabajo para lograr un efectivo y eficiente manejo, análisis, gestión, seguimiento e implementación de la temática relacionada con la Organización Marítima Internacional (OMI), considerando la interacción con los principales actores nacionales, tanto públicos como privados, con intereses en dicha temática.”

Resolución D.G.T.M. y M.M. Ordinario. N° 12600/614, del 30 de octubre de 2012 ([ver Anexo, ref. D.35](#)), que aprueba la Directiva de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante Ord. N° W-02/001, que “Establece sistema de trabajo que permite llevar a cabo, en forma eficiente y eficaz, un proceso de auditorías internas, para garantizar una adecuada implantación, a nivel nacional, de los Convenios de la Organización Marítima Internacional, de los cuales Chile sea Parte”.

Registros (párrafo 10)

13 Describáanse los registros que se retienen y por cuánto tiempo.

La Ley N° 20.285 de 2008 ([ver Anexo, ref. B.19](#)), sobre acceso a información pública, establece en su Art. 22 que los documentos en que consten los actos declarados secretos o reservados por un órgano o servicio, deberán guardarse en condiciones que garanticen su preservación y seguridad por el respectivo órgano o servicio, durante el plazo de diez años, sin perjuicio de las normas que regulen su entrega al Archivo Nacional.

Las disposiciones vigentes que rigen el lapso para la mantención de documentación institucional se contemplan en el Reglamento de Publicaciones y Tramitaciones de la Armada ([ver Anexo, ref. C.26](#)).

Los artículos 1215 y siguientes del citado reglamento, distinguen entre documentos de carácter secreto o reservado, cuyos archivos deben mantenerse por 10 años, y los de carácter ordinario, cuyo archivo debe mantenerse por 4 años. Sin perjuicio de lo anterior se exceptúan aquellas materias que aún se mantengan vigentes y las que se incorporen al Archivo Histórico. Las normas citadas comprenden también disposiciones para la conformación de los respectivos archivos, e incineración de la documentación.

Mejora (párrafos 11 a 14)

14 **Describa de qué modo su Estado:**

.1 fomenta una cultura que proporciona oportunidades para mejorar los resultados de las actividades marítimas correspondientes;

La Administración Marítima Nacional perfecciona, de forma constante, las medidas adoptadas en el cumplimiento de los convenios y protocolos que ha ratificado, analizando sus resultados, a nivel nacional, a través de controles tales como: Auditorías de Control Interno, Inspecciones Técnico Administrativas y Revistas de Planificación Operativa.

Asimismo, en su calidad de Estado Rector del Puerto y Estado de Abanderamiento, mantiene sus buenos resultados al existir evaluaciones de desempeño profesional a todos sus inspectores y por objetivos. Para actividades del Estado de Abanderamiento, dichos objetivos de desempeño se miden con estadísticas propias, y para actividades del Estado Rector del Puerto, mediante los índices clave de desempeño (KPI) fijados por el MOU de Tokio.

Para el caso del Estado de Abanderamiento, se garantiza una constante evaluación de los accidentes marítimos de manera imparcial y objetiva, con el propósito de prevenir futuros siniestros, poniendo los resultados de las investigaciones a disposición de la Organización Marítima Internacional y de sus Estados Miembros, a través de su sitio web.

También con el objeto mejorar resultados, la organización efectúa los Planes Nacionales de Búsqueda y Salvamento Marítimo y de Combate a la Contaminación. A través de ellos, se fomentan dichas actividades disponiendo los medios y el entrenamiento a realizar, considerándose para tales efectos los medios de la Armada, de la Autoridad Marítima y la participación de un amplio espectro de organizaciones relacionadas con el ámbito marítimo y portuario. A su vez y con el propósito de asegurar buenos resultados en el Área Antártica durante el periodo estival, se ha dispuesto un "Patrullaje Internacional Combinado, Chile-Argentina", con naves y personal debidamente entrenados en aspectos de combate a la contaminación y de búsqueda y rescate marítimo.

Además de lo anterior y con el fin de generar incentivos que promuevan y resalten los resultados de las actividades marítimas a nivel nacional, DIRECTEMAR celebra anualmente el "Día de la Marina Mercante Nacional y el Día de la Gente de Mar de la OMI", ocasión en que se entregan estímulos (medallas, diplomas y condecoraciones) al personal

de la Marina Mercante y de Pesca, por años de servicios y por actividades destacadas de salvaguarda de la vida humana en el mar.

.2 identifica y elimina las causas fundamentales de los incumplimientos; y

La Administración Marítima Nacional identifica y elimina las causas de incumplimientos a través de la verificación y control de las observaciones generadas por las respectivas Auditorías de Control Interno, Inspecciones Técnico Administrativas y Revistas de Planificación Operativa. Asimismo, se implementan y prueban medidas correctivas en la realización de ejercicios de Búsqueda y Salvamento y de Combate a la Contaminación, los cuales se planifican anualmente para toda la organización; por otra parte, el Estado Rector del Puerto realiza su control, identificación y corrección a través de sus estadísticas propias y KPI fijados por el MOU de Tokio, donde sus inspectores mantienen el control de las observaciones a los buques y verifican que sean corregidas.

Sumado a lo anterior, la Administración Marítima Nacional efectúa, anualmente, Auditorías OMI internas de seguimiento, con el propósito de verificar el cumplimiento e implantación, eficaz y eficiente, por parte del Estado de Chile, de los Convenios Internacionales en vigor en nuestro país.

Adicionalmente y para asegurar una oportuna tramitación de la ratificación de nuevos convenios y de protocolos y enmiendas a los existentes, se cuenta con una aplicación informática (SICOTRAMI) que permite efectuar el correcto seguimiento y verificar el estado actual de tramitación de los mismos.

Finalmente, es importante resaltar que las estadísticas de accidentabilidad, retenciones de naves efectuadas por los Estados Rectores del Puerto y los resultados de los ejercicios locales, nacionales y regionales realizados (combate a la contaminación, búsqueda y salvamento, ISPS, etc), entre otros, obtenidas de las distintas aplicaciones informáticas que administra DIRECTEMAR (ver Anexo, refs. G.2, G.3, G.4, G.5 y G.6) ayudan también a determinar y examinar el nivel de cumplimiento e incumplimiento de los convenios en vigor, el nivel de capacitación del personal y las medidas correctivas necesarias para fomentar una cultura de mejora continua, a fin eliminar las causas de posibles incumplimientos y evitar su repetición

.3 previene posibles incumplimientos con objeto de evitar que se produzcan.

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, anualmente, realiza distintos Seminarios Nacionales y/o Regionales, entre los cuales se pueden destacar, entre otros, los siguientes: Seminario Nacional para las Autoridades Marítimas Regionales (al cual asisten todos los Gobernadores Marítimos del país), Seminario de Capitanes de Puerto, Seminario para Inspectores del Estado de Abanderamiento y del Estado Rector del Puerto, Seminario para los Encargados de Prevención del Medio Ambiente Acuático y el Seminario para expertos en Prevención de Riesgos. En todos ellos se analizan y discuten los factores subyacentes de los principales accidentes, incidentes e incumplimientos de los Convenios en vigor en nuestro país, centrando el accionar en las

medidas que se deben adoptar para evitar que ellos vuelvan a repetirse.

Además de lo anterior, es conveniente resaltar que algunas de las organizaciones, servicios y departamentos dependientes de DIRECTEMAR, como por ej. el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), el Departamento de Educación y Titulación Marítima (EDYTIMAR) y el Centro de Instrucción y Capacitación Marítima (CIMAR), se encuentran certificadas por normas de calidad ISO.

Adicionalmente a todo lo ya señalado, en el caso de la actuación del Estado en sus roles como Estado de Abanderamiento, Estado Ribereño y Estado Rector de Puerto, anualmente los tres Oficiales designados como Coordinadores para tales efectos, respectivamente, mediante la Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 12.600/117 Vrs., del 21 de marzo de 2019 ([ver Anexo, ref. E.11](#)), ellos realizan anualmente un análisis del actuar de la Organización en dichos roles, una evaluación de sus principales tendencias y problemas detectados y presentan al Director General de DIRECTEMAR sus respectivas proposiciones para la búsqueda de las soluciones correspondientes.

PARTE 2 – ESTADO DE ABANDERAMIENTO

Implantación (párrafos 15 y 16)

15 Describa de qué modo su Estado asigna responsabilidades en la implantación de la legislación y las políticas nacionales, así como el modo en que éstas se revisan periódicamente.

El Departamento de Planes de DIRECTEMAR tiene como tarea confeccionar las Políticas Permanentes del Estado de Abanderamiento, estas políticas se revisan cada 3 años ([ver Anexo, ref. G.1](#)).

Además, a través de la Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° W-01/001 ([ver Anexo, ref. D.34](#)) se asignan responsabilidades para la implantación de la normativa internacional. Cada vez que se requiere ratificar un Convenio, sus enmiendas y protocolos u otros documentos vinculantes de la OMI, los Departamentos y Direcciones Técnicas de la DIRECTEMAR confeccionan el Informe Técnico correspondiente, junto con el texto de las enmiendas o Convenios, en tres ejemplares autenticados por la OMI, para conocimiento y aprobación del Departamento Jurídico y, posteriormente, presentarlos para la firma del Director General de DIRECTEMAR para su despacho al Ministerio de Relaciones Exteriores, vía Comandancia en Jefe de la Armada – Ministerio de Defensa Nacional y, en coordinación con el Departamento Jurídico de la DIRECTEMAR, se efectúa la supervisión de todo el proceso asociado hasta su promulgación en el Diario Oficial.

Se elaboró un software para el Sistema de Seguimiento de Tramitación e Implementación de los Instrumentos de la OMI, denominado SICOTRAMI, el cual permite optimizar el trabajo de los distintos entes que participan en el proceso de confección de los Informes técnicos de conveniencia de ratificación de enmiendas e

Instrumentos OMI.

16 Describa de qué modo su Estado elabora o implanta:

.1 un programa de auditoría e inspección independiente para los buques autorizados a enarbolar el pabellón; y

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), periódicamente, es sometida a procesos de auditoría y controles, tanto internos como externos, en relación con el cumplimiento de sus funciones.

En lo que se refiere a la función del Estado de Abanderamiento, el proceso de reconocimiento y certificación de naves es llevado a cabo por el Servicio de Inspecciones Marítimas (SIM), dependiente de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) y es objeto de auditorías periódicas por parte de la Oficina de Control de Gestión de DIRECTEMAR. Además, la DIRSOMAR, a través del SIM, efectúa una auditoría a las distintas Comisiones Locales de Inspección de Naves (CLIN), a lo largo de nuestro país.

En relación al sistema de Educación y Titulación de la Gente de Mar, a cargo de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR), el proceso de control y auditoría se basa en la Certificación de Calidad ISO 9001, mediante el cual los procesos son objeto de auditorías periódicas internas y externas que permiten mantener dicha certificación de calidad ([ver Anexo, ref. G.7](#)).

.2 las orientaciones sobre las prescripciones de los instrumentos de la OMI que se dejan "a criterio de la Administración".

Las Direcciones Técnicas Marítimas, dependientes de DIRECTEMAR, conforme a su ámbito de competencia, son las encargadas de emitir las instrucciones, orientaciones y/o políticas de detalle para aquellos casos de uso frecuente respecto a las prescripciones de los instrumentos OMI. Para aquellos casos de uso no frecuente serán las mismas Direcciones Técnicas Marítimas las que tendrán la facultad para emitir el criterio, conforme a los requerimientos específicos, por parte de los usuarios marítimos, contemplando las orientaciones que emita o haya emitido la OMI para tal efecto.

Delegación de autoridad (párrafos 18 a 21)

17 Enumere las organizaciones reconocidas (OR) y/o el inspector o inspectores nombrados que se han designado para actuar en nombre de su Estado en materia de reconocimientos, inspecciones y auditorías, expedición de certificados y documentos, marcado de buques y otras tareas reglamentarias exigidas en virtud de los instrumentos de la OMI.

La Administración Marítima de Chile ha emitido la Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N°

12.600/155 Vrs., del 24 de abril de 2015 (ver Anexo, ref. D.36) que “Determina las Organizaciones Reconocidas en Chile y sus Atribuciones”. Las Organizaciones Reconocidas se encuentran informadas a la OMI y son las siguientes (no existe acuerdo con inspectores en particular):

- American Bureau Of Shipping
- Bureau Veritas
- Lloyd’s Register
- Nippon Kaiji Kyokai
- Registro Italiano Navale

Las facultades de delegación se encuentran especificadas en la siguiente normativa nacional:

- D.S. (M) N° 248, de 2004, Reglamento sobre el Reconocimiento de Naves y Artefactos Navales (ver Anexo, ref. C.9), Artículo 6°, el que establece que:
Todo reconocimiento de nave y artefacto naval, sólo podrá ser realizado por personal dependiente de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, sometido al Decreto con Fuerza de Ley (D.F.L.) (G) N° 1, sobre Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas y a la Ordenanza de la Armada. Sin perjuicio de la designación de peritos ad-hoc, de conformidad con lo previsto por el artículo 36 del Decreto con Fuerza de Ley (D.F.L.) N° 292, de 1953, que aprobó la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (ver Anexo, ref. B.2). Con todo, el Director General de la DIRECTEMAR podrá delegar la realización de los reconocimientos e inspecciones, de conformidad con lo autorizado en los convenios internacionales vigentes en el país, en el caso de naves y artefactos navales que deban ser reconocidas en el extranjero, en la Administración Marítima del país en cuyo puerto se encuentren o en una Sociedad de Clasificación de Naves reconocida por la Dirección General.
- D.S. (M) N° 146, de 1987, “Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las Naves Mercantes y Especiales Mayores y de Artefactos Navales, sus Inspecciones y su Reconocimiento” (ver Anexo, ref. C.8), Artículo 124°, el que señala que:
“Los inspectores de Máquinas y Construcción Naval de las Comisiones de Inspección de Naves son los únicos autorizados para inspeccionar las construcciones y reparaciones de naves y artefactos navales o cualquier trabajo que se efectúe en ellos, en representación de la Autoridad Marítima. No obstante lo dispuesto en el inciso precedente, la Dirección General podrá delegar, a petición del interesado, dichas inspecciones en la Administración del país donde se efectúen las construcciones o reparaciones o en sociedades clasificadoras reconocidas en Chile. En estos casos, los gastos en que se incurra serán también de cargo y de costo del solicitante.”

18 Facíltese un cuadro en el que se señalen las funciones (aprobaciones de planes, reconocimientos, certificación, exenciones y equivalencias) que se hayan delegado. Adjúntense asimismo los acuerdos oficiales o disposiciones equivalentes suscritos con las OR.

FECHA	NAVE/N° OMI	OR	FUNCION	LUGAR
10 Abril 2015	Corral / 9310575	Nippon Kaiji Kyokai	Inspecciones reglamentarias y emisión de certificados y documentos de cumplimiento	Nueva York, USA
14 Octubre 2015	Almendro / 9278911	Lloyd's Register	Inspecciones reglamentarias y refrendo de certificados	Jingjiang, China
17 Agosto 2015	Capitán M. Andrade / 9825104	Bureau Veritas	Inspecciones reglamentarias y emisión de certificados	China
21 Julio 2017	UAL Trader / 9404754	Bureau Veritas	Inspecciones reglamentarias y emisión de certificados	República de Cabo Verde
07 Agosto 2017		American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS de la compañía Humboldt Shipmanagement	Chile
08 Marzo 2018	Betanzos / 7310923	Bureau Veritas	Inspección de verificación por reparación a línea propulsora	Ciudad del Cabo, Sudáfrica
15 Marzo 2018	Guanaco / 9256834	Lloyd's Register	Inspecciones reglamentarias y emisión de certificados	Santos, Brasil
20 Julio 2018	Raúl N / 9116149	Lloyd's Register	Inspecciones reglamentarias y refrendo de certificados	Argentina
29 Agosto 2018	Almendro / 9278911	Lloyd's Register	Inspecciones reglamentarias y emisión de certificados	Cuba
05 Octubre 2018	Raúl N / 9116149	Lloyd's Register	Inspección obra viva y refrendo certificado de construcción	China
28 Diciembre 2018	Unzen / 8122684	Nippon Kaiji Kyokai	Inspección obra viva, renovación certificados e inspección relativa a la remotorización de la nave	Japón
07 Agosto 2017	Humboldt Shipmanag	American Bureau of	Auditoría Código IGS a la Compañía	Chile

	ement	Shipping		
05 Noviembre 2019	Alpaca / 9403293	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Alpaca	Chile
05 Noviembre 2019	Cabo Tamar / 9304643	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Cabo Tamar	Chile
05 Noviembre 2019	Cabo Victoria / 9778674	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Cabo Victoria	Chile
05 Noviembre 2019	Condor / 9191632	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Condor	Chile
05 Noviembre 2019	Copihue / 9232981	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Copihue	Chile
05 Noviembre 2019	Coquimbo / 9379870	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Coquimbo	Chile
05 Noviembre 2019	Cordillera / 9261061	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Cordillera	Chile
05 Noviembre 2019	Corral / 9310575	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Corral	Chile
05 Noviembre 2019	Doña Ana / 9281803	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Doña Ana	Chile
05 Noviembre 2019	Elena / 9316050	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Elena	Chile
05 Noviembre 2019	Guanaco / 9256834	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Guanaco	Chile
05 Noviembre 2019	Lama / 9163764	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Lama	Chile
05 Noviembre 2019	Loreto / 9304203	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Loreto	Chile
05 Noviembre 2019	Pudu / 9420760	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Pudu	Chile
05 Noviembre 2019	Punta Angamos / 9299367	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Punta Angamos	Chile
05 Noviembre 2019	Empresa Marítima	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la Compañía Empresa Marítima	Chile

05 Noviembre 2019	SPL Atacama / 9580156	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave SPL Atacama	Chile
05 Noviembre 2019	SPL Tarapacá / 9580132	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave SPL Tarapacá	Chile
11 Noviembre 2019	South Trade Shipmanagement	Lloyd's Register	Auditoría Código IGS a la Compañía South Trade Shipmanagement	Chile
11 Noviembre 2019	Almendro / 9278911	Lloyd's Register	Auditoría Código IGS a la nave Almendro	Chile
11 Noviembre 2019	Antofagasta Express / 9612789	Lloyd's Register	Auditoría Código IGS a la nave Antofagasta Express	Chile
11 Noviembre 2019	Mapocho / 9197351	Lloyd's Register	Auditoría Código IGS a la nave Mapocho	Chile
11 Noviembre 2019	San Antonio Express / 9612777	Lloyd's Register	Auditoría Código IGS a la nave San Antonio Express	Chile
11 Noviembre 2019	Navarino Administradora de naves S.A.	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la Compañía Navarino Administradora de Naves S.A.	Chile
11 Noviembre 2019	Stella Australis / 9534676	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Stella Australis	Chile
12 Noviembre 2019	Ventus Australis / 9805403	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Ventus Australis	Chile
12 Noviembre 2019	NSC SHIPMANAGEMENT CHILE	Lloyd's Register	Auditoría Código IGS a la Compañía NSC Shipmanagement Chile	Chile
12 Noviembre 2019	NSC TANK GMBH & CIE. KG	Lloyd's Register	Auditoría Código IGS a la Compañía NSC Tank GMBH & Cie. KG	Chile
12 Noviembre 2019	Antofagasta / 9629718	Lloyd's Register	Auditoría Código IGS a la nave Antofagasta	Chile
12 Noviembre 2019	Pioneros / 9650573	Lloyd's Register	Auditoría Código IGS a la nave Pioneros	Chile
15 Noviembre 2019	Arica / 9629495	Lloyd's Register	Auditoría Código IGS a la nave Arica	Chile
15 Noviembre 2019	Brio / 9655913	Lloyd's Register	Auditoría Código IGS a la nave Arica	Chile
26 Noviembre	Ultra Tronador /	American Bureau of Shipping	Auditoría Código IGS a la nave Ultra Tronador	Chile

2019	9205615			
------	---------	--	--	--

Los acuerdos oficiales se encuentran publicados en el módulo GISIS correspondiente.

19 Describa de qué modo su Estado supervisa el ejercicio de las funciones delegadas en las OR y/o los inspectores nombrados.

La supervisión de las Organizaciones Reconocidas se encuentra establecida por Resolución de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, DIRSOMAR, D.S. y O.M. Ord. N° 12.600/581, de Agosto de 2017 ([ver Anexo, ref. D.37](#)), que “Establece Facultades de Fiscalización a las Sociedades de Clasificación con Acuerdo de Delegación Firmado que Actúen en Representación de la Bandera Chilena”, y es mediante este documento por el cual se realiza el seguimiento y control a las OR por parte de la Administración Marítima, a través del Servicio de Inspecciones Marítimas.

La Administración Marítima de Chile supervisa el correcto funcionamiento de las Sociedades de Clasificación que actúan como Organizaciones Reconocidas, mediante el proceso de auditoría externa efectuado por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación IACS, denominado “Programa de Certificación del Sistema de Calidad (QSCS), cuyo certificado de aprobación, debe ser remitido anualmente a la Autoridad Marítima de Chile, por parte de la respectiva Organización Reconocida, según lo dispuesto en la Resolución DIRSOMAR, D.S. y O.M. Ord. N° 12.600/581, de Agosto de 2017 ([ver Anexo, ref. D.37](#)), que “Establece Facultades de Fiscalización a las Sociedades de Clasificación con Acuerdo de Delegación Firmado que Actúen en Representación de la Bandera Chilena”, sin perjuicio de lo anterior, en cada ocasión que se realiza una auditoría de ISM, asiste a bordo de la nave un auditor de la Administración, en calidad de acompañante del auditor de la OR, de manera de supervisar la ejecución de la misma.

Cumplimiento (párrafos 22 a 27)

20 Indique qué medidas en materia de cumplimiento ha aplicado su Estado en los últimos 12 meses, después de haber observado que se ha infringido alguna disposición de los instrumentos de la OMI.

Un parámetro indicativo de incumplimiento de las disposiciones internacionales, por parte de buques de bandera nacional, se obtiene a través de los resultados de inspecciones del Estado Rector del Puerto efectuadas a estas naves de bandera nacional.

Se comunicó la disposición de informar a la Administración Marítima cada vez que una nave de bandera nacional fuera objeto de inspección por el Estado Rector del Puerto en el extranjero, detallando observaciones, incumplimientos o detenciones. Según consta en los documentos D.S. y O.M. Ord. N° 12.600/834 y D.S. y O.M. Ord. N° 12.600/197, de los años 2009 y 2013, respectivamente, dirigidos a la Asociación Nacional de Armadores (A.N.A.) y

según el documento D.S. y O.M. Ord. N° 12.600/256, del 01 de abril de 2013, al resto de las compañías navieras que poseen buques de tráfico internacional. Asimismo, se comunicó a los buques de tráfico internacional, en dos oportunidades, durante los años 2009 y 2013, sobre la disposición antes mencionada.

Para el efectivo cumplimiento y conocimiento de armadores y operadores de naves, se ha oficiado a la Asociación Nacional de Armadores (A.N.A.), informando de estas medidas para verificar el cumplimiento de las disposiciones internacionales, a través de la Carta D.S. y O.M. Ord. N°12.600/13, del 05 de enero de 2016, y se estableció un procedimiento de inspección, PROINSP/500/001/2009, con las instrucciones para los inspectores del Estado de Abanderamiento en la verificación y control de la rectificación de deficiencias detectadas a su recalada a puerto nacional.

Como norma general, cuando se detecta un incumplimiento o infracción a los Instrumentos OMI, primero que todo se realiza una investigación de carácter interno, en donde se obtienen todos los antecedentes del caso, en base a la legislación nacional que se desprende de los Instrumentos OMI, luego se sanciona a los responsables, e incluso si la situación lo amerita, los antecedentes son puestos a disposición del Ministerio Público (Justicia Ordinaria).

21 Describa de qué modo su Estado:

.1 lleva el seguimiento de las detenciones de buques autorizados a enarbolar su pabellón;

La Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR), por medio del Servicio de Inspecciones Marítimas (SIM), mantiene una base de datos actualizada en relación con los buques de bandera nacional que son objeto de supervisión por el Estado Rector del Puerto.

La información se encuentra disponible permanentemente mediante la Intranet institucional, clasificada por años, y en ella se puede encontrar el resultado de la inspección con el respectivo reporte de la Autoridad del Estado Rector del Puerto correspondiente.

Sin perjuicio de las evidencias que la nave remita a la autoridad del Estado Rector del Puerto para el levantamiento de las deficiencias, en los plazos dispuestos, el Estado de Abanderamiento de Chile ha dispuesto que en el caso de cualquier deficiencia detectada a bordo de naves de bandera nacional, a la primera recalada al país, se debe efectuar una inspección por parte de inspectores del Estado de Abanderamiento, con el objeto de verificar la adecuada corrección de cada una de ellas. Dichos reportes se encuentran igualmente disponibles en línea en la base de datos institucional.

En lo relativo a las detenciones de buques autorizados a enarbolar el pabellón nacional, por parte de autoridades del Estado Rector del Puerto extranjeras, en la misma base datos es posible acceder a dicha información, así como a las acciones de seguimiento adoptadas por el Estado de Abanderamiento. A continuación se indican los buques de bandera chilena que han sido objeto de detención por el Estado Rector del Puerto desde el año 2012 a la

fecha:

Fecha	Nave	Lugar
18 Mayo 2018	Alerce N	Bangladesh
02 Enero 2016	Raulí N	USA
16 Septiembre 2014	Stella Australis	Argentina
30 Junio 2014	Ultra Tronador	Perú
11 Febrero 2014	Copérnico	Perú
30 Marzo 2012	Copérnico	Perú

.2 garantiza que sólo se expiden o refrendan a los buques certificados internacionales tras haberse comprobado que los buques satisfacen todas las prescripciones aplicables; y

La comprobación, por parte de los inspectores del Estado de Abanderamiento, respecto de la satisfacción de las prescripciones aplicables de los instrumentos de la OMI, se realiza por medio del cumplimiento de las “Listas de Verificación”, que son parte de la aplicación informática SICEC II WEB, desarrollada por DIRECTEMAR, para la ejecución de reconocimientos de naves. Dichas Listas de Verificación están basadas en las “Directrices para efectuar reconocimientos, de conformidad con el sistema armonizado de reconocimiento y certificación (SARC)”, cuya versión más actualizada está contenida en la Resolución de la Asamblea de la OMI A.1120 (30), del año 2017.

El funcionamiento de la aplicación se basa en la solicitud realizada por el usuario por medio del sitio web www.directemar.cl. Dicha solicitud es recibida por la Autoridad Marítima correspondiente al puerto en el que realizará el reconocimiento y se asignan los inspectores que ejecutarán la inspección.

Una vez a bordo, la aplicación despliega la “Lista de Verificación”, la que contiene las prescripciones asociadas a las Guías SARC 2017, las que a su vez se relacionan con los respectivos Convenios y Códigos OMI. Los inspectores, en cada ítem de la Lista de Verificación, cuentan con las siguientes opciones:

Cumple.

No cumple.

No aplica.

En el caso que la condición de la nave satisfaga las prescripciones asociadas, se indica que “Cumple”, con lo cual queda un registro de que al momento del reconocimiento la condición de la nave es satisfactoria en ese aspecto. Por otra parte, si las reglas asociadas a un punto de la Guía no son aplicables al buque, ya sea por su tipo o dimensiones, se selecciona la opción “No aplica”. Finalmente, si la nave no cumple con alguna de las

prescripciones aplicables, el inspector selecciona la opción “No cumple”, debiendo indicar la observación relacionada que refleje dicho incumplimiento, asignando un plazo para su corrección de acuerdo a la gravedad de la situación y si esta implica un riesgo directo para la seguridad de la navegación o la protección del medio ambiente.

Se garantiza a través de las Listas de Verificación que utiliza cada inspector para realizar la inspección correspondiente, asegurando de esta forma que se han comprobado satisfactoriamente todos los aspectos que se exigen en los convenios internacionales, previo a la emisión del certificado.

De esta forma, al finalizar el reconocimiento, se garantiza que al momento de expedir o refrendar los correspondientes Certificados estatutarios se ha verificado el cumplimiento de las prescripciones aplicables a la nave.

.3 garantiza que sólo se expiden certificados de competencia internacionales, o los refrendos correspondientes, tras haberse determinado que la persona reúne todos los requisitos exigibles.

El Estado, a través de la Autoridad Marítima, cuenta con un Procedimiento de Titulación y Certificación de la Gente de Mar. Para ello se registra y controla el Proceso de Formación, a través de Organismos de Educación Marítima del Estado o reconocidos por éste, y se aprueban sus Planes de Estudio.

Un procedimiento similar se lleva a efecto con las Instituciones de Educación Superior y los Organismos Técnicos de Capacitación.

Finalmente, y luego de efectuarse la Evaluación de Competencia, por medio del Centro de Instrucción y Capacitación Marítima (CIMAR), dependiente de DIRINMAR, o en las Gobernaciones Marítimas autorizadas por Resolución del Director General de DIRECTEMAR, se verifica el cumplimiento de los requisitos, para la expedición de los Certificados de Título y Certificados de Suficiencia para la Gente de Mar, según corresponda. La Autoridad Marítima de Chile no emite refrendos.

Inspectores del Estado de abanderamiento (párrafos 29 a 36)

22 Describa las prescripciones de su Estado en relación con:

.1 los criterios de contratación de los Inspectores / auditores / investigadores; y

Los criterios de contratación de los Inspectores de Abanderamiento, se encuentran definidos en la Directiva O-72/014 ([ver Anexo, ref. D.38](#)) que “Establece el procedimiento e instrucciones para el ingreso, nombramiento y desempeño profesional de los Inspectores de Naves”; esta normativa institucional se encuentra vigente desde el año 2011 y establece lo siguiente:

Primera etapa de contratación.

Criterios de contratación en cuanto a requisitos comunes a todos los postulantes para inspector:

- Los ex – Oficiales de la Armada de Chile y de la Marina Mercante Nacional, deberán cumplir el requisito establecido en el Artículo 26° del Reglamento 7-31/26, D.F.L. (G) N° 1/1997 “Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas”: La selección de los postulantes a Oficiales de escalafones de los servicios profesionales, incluidos los del Servicio Religioso, de los empleados civiles y del personal a contrata, que deben efectuar las respectivas Direcciones del Personal o Comando de Personal, deberá considerar, según proceda, lo siguiente:
 - a) Ser chileno, en conformidad a los N°s. 1º, 2º o 3º del artículo 10º de la Constitución Política de la República, con la excepción de los Oficiales del Servicio Religioso, quienes podrán ser chilenos nacionalizados. Esta exigencia no será aplicable al personal a contrata.
 - b) Ser ciudadano.
 - c) Cumplir con la Ley de Reclutamiento y Movilización. En el caso del cumplimiento efectivo del Servicio Militar Obligatorio, haber sido licenciado con valer militar y conducta buena.
 - d) Tener salud compatible con el desempeño del cargo.
 - e) Estar en posesión de la licencia de educación media o equivalente o poseer el título profesional o técnico que corresponda a la naturaleza del empleo de que se trate.
 - f) No haber cesado en un cargo público como consecuencia de haber obtenido una calificación deficiente o por medida disciplinaria, a menos que hayan transcurrido más de 5 años desde la cesación de funciones.
- Tener salud compatible con las funciones a desempeñar, de acuerdo con la normativa vigente para los nombramientos a contrata en DIRECTEMAR.
- No encontrarse afecto a algunas de las incompatibilidades establecidas en el Artículo 48º del Reglamento sobre Reconocimiento de Naves y Artefactos Navales ([ver Anexo, ref. C.9](#)): No podrán desempeñarse como inspectores los peritos ad-hoc, las personas a quienes afecte alguna de las siguientes situaciones:
 - a) Quienes tengan relaciones contractuales permanentes o intereses comunes con armadores, agentes de naves, astilleros, maestranzas y/o talleres dedicados a la reparación de naves y/o artefactos navales.
 - b) Quienes sean propietarios de astilleros, maestranzas y/o talleres, dedicados a reparación de naves y/o artefactos navales.
 - c) Quienes estén unidos en relación de parentesco hasta segundo grado de afinidad y 4º de consanguinidad con las personas nombradas en los números 1 y 2 del presente artículo.
 - d) Quienes, a juicio fundado de la DIRECTEMAR, no gozaren de absoluta imparcialidad o independencia necesaria para desempeñarse como inspector.

Criterios de contratación en cuanto a requisitos específicos para postulantes a inspector:

- Título profesional de Ingeniero Naval o Ingeniero en Construcción Naval, otorgado por la Academia Politécnica Naval, por una universidad chilena o que esté reconocida por el Estado de Chile.
- Título profesional de Ingeniero de Ejecución Naval o Ingeniero en Administración Marítima, otorgado por la Academia Politécnica Naval, por una universidad chilena o reconocida por el Estado de Chile.

Segunda etapa de contratación.

Los postulantes a inspector que hayan cumplido los requisitos de la primera etapa quedarán preseleccionados y deberán rendir los siguientes exámenes:

- De conocimiento del idioma inglés, el cual debe ser igual o superior al 50 %. El examen será realizado por la Armada, sin costo para el postulante.
- De conocimiento de las normas de seguridad marítima nacional e internacional, relacionadas con la inspección y el estado material las naves detallado en el Anexo "A" punto II, de la Directiva O-72/014 (ver Anexo, ref. D.38).
- Entrevista personal cuando lo disponga DIRECTEMAR.

Etapa final de contratación.

Los postulantes seleccionados en la etapa anterior deberán someterse a los exámenes médicos exigidos para ingresar a la Institución, cuyo costo será con cargo al candidato, y completar el formulario de declaración de antecedentes personales.

.2 los requisitos de formación iniciales y en el empleo de los inspectores / auditores / investigadores.

a) Inspectores:

La formación inicial de un inspector se encuentra definida en la Directiva O-72/014 (ver Anexo, ref. D.38) que "Establece el procedimiento e instrucciones para el ingreso, nombramiento y desempeño profesional de los Inspectores de Naves" de acuerdo a lo siguiente:

Formación inicial:

- Un curso teórico de formación para inspectores del Estado de Abanderamiento, denominado: "Curso de formación para Inspectores del Estado de Abanderamiento",
- Un período de instrucción práctica en las Comisiones Locales de Inspección de Naves (CLIN) que sean designadas en el área de especialidad del inspector, bajo la supervisión de un inspector avanzado nombrado como tutor.

Formación en el empleo:

Durante el desempeño como inspector, deberá cumplir con las actividades y etapas de perfeccionamiento que a continuación se señalan:

- Participación en cursos de perfeccionamiento y seminarios, conferencias y otras actividades de perfeccionamiento destinadas a estandarizar los procedimientos de inspección y actualizar el conocimiento sobre la normativa de seguridad marítima y de protección de las naves y del medio ambiente.
- Cursos modelo OMI correspondientes al área de desempeño a la cual esté orientado el inspector.

b) Audidores:

Los Inspectores son capacitados como auditores de los Códigos ISM e ISPS de la OMI, conforme a los requerimientos de la bandera, a través de cursos formales.

c) Investigadores:

Dado que las “Investigaciones de Seguridad Marítima” necesariamente requieren de investigadores con formación adecuada, el personal que conforma los diferentes grupos de investigación de seguridad en las Gobernaciones Marítimas son obtenidos de la propia organización marítima, por lo que ya cuentan con una amplia formación marítimo/universitaria y experiencia en la administración de seguridad de naves y portuaria.

Ellos son sometidos a una formación inicial, a través del curso modelo OMI 3.11 “Investigación de Accidentes y Siniestros Marítimos” y capacitación en la aplicación VULCANO, proceso el cual aborda suficientemente las técnicas para realizar entrevistas, la compilación de pruebas y la evaluación de la influencia del factor humano.

DIRECTEMAR considera anualmente la formación y actualización de quienes participarán en los procesos investigativos, teniendo especial cuidado de disponer de especialistas con suficiente experiencia en las esferas de:

- Navegación y Reglamento de abordajes; por medio de Comandantes de Unidades Litoral y Prácticos Oficiales de Canales y de Puerto.
- Reglamentación Marítima sobre los títulos de competencia; por medio de Oficiales con desempeño en el Departamento de Educación y Titulación Marítima (EDYTIMAR) o en CIMAR, ambos organismos dependientes de DIRINMAR.
- Causas de la contaminación del mar; por medio de Biólogos Marinos y Oficiales con desempeño en el Departamento de Preservación del Medio Ambiente Acuático, Cambio Climático y Combate a la Contaminación de DIRINMAR, entre otros.

Posteriormente, y una vez que hayan participado en procesos investigativos, son sometidos a un nuevo curso modelo OMI 3.11, Avanzado, especialmente orientado a quienes dirigirán grupos de investigación.

Investigaciones del Estado de abanderamiento (párrafos 40 y 41)

23 Describa de qué modo su Estado:

- .1 mantiene registros, bases de datos, etc. del número de accidentes en los que se hayan producido lesiones corporales, de accidentes laborales y de siniestros de buques, y de sucesos de contaminación investigados por su Estado y/u otros Estados en los últimos dos años;**

El Estado, a través de la Autoridad Marítima, cuenta con una aplicación computacional denominada "VULCANO", la que en sus bases de datos mantiene registros e informes de investigaciones de seguridad de los accidentes graves y muy graves que hayan ocurrido a naves de bandera nacional y extranjeras en aguas de jurisdicción, sin importar su porte ni tipo, y que además abarca a los que hayan acontecido en artefactos navales, faenas portuarias, de buceo, acuicultura y/o que hayan producido lesiones a personas o contaminación al medio ambiente marino, fluvial o lacustre.

- .2 garantiza que las investigaciones son imparciales y objetivas;**

Las Investigaciones de Seguridad Marítima se realizan conforme a la doctrina del Código de Investigación de la OMI y están supervisadas al más alto nivel por la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos, dependiente de DIRECTEMAR, organismo que está inserto en el ámbito del Estado Ribereño e independiente del Estado de Abanderamiento, el cual tiene la tarea de asegurar que las investigaciones sean imparciales, objetivas y oportunas, cuyos resultados se reportan directamente al Director General de DIRECTEMAR. Las instrucciones de detalle están contenidas en la Directiva D.G.T.M. y M.M. G-03/001 ([ver Anexo, ref. D.18](#)) y en las Políticas Permanentes del Estado Ribereño ([ver Anexo, ref. G.1](#)). Se cuenta con personal preparado y adoctrinado para dicho objetivo.

- .3 garantiza que las lesiones corporales, accidentes y siniestros que deben notificarse se notifican, y los criterios por los que se determina qué debe notificarse;**

Se garantiza a través del cumplimiento del Instructivo para reportar preliminarmente los accidentes ocurridos en las naves mayores nacionales y en las extranjeras que se accidenten navegando en aguas del Estado Ribereño chileno, publicado en la página web de DIRECTEMAR.

- .4 garantiza que se investigan los accidentes, siniestros o lesiones, y los criterios por los que se determina qué debe investigarse; y**

La Directiva D.G.T.M. y M.M. G-03/001 ([ver Anexo, ref. D.18](#)) determina los criterios de investigación y define la gravedad de los siniestros e incidentes,

entre otras directrices.

La Aplicación Vulcano, además, cuenta con un módulo que permite a su Administrador verificar comparativamente con otras bases de datos los posibles accidentes pendientes de investigación y asignar su investigación a la Gobernación Marítima que corresponda.

.5 notifica a la OMI los accidentes y siniestros.

Los siniestros notificados a la OMI pueden ser revisados en el módulo GISIS sobre Accidentes Marítimos. La Directiva G-03/001 ([ver Anexo, ref. D.18](#)) determina los criterios que la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos debe utilizar para notificar a la OMI los accidentes y siniestros ocurridos.

Evaluación y examen (párrafos 42 a 44)

24 Describa de qué modo su Estado evalúa su actuación para cumplir lo prescrito en los instrumentos de la OMI. En particular, la evaluación de los índices de detenciones, los resultados de las inspecciones, las estadísticas de siniestros, los procedimientos de comunicación, las estadísticas anuales sobre pérdidas de buques y otros indicadores de la actuación.

La Administración Marítima garantiza una evaluación periódica de la actuación en su rol como Estado de Abanderamiento, en cuanto a la puesta en práctica de los procesos administrativos y la utilización de los procedimientos y recursos necesarios para dar cumplimiento a sus obligaciones, de conformidad con los instrumentos internacionales de los que es parte y de la normativa nacional aplicable, mediante evaluaciones de desempeño profesional y por objetivos medibles, a través de las estadísticas propias y las establecidas en los Indicadores de Gestión (KPI), derivados de la Estrategia General de la Administración Marítima Nacional.

PARTE 3 – ESTADO RIBEREÑO

Implantación (párrafos 45 a 48)

INTRODUCCIÓN.

La Autoridad Marítima Nacional ha fijado una Política General de Estado Ribereño que tiene como propósito asegurar que se ejerzan los derechos soberanos y se cumpla con las obligaciones, responsabilidades y se ejerzan las funciones prescritas por los instrumentos obligatorios de la OMI y sobre nuestros espacios marítimos, en virtud a los diversos instrumentos internacionales ratificados por Chile y a las distintas normas nacionales

vigentes, relativas a la seguridad y protección marítima, y la protección del medio ambiente marino, entre otras. Además, a través del Comité de Coordinación de la Administración Marítima Nacional (CCAMN), que fuera explicado en el punto 4 del presente PAQ, se coordina el trabajo eventual que haya que efectuar con otros organismos ministeriales con potestades propias de Estado Ribereño.

La citada Política, sumada a la normativa nacional complementaria, sus disposiciones, orientaciones y procedimientos, contribuyen a implantar y hacer cumplir las prescripciones de los convenios y protocolos sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación de los que Chile es parte y de la actualización y revisión de toda norma que se vaya a adoptar. Es por tanto un instrumento garante del cumplimiento del Código III de la OMI.

Para el ejercicio de los derechos soberanos y los prescritos por los instrumentos obligatorios, la Autoridad Marítima Nacional se ha dotado de la siguiente organización dependiente:

- a.- Un Servicio de Telecomunicaciones Marítimas.
- b.- Un Servicio Meteorológico.
- c.- Un Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo.
- d.- Un Servicio Hidrográfico.
- e.- Un Sistema de Organización del Tráfico Marítimo.
- f.- Un Sistema de Notificación Voluntaria de Buques.
- g.- Un Servicio de Ayudas a la Navegación.
- h.- Un Servicio de Combate a la Contaminación.
- i.- Una Red de Fiscalías Marítimas.
- j.- Una Red de Grupos de Investigadores de Accidentes Marítimos sin buscar responsables.
- k.- Un Servicio de Practicaje y Pilotaje.

La Política Permanente de la Autoridad/Administración Marítima ([ver Anexo, ref. G.1](#)) se revisa y actualiza cada 3 años, siendo la última del 2019.

25 Describa de qué modo su Estado cumple lo siguiente:

.1 difundir radioavisos náuticos y anunciar los peligros para la navegación;

De conformidad con lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, se utilizan los siguientes métodos para la transmisión de Información sobre Seguridad Marítima (ISM):

- a.- NAVTEX para transmisiones en aguas costeras;
- SafetyNET para transmisiones en todas las aguas del mundo, salvo la zona marítima A4, que corresponde a las zonas comprendidas fuera de la cobertura de ondas métricas, hectométricas e INMARSAT, y a nivel nacional;
- c.- Radiotelefonía en ondas hectométricas (MF), decamétricas (HF) y métricas (VHF);
- d.- Radiofacsimil para la difusión de imágenes meteorológicas.

Conforme al Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo ([ver Anexo, ref. C.7](#)), promulgado por D.S. (M.) N° 392 de 2001, los detalles operacionales de

las Radioestaciones que transmiten Información sobre Seguridad Marítima (ISM), figuran en la Lista de Estaciones Costeras y Estaciones de Servicios Especiales de la UIT (Lista IV) y en el Plan General de las Instalaciones en Tierra para el S.M.S.S.M. de la OMI (IMO GMDSS Master PLAN). A nivel nacional, figuran en la publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3008, Radioayudas a la Navegación en las Costas de Chile.

La Resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N° 5.800/13 Vrs., del 23 de diciembre de 2016, designa al Centro de Telecomunicaciones Marítimas Valparaíso, dependiente de la Gobernación Marítima de Valparaíso, como Coordinador de las Difusiones de Información sobre Seguridad Marítima y SAR (CODIFRAN), constituyéndose como Coordinador del Servicio Internacional y Nacional de NAVTEX, proveedor de Información Registrado ante la Estación Terrena Terrestre del Servicio Internacional SafetyNet y Supervisor Nacional del Servicio de Radiodifusión Radiotelefónica.

La difusión de Información sobre Seguridad Marítima (ISM) se realiza a través del Centro de Telecomunicaciones Marítimas de Valparaíso, Radioestaciones Marítimas Zonales, Radioestaciones de Seguridad y Puerto en diferentes sistemas de emisión (SafetyNet, NAVTEX, Radiotelefonía) según corresponda a su categoría y horarios programados.

La responsabilidad sobre el área marítima NAVAREA XV asignada a Chile, es ejercida por el Director del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), como Coordinador de dicha área.

Los avisos de peligros para la navegación se fundamentan, en el ámbito nacional, en lo dispuesto en el D.S. N° 329, de 1874 ([ver Anexo, ref. B.5](#)), que crea la Oficina Hidrográfica de la Marina y el D.S. N° 192, del 6 de Marzo 1969 ([ver Anexo, ref. C.16](#)), que aprueba el Reglamento Orgánico del Instituto Hidrográfico de la Armada y en el ámbito internacional en lo dispuesto en el Convenio SOLAS Capítulo V, dando cumplimiento a lo señalado en el Manual Conjunto OMI/OHI/OMM, relativo a la Información sobre Seguridad Marítima (ISM).

En el Boletín de Noticias a los Navegantes, Publicación SHOA N° 3500, se publican todos los avisos e informaciones que permiten mantener actualizadas las cartas y publicaciones náuticas, el que se emite mensualmente en formato de papel y digital, pudiendo ser consultado libremente en la página web del SHOA (www.shoa.cl).

La información y novedades en la señalización marítima que hayan apreciado los usuarios marítimos, durante la navegación, son informadas vía mensaje oficial o correo electrónico, de acuerdo al formato establecido en Publicación SHOA 3500 y en el Reglamento 7-24/1, Reglamento de Informaciones que afectan a la Navegación e Hidrografía del Litoral ([ver Anexo, ref. C.28](#)).

.2 establecer y mantener las ayudas a la navegación en las aguas que quedan bajo la responsabilidad del Estado y la forma en que se difunde la información relativa a esas ayudas;

La responsabilidad de establecer y mantener las ayudas a la navegación, se ejecuta

mediante el Departamento Servicio de Señalización Marítima y Ayudas a la Navegación dependiente de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) y cinco Centros Zonales de Señalización Marítima, ubicados en las ciudades de Iquique, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas.

El citado Departamento es el encargado de administrar el sistema de ayudas a la navegación en el territorio nacional, realizando la planificación anual de mantenimiento, conservación y desarrollo de los proyectos de mejoramiento e instalación de nuevo equipamiento. Los Centros Zonales de Señalización Marítima poseen un área específica de responsabilidad y operación y sus funciones se encuentran definidas en la Directiva O-61/001, del 22 de Mayo de 2013 ([ver Anexo, ref. D.23](#)), que dispone la jurisdicción, organización, misión y responsabilidad de los Centros Zonales de Señalización Marítima.

- Para establecer procedimientos con el usuario marítimo se mantiene en publicación los siguientes documentos:
Circular D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-63/001 ([ver Anexo, ref. D.26](#)): Establece procedimiento para solicitar, instalar y modificar Ayudas a la Navegación.
Circular D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-63/002 ([ver Anexo, ref. D.25](#)): Establece Normas de Señalización Marítima para Balsas-Jaulas de cultivos marinos e instalaciones relacionadas.
- También existe señalización marítima privada, la que corresponde a las enfilaciones de apoyo para el atraque a muelles y terminales privados o concesionados, lo que se encuentra normado en:
Circular D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-63/001 ([ver Anexo, ref. D.26](#)): Establece procedimiento para solicitar, instalar y modificar Ayudas a la Navegación.
Circular D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-63/002 ([ver Anexo, ref. D.25](#)): Establece Normas de Señalización Marítima para Balsas-Jaulas de cultivos marinos e instalaciones relacionadas.

Toda la información referente a las ayudas a la navegación se encuentra difundida mediante las siguientes publicaciones:

- Publicación SHOA 3007: Lista de Faros de la Costa de Chile. Compila la totalidad de la señalización marítima luminosa (faros, balizas, boyas, plataformas) de la costa de Chile.
- Publicación SHOA 3007-A: Lista de Balizamiento Ciego de la Costa de Chile. Compila la totalidad del balizamiento y boyas ciegas.
- Publicación SHOA 3008: Radioayudas a la Navegación en la Costa de Chile. Entrega mayor detalle del proporcionado en las cartas, derroteros nacionales y publicaciones internacionales, referente a los diferentes servicios de radioayudas a la navegación en las costas de Chile y Territorio Chileno Antártico, tales como:
 - Señal Horaria.
 - Boletines Meteorológicos.
 - Radioavisos Náuticos
 - Radioestaciones Marítimas.
 - Servicio de Seguridad y Emergencia.

- Respondedores de Radar (RACON).
- Sistema de Identificación Automática para Ayudas a la Navegación (AIS-AtoN).
- Derrotero de la costa de Chile: Cubre todo el territorio nacional en seis volúmenes. Esta publicación contiene informaciones náuticas emanadas del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, que en su carácter de servicio oficial, técnico y permanente del Estado, tiene dentro de sus atribuciones específicas la de prepararlos y publicarlos, con el propósito de propender a dar el máximo de seguridad a la navegación, siendo una guía útil al navegante.
- Cartas Náuticas: En cumplimiento a lo señalado en el Convenio SOLAS, Capítulo V, Reglas 2, 9, 19, 27 y 34, el Estado publica oficialmente, a través del SHOA, las cartas náuticas concebidas para satisfacer las necesidades de la navegación marítima, en las que se encuentran indicadas todas las ayudas a la navegación, de acuerdo a la escala de cada carta.

El Departamento Servicio de Señalización Marítima administra el sistema de ayudas a la navegación en el territorio nacional, permitiendo la navegación segura y expedita por las rutas habilitadas.

Sus funciones son:

- a.- Administrar el sistema de señalización marítima y ayudas a la navegación en el territorio jurisdiccional de la Autoridad Marítima.
- b.- Planificar y programar el oportuno reemplazo y mantenimiento de la infraestructura y elementos de señalización marítima y ayudas a la navegación.
- c.- Elaborar los planes y proyectos asociados al desarrollo del sistema de señalización marítima y ayudas a la navegación, evaluando la factibilidad técnica de instalar los elementos propuestos por el Departamento de Practicaje y Pilotaje.
- d.- Mantener un contacto permanente con la Asociación Internacional de Señalización Marítima (I.A.L.A.) y otras entidades nacionales o internacionales afines.
- e.- Integrar el Comité de Seguridad a la Navegación.

.3 establecer medidas para alentar la compilación de datos meteorológicos, así como el uso que se hace de ellos;

El Servicio Meteorológico de la Armada (SERVIMET), dependiente de DIRECTEMAR, durante las difusiones regulares de las cartas de superficie por radiofacsímil, incluye, para el ámbito marítimo, una invitación escrita para todos los buques a que reporten su posición y condiciones de viento, oleaje y presión atmosférica durante su navegación, objeto dicha información sea incluida en los análisis y pronósticos de tiempo marítimo. También se incorporó la figura del Agente Meteorológico de Puerto (PMO) que concurre a bordo de las naves como visita de cortesía, para revisar el funcionamiento de los instrumentos de medición y asesorar en la interpretación de las informaciones locales disponibles. Además, se reclutan nuevos Buques Voluntarios de Observación Meteorológica (VOS) para intercambio de datos en alta mar, que son compartidos con los demás países miembros de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y verificados con

herramientas computacionales de control de calidad, para su incorporación a los modelos predictivos globales.

La red de estaciones sinópticas costeras, asociadas a las Capitanías de Puerto y Faros del Litoral, reportan datos cada 3 o 6 horas, los que son incorporados al análisis correspondiente a cada pronóstico de tiempo marítimo, aviso o evolución de mal tiempo, temporal y marejadas; incluyendo el intercambio operativo de información con la Dirección Meteorológica de Chile (DMC) y la recopilación de datos aeronáuticos desde los aeródromos sudamericanos. De esta información, se puede obtener un registro de condiciones históricas para posteriores estudios estadísticos del clima costero y oceánico, según sea el interés de los investigadores nacionales o extranjeros.

Adicionalmente, las respectivas Autoridades Marítimas Locales (AA.MM.LL.) informan sobre las restricciones de operación, cierre y apertura de los puertos, bajo condiciones meteorológicas adversas (mal tiempo, temporales, cerrazón de niebla, nevazones, tiempo variable, marejadas, etc.) y se les ha ido dotando de estaciones meteorológicas automáticas para reportar datos en línea, facilitando la entrega de información, monitoreo y la toma de decisiones por los distintos usuarios.

A partir de esta información, se desarrollan los siguientes productos:

Distribución de pronósticos diarios de tiempo marítimo para la comunidad, a través de mensajes navales, difusión por satélite, estaciones de radio, facsímil, comunicados de prensa, publicación en redes sociales e internet. La página web institucional es:

<http://meteoarmada.directemar.cl>

<http://web.directemar.cl/met/jturno/indice/index.htm> (versión liviana)

<http://weather.gmdss.org/XV.html> (en inglés).

Estos pronósticos se basan en el desarrollo del Sistema de Pronósticos Meteorológicos Marítimos (METEOMAR), el cual integra las salidas de los modelos globales de pronóstico atmosférico (GFS) con modelos meteorológicos de investigación (WRF) y modelos de monitoreo y predicción del oleaje (WW3).

Pronósticos a 24 horas en alta mar: desde la línea de costa hasta las 200 MN y para todo el Océano Pacífico Sur Este, incluyendo también la Antártica y hasta el Polo Sur (METAREA XV):

http://meteoarmada.directemar.cl/site/pronosticos/pronostico_general_maritimo.html

http://meteoarmada.directemar.cl/site/pronosticos/pop_antartico.html

También se publican los pronósticos de tiempo marítimo (extendido hasta tres días) en los principales puertos y los fenómenos adversos (avisos especiales, de mal tiempo, temporal y marejadas).

- .4 establecer disposiciones para la vigilancia y coordinación de las comunicaciones de socorro marítimas y para el salvamento, dentro de su Estado;**

Para el Servicio de Búsqueda y Salvamento:

- D.S. (M.) N° 1.190, del 29 de diciembre de 1976: Organiza el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, dependiente de la Armada de Chile, en su forma enmendada ([ver Anexo, ref. C.13](#))
- Directiva de Búsqueda y Salvamento Marítimo Fluvial y Lacustre, Comandancia en Jefe de la Armada de Chile ([ver Anexo, ref. D.20](#)).
- Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° M-04/003, 07 de noviembre de 2019: Imparte instrucciones relativas a los procedimientos operacionales para la difusión de mensajes de Información Sobre Seguridad Marítima e Información SAR, en el área de responsabilidad nacional ([ver Anexo, ref. D.24](#)).
- Directiva O-02/001: Establece las Funciones, Procedimientos y Flujos de Información de la Central de Monitoreo y Análisis para Materializar la Vigilancia, Control, Alerta y Respuesta de los Espacios Marítimos, Fluviales y Lacustres de Responsabilidad Nacional y la Activación de la Sala de Situación de la Autoridad Marítima Nacional ([ver Anexo, ref. D.21](#)).
- Directiva O-11/003: Establece Medidas de Control de la Navegación para Naves Especiales Extranjeras que Realicen Actividades Deportivas, de Turismo, etc., en Aguas de Jurisdicción Nacional ([ver Anexo, ref. D.51](#)).
- Directiva O-12/003: Imparte Instrucciones para el Control de Tráfico Marítimo en el Estrecho de Magallanes ([ver Anexo, ref. D.44](#)).
- Directiva O-41/001: Dispone Medidas para Salvaguardar la Vida Humana en el Mar ante Condiciones de Tiempo Adversas ([ver Anexo, ref. D.43](#)).
- Directiva O-41/004: Imparte instrucciones para dar protección a bañistas y deportistas náuticos en el área marítima, fluvial y lacustre de responsabilidad de la Autoridad Marítima ([ver Anexo, ref. D.46](#)).

Para la Organización de Tráfico Marítimo:

- Reglamento de Practicaje y Pilotaje, D.S.(M) N° 397, del 8 de mayo de 1985 ([ver Anexo, ref. C.22](#)).
- Directiva A-31/001: Imparte instrucciones a los Capitanes de Puerto para la elaboración de las Resoluciones de Habilitación que establecen las condiciones de operación en los Puertos e Instalaciones Portuarias ([ver Anexo, ref. D.52](#)).
- Directiva O-02/001: Establece las Funciones, Procedimientos y Flujos de Información de la Central de Monitoreo y Análisis para Materializar la Vigilancia, Control, Alerta y Respuesta de los Espacios Marítimos, Fluviales y Lacustres de Responsabilidad Nacional y la Activación de la Sala de Situación de la Autoridad Marítima Nacional ([ver Anexo, ref. D.21](#)).
- Directiva O-12/003: Imparte Instrucciones para el Control de Tráfico Marítimo en el Estrecho de Magallanes ([ver Anexo, ref. D.44](#)).
- Directiva O-80/009: Establece Procedimientos y Condiciones a Buques Mercantes que Navegan Aguas del Canal Beagle – Cabo de Hornos ([ver Anexo, ref. D.45](#)).
- Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° A-41/013 “Establece las condiciones para el otorgamiento de autorización de zarpe, informe de recalada y reporte de

posiciones de embarcaciones deportivas nacionales”, Título II, párrafo B1 y B2 (ver Anexo, ref. D.40).

Para el Sistema de Notificación de Buques:

- Reglamento de Recepción y Despacho de Naves, D.S.(M) N° 364, del 29 de abril de 1980 (ver Anexo, ref. C.29).
- Sistema Chileno de Notificación de la Situación de los Buques (CHILREP). D.S (M) N°550, del 09 de diciembre de 1983 (ver Anexo, ref. C.21).
- Directiva O-02/001: Establece las Funciones, Procedimientos y Flujos de Información de la Central de Monitoreo y Análisis para Materializar la Vigilancia, Control, Alerta y Respuesta de los Espacios Marítimos, Fluviales y Lacustres de Responsabilidad Nacional y la Activación de la Sala de Situación de la Autoridad Marítima Nacional (ver Anexo, ref. D.21).
- Directiva O-11/003: Establece Medidas de Control de la Navegación para Naves Especiales Extranjeras que Realicen Actividades Deportivas, de Turismo, etc., en Aguas de Jurisdicción Nacional (ver Anexo, ref. D.51).
- Directiva O-12/003: Imparte Instrucciones para el Control de Tráfico Marítimo en el Estrecho de Magallanes (ver Anexo, ref. D.44).
- Directiva O-80/009: Establece Procedimientos y Condiciones a Buques Mercantes que Navegan Aguas del Canal Beagle – Cabo de Hornos (ver Anexo, ref. D.45).
- Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° A-63/001 “Instrucciones para el Tratamiento de Buques Pesqueros y de Investigación pesquera extranjeros en puertos nacionales y durante su desplazamiento en el Área Marítima de responsabilidad nacional”, título IV, párrafos A y B (ver Anexo, ref. D.41).
- Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-12/001 “Instrucciones sobre ingreso y tratamiento de buques de guerra extranjeros en tráfico comercial, Título II, párrafo B” (ver Anexo, ref. D.42).

Para los Servicios de Tráfico Marítimo:

Evaluado el volumen de tráfico marítimo o el grado de riesgo que dicho tráfico genera en aguas de jurisdicción nacional, el Estado de Chile no ha establecido Servicios de Tráfico Marítimo (STM) acorde al capítulo V del Convenio SOLAS, regla 12, numeral 2, Servicio de Tráfico Marítimo.

No obstante lo anterior, las Capitanías de Puerto han establecido “Salas de Control de Tráfico Marítimo” equipadas con sistemas de comunicaciones, radares y AIS, las cuales monitorean el tráfico contribuyendo a la seguridad marítima.

.5 establecer disposiciones para investigar los sucesos de contaminación notificados;

Los sucesos con resultado de Contaminación son investigados, paralelamente y por separado, desde dos perspectivas. Una para sancionar a los responsables de contaminar,

para lo cual se realiza una investigación punitiva por parte de las Fiscalías Marítimas y otra sin buscar responsables, para obtener recomendaciones que eviten su repetición, para lo cual se realizan Investigaciones de Seguridad, conforme a lo dispuesto en la Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° G-03/001: Regula la Composición y las Reglas de Funcionamiento de la División de Investigación y Análisis de Accidentes Marítimos ([ver Anexo, ref. D.18](#)), en concordancia con el Código de Investigación de Siniestros Marítimos de la OMI y en la cual define la gravedad de los siniestros e incidentes y determinan los criterios de investigación.

.6 establecer disposiciones para prestar servicios hidrográficos; y

El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA), tiene como parte de su misión, proporcionar los productos y servicios cartográficos destinados a dar seguridad a la navegación en todas las vías marítimas pertenecientes al territorio nacional, ante lo cual, manifiesta su compromiso con la mantención y mejora continua de la eficacia de los procesos involucrados en su Sistema de Gestión de la Calidad, el cual se sustenta en:

- Proveer una cubierta cartográfica náutica amplia, exacta, moderna y actualizada, que contribuya a dar seguridad a la navegación en todo el territorio nacional, de acuerdo a las rutas de navegación establecidas en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje.
- Mejorar continuamente los recursos humanos, infraestructura y ambiente de trabajo necesarios para cumplir con su Misión.
- Atender a los usuarios de productos y servicios cartográficos, comprometiéndose a satisfacer sus requerimientos dentro de la normativa y legalidad vigente

En cumplimiento a la Regla 9, del Capítulo V, del Convenio SOLAS, el SHOA publica y mantiene actualizado un cartapacio de cartas náuticas de papel y de cartas náuticas electrónicas, las que se complementan con el Derrotero y Publicaciones SHOA 3009 “Tablas de Marea de la Costa de Chile” y 3015 “Tablas de Corriente de Marea de la Costa de Chile”, las que se encuentran publicadas en formato papel y digital (pdf).

Lo anterior se ejecuta dando cumplimiento a la siguiente normativa técnica:

- S-4 Regulations of the IHO (International Hydrographic Organization) for International (INT) Charts and Chart Specifications of the IHO.
- S-57 IHO Transfer Standard for Digital Hydrographic Data.
- S-63 IHO Data Protection Scheme.
- Resoluciones Técnicas y Administrativas de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI).
- Instrucciones Hidrográficas y Oceanográficas del SHOA.

.7 adoptar cualquier otra medida para evaluar su eficacia en la implantación de las citadas disposiciones.

El SHOA actualmente se encuentra certificado bajo la norma ISO 9001:2015 (Sistema de Gestión de Calidad - Requisitos), cuyo alcance corresponde a la “Planificación, captura de

datos, procesamiento, elaboración, impresión, venta, actualización y distribución de cartas y publicaciones náuticas”, con la Casa Certificadora Applus. Esta certificación se extiende hasta diciembre del presente año, y se encuentra considerado el proceso de recertificación en la misma norma a fines de 2019, la cual tendrá una duración de 3 años, es decir hasta el año 2022.

Así también, mantiene una matriz de riesgo con los procesos de los productos estratégicos, que son:

- Cartas y Publicaciones Náuticas: Producir, mantener y facilitar el acceso a una base de datos Hidro-carto-oceanográfico de aguas nacionales, actualizada y coherente con los estándares internacionales a los distintos usuarios, incluidas las Fuerzas Armadas Chilenas.
- Capacitación: Capacitar al personal de las Fuerzas Armadas en temas vinculados a la preparación de cartas náuticas, estudios oceanográficos e hidrográficos, en una magnitud acorde con lo establecido en los planes de esas instituciones.
- Alertas a la Comunidad: Noticias relevantes para la seguridad de la navegación y de la población, que se obtengan a través de los instrumentos y medios de captura de información disponibles en el SHOA.
- Certificación de Trabajos y Peritajes: Salvaguardar la calidad técnica de las actividades que realizan extranjeros, connacionales y empresas privadas, y de los productos que ellas generan, en ámbitos de competencia del SHOA; así como contribuir con su capacidad técnica a la resolución de conflictos judiciales en los que se solicite su participación.
- Navegación con fines Científicos y de Investigación: Participar, generar y difundir los temas relacionados con hidrografía, oceanografía y, en general, ciencias del mar, aporte de los conocimientos adquiridos y la actualización de las tecnologías que utiliza.

Señal Horaria: Difundir la Hora Oficial de Chile a todo el país por medio de Internet, telefonía y por estaciones de radio, con exactitud, a todo tiempo y con alto grado de confiabilidad.

El sistema de evaluación para el Servicio Meteorológico de la Armada (SERVIMET), se rige de acuerdo a lo indicado por la Organización Meteorológica Mundial (OMM), respecto a la verificación de los pronósticos de tiempo marítimo de cada Centro Meteorológico, a través de Auditorías Internas de Seguimiento a la Certificación de Calidad (ISO 9001:2015) y las Revistas de Inspección Técnica (RIT), efectuadas de acuerdo a un plan anual del SERVIMET a sus cinco CENTROSMET.

Describese, si procede:

.8 los sistemas de organización del tráfico marítimo o las zonas restringidas que se ejecutan en las aguas que son responsabilidad de su

Estado y que no han sido adoptados por la OMI, así como los sistemas de notificación para buques;

I.- Generalidades:

El Estado ha implementado las prescripciones consideradas en la Regla 10, del Capítulo V del SOLAS, mediante la promulgación del Reglamento de Practicaje y Pilotaje ([ver Anexo, ref. C.22](#)), que fuera promulgado por el D.S. N° 397, del 8 de mayo de 1985, en su forma enmendada.

El citado cuerpo legal, ha establecido como obligaciones del Director General de DIRECTEMAR la restricción o prohibición, en casos calificados, del tránsito de naves por las rutas de canales establecidas o restringir o prohibir temporalmente su permanencia en otras zonas determinadas. Asimismo, posee la facultad de dictar normas tendientes a regular el tráfico marítimo, con el objeto de velar por la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y la protección del medio marino. Igualmente, puede dictar las resoluciones e impartir las instrucciones que estime convenientes para la mejor aplicación del Reglamento.

Para asegurar la asesoría a los capitanes de naves extranjeras que navegan las rutas de navegación, en determinadas áreas se ha establecido como obligatorio el empleo de prácticos de canales. Estos mismos profesionales tienen la obligación de asesorar a los respectivos capitanes de naves, en materias reglamentarias aplicables en el país.

Como una forma de asegurar a las naves extranjeras que naveguen nuestra zona de responsabilidad el conocimiento de las prescripciones señaladas precedentemente, estas han sido incorporadas en la publicación: "Ships Routeing", edición 2017, parte "B", sección VIII "South America and Pacific Coast".

II.- Organización del tráfico marítimo:

- Rutas de navegación: El artículo 29 del citado reglamento establece que la navegación por los canales australes, incluyendo el Estrecho de Magallanes, ha de realizarse exclusivamente por las rutas de navegación establecidas en el propio reglamento. Por su parte, el artículo 45 establece dichas rutas de navegación, las cuales se extienden desde Puerto Montt al Sur.
- Límites del puerto y rutas de entradas y salida de ellos: Corresponde al Director General de DIRECTEMAR establecer los límites de los puertos y las rutas de entrada. El cuerpo legal ya enunciado, establece que este acto administrativo debe ser por escrito y, además, publicarse en el Diario Oficial. Para cada puerto, el respectivo Capitán de Puerto elabora una resolución de habilitación estableciendo las condiciones de operación del puerto y sus instalaciones portuarias.
- Zona de espera y estaciones de transferencia de prácticos; dispositivos de separación de tráfico (rutas de entrada y salida de puerto): Como apéndice al Reglamento de Practicaje y Pilotaje, se han establecido por Resolución del Director

General de DIRECTEMAR, la zona de espera y estaciones de transferencia de prácticos y los dispositivos de separación de tráfico (rutas de entrada y salida de puerto). La normativa, ha establecido dispositivos de separación de tráfico para los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, Quintero, Valparaíso, las áreas de las Bahías de Concepción y San Vicente, Punta Arenas y el acceso oriental al Estrecho de Magallanes.

- Disposiciones especiales de navegación para naves que transiten por el Canal Beagle y el Cabo de Hornos: La Circular de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Autoridad Marítima Nacional, N° O-80/009 ([ver Anexo, ref. D.45](#)), ha establecido las normas particulares de organización del tráfico marítimo que han de cumplirse por las naves que transitan las aguas del Canal Beagle y el Cabo de Hornos, toda vez que las prescripciones contenidas en el Tratado de Paz y Amistad de 1984, entre las Repúblicas de Chile y Argentina específica, entre otros, los regímenes y derrotas de navegación de buques chilenos, argentinos y de terceras banderas en la zona del Estrecho de Magallanes, Canal Beagle, Pasos Picton y Richmond y determina obligaciones particulares de practicaje y pilotaje, en lo que sea pertinente.
- Disposiciones especiales de navegación para naves que transiten por el Estrecho de Magallanes: La Circular de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Autoridad Marítima Nacional, número O-12/003 ([ver Anexo, ref. D.44](#)), ha establecido las normas particulares de organización del tráfico marítimo que han de cumplirse por las naves que transitan las aguas del Estrecho de Magallanes, toda vez que dicha ruta de navegación, debido a su gran densidad de tráfico marítimo, intensas corrientes marinas de direcciones variables, alto porcentaje de malos tiempos y gran número de plataformas de prospección y de explotación del lecho submarino, es una zona de navegación en la cual se debe contar con todos los equipos y ayudas a la navegación y en el 100% de operatividad.
- Disposiciones de la Autoridad Marítima contenidas en el Derrotero de las Costas de Chile: En complemento al sistema de organización del tráfico marítimo ya señalado, la Autoridad Marítima Nacional (DIRECTEMAR) ha establecido disposiciones aplicables a todas las naves que transiten por aguas sometidas a la responsabilidad nacional o permanezcan en puerto.

Las citadas disposiciones, se encuentran incluidas en todos los tomos del Derrotero de la Costa de Chile, y se refieren a la clasificación de las aguas, conforme lo establece la CONVEMAR, describiendo:

- el área de responsabilidad para efectos de búsqueda y salvamento marítimo, en forma general la normativa legal, reglamentaria y de instrumentos contenidos en convenios suscritos por el Estado;
- la red de radioestaciones costeras, estableciendo la obligatoriedad de que toda nave, mientras se encuentra navegando, debe mantener escucha en canal 16 o canal 70

de llamada selectiva digital, según sea el equipamiento obligatorio que le corresponda; se refiere a la obligatoriedad de dar a conocer su nivel de protección, conforme las prescripciones contenidas en el Código internacional para la protección de naves e instalaciones portuarias, código ISPS, por sus siglas en Idioma Inglés;

- la Organización del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo y el sistema de notificación de naves de Chile, CHILREP;
- la información operacional y restricciones para la segura navegación en aguas interiores (canales, pasos y angosturas)

Las citadas disposiciones, igualmente, se refieren a las normas nacionales relacionadas con la contaminación de las aguas, describiendo las disposiciones aplicables y la Organización que la Autoridad Marítima posee para tal efecto. Por su parte, para efectos de la seguridad de la navegación, se establecen normas aplicables en la navegación y gobierno de los canales, el empleo de los servicios de practicaje y pilotaje, incluyendo aquellas normas particulares aplicables al pilotaje en el Estrecho de Magallanes y la normativa aplicable al empleo de las estaciones de transferencia de prácticos. Igualmente, se describen las normas aplicables al pilotaje en aguas antárticas.

Desde la perspectiva de las informaciones hidrográficas y avisos a los navegantes, las mismas normas establecen la obligatoriedad de aviso a la Autoridad Marítima de todas las novedades urgentes e importantes que puedan significar una amenaza a una navegación segura.

Además, contienen las instrucciones respecto a la obligatoriedad del empleo de los dispositivos de separación de tráfico, dando cumplimiento a las prescripciones contenidas en la regla 10 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes.

Otras disposiciones contenidas en las presentes instrucciones, se refieren al reglamento de los puertos, conteniendo un resumen de las principales normas que regulan el actuar de la policía marítima y las disposiciones para el ingreso, estadía y operación de las naves.

En complemento a lo anterior, la Autoridad Marítima ha establecido instrucciones generales de navegación en la Zona Económica Exclusiva, orientadas a la detección de actividades no autorizadas de pesca e investigación marina, así como la navegación de buques que no mantengan un andar constante.

Por último, las normas de la Autoridad se refieren a la comunicación del avistamiento de naves deportivas, orientada a mantener un control de la navegación de dichas naves para que, en caso sea necesario, activar el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, según sea el caso.

.9 los sistemas de organización del tráfico marítimo o zonas restringidas adoptados por la OMI que se ejecutan en las aguas que están bajo la jurisdicción de su Estado, y de qué modo se gestionan; y

Todos los sistemas de organización del tráfico marítimo o las zonas restringidas que se ejecutan en las aguas que son responsabilidad de Chile, han sido adoptados a nivel nacional y se encuentran promulgados en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje ([Ver Anexo, ref. C.22](#)).

.10 los sistemas de notificación o servicios de tráfico marítimo (STM) adoptados por la OMI que están en vigor en su Estado.

Sistema de notificación

El Sistema de notificación de la situación de naves, CHILREP, fue establecido mediante el Decreto Supremo de Marina N° 550 de 1983 ([ver Anexo, ref. C.21](#)), el cual otorga la dirección y control permanentes del sistema antes referido, estableciendo que corresponderá a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, establecer su organización y emitir las instrucciones necesarias para su operación, teniendo en cuenta las recomendaciones pertinentes de la entonces denominada Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, actual Organización Marítima Internacional (OMI) y del Convenio sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, SAR 79.

Las citadas normas exhortan a las naves que naveguen en el área marítima de responsabilidad nacional a dar su posición por medio del denominado sistema y, asimismo, establecen que toda nave que se dirija a un puerto nacional avisará su arribada a la Autoridad Marítima, con una anticipación mínima de 24 horas, norma coincidente con Reglamento de Recepción y Despacho de Naves ([ver Anexo, ref. C.29](#)) y el D.S.(M.) N° 1.190, del 29 de diciembre de 1976 ([ver Anexo, ref. C.13](#)), que Organiza el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo.

Servicios de tráfico marítimo (STM)

Evaluado el volumen de tráfico marítimo o el grado de riesgo que dicho tráfico genera en aguas de jurisdicción nacional, el Estado de Chile no ha establecido Servicios de Tráfico Marítimo (STM) acorde al capítulo V, del Convenio SOLAS, regla 12, numeral 2, Servicio de Tráfico Marítimo.

No obstante lo anterior, las Capitanías de Puerto han establecido “Salas de Control de Tráfico Marítimo” equipadas con sistemas de comunicaciones, radares y AIS, las cuales monitorean el tráfico contribuyendo a la seguridad marítima.

Cumplimiento (párrafo 50)

26 Describa de qué modo su Estado cumple lo prescrito en el Código III en relación con:

.1 el examen de la elaboración y puesta en práctica de un programa de control y supervisión;

Los diferentes servicios cuentan con aplicaciones computacionales y generación de datos estadísticos relevantes para la toma de decisiones, tanto para su propia mejora continua como para que, en conjunto, se cuente con información relevante y de alto nivel que muestren las tendencias y los aspectos más problemáticos, que serán analizados por la Alta Dirección (DIRECTEMAR), al menos una vez al año, y también como “debriefing” ante situaciones de crisis y siniestros relevantes.

El Departamento de Tecnologías Marítimas de DIRECTEMAR, es el organismo que desarrolla y administra las diferentes aplicaciones y quien concentra los datos estadísticos, generando una serie de Boletines Estadísticos y, a requerimiento de toda la organización, cuenta además con la posibilidad de entregar tendencias en ámbitos específicos.

Dado que la accidentalidad es uno de los insumos principales para el programa de control y supervisión, se cuenta además de lo ya indicado con la Aplicación Vulcano, la cual concentra la información de los accidentes ocurridos e investigados en la jurisdicción nacional, sin buscar responsables, el cual reporta las tendencias de accidentalidad y causalidad.

En el ámbito de las Auditorías Internas, DIRECTEMAR cuenta con una Oficina de Control de Gestión y Servicio Público Marítimo, la cual ejecuta un Plan de Auditorías Internas a toda la Organización, lo cual se suma a los sistemas de control que tienen los propios servicios, como herramienta de mejora continua.

a) En el ámbito del Servicio Meteorológico.

El programa de supervisión y control se efectúa a través de encuestas respecto a la calidad de los Servicios de Comunicaciones e Informaciones de Seguridad Marítima, diseñadas por la Comisión Técnica Mixta de Oceanografía y Meteorología Marina (JCOMM) y llevadas a cabo, cada dos años, con apoyo de las Autoridades Marítimas Locales (AA.MM.LL.) y de los Agentes Meteorológicos de Puerto (PMO); cuyos resultados y observaciones han servido para comparar el nivel de satisfacción de los usuarios marítimos a nivel mundial, ejecutar mejoras en los productos gráficos (cartas de hielo y meteogramas), horarios de difusión (de Valparaíso y Punta Arenas), así como el acceso a la información disponible (versión liviana y en inglés de la página web).

También se han practicado encuestas a nivel local, generando mejor comprensión de los informes y acercamiento con los usuarios finales (pesca artesanal y autoridades civiles), además de administrar seis cuentas en la red social “twitter”, correspondiente al SERVIMET y cada uno de los Centros Meteorológicos Regionales.

b) En el ámbito del Servicio de Señalización Marítima.

Se mantiene el control del mantenimiento y ejecución de planes y proyectos, desde el Servicio de Señalización Marítima, a través de aplicación de señalización marítima y control del gasto.

El Servicio de Señalización Marítima mantiene un programa anual de inspecciones a cada uno de los Centros Zonales de Señalización Marítima, durante las cuales se examinan los siguientes temas:

- Evaluación Administrativa.

- Control Presupuestario.
- Logística Operacional; Inventarios, Control de repuestos y consumos.
- Administración del Personal.
- Control de Señales y mantenimiento.
- Maestranza y talleres.
- Faros Habitados.
- Instalaciones.

.2 la respuesta rápida a los sucesos de contaminación; y

La Armada de Chile, en cumplimiento a la Carta Fundamental del Estado de Chile y de la normativa marítima nacional vigente (Ley de Navegación y Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, MARPOL 73/78), ha delegado en la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (D.G.T.M. y M.M.) la responsabilidad de resguardar que las aguas en su jurisdicción, se encuentren libres de contaminación, estableciendo procedimientos que permitan controlar en el menor tiempo posible, los derrames de hidrocarburos y otras sustancias que atenten contra el medio ambiente acuático.

Debido a lo anterior, la Dirección General (D.G.T.M. y M.M.) tiene la responsabilidad de preparar y ejecutar el Plan Nacional de Contingencia para Combatir la Contaminación Acuática, el que es llevado a cabo a través del Centro Nacional de Contaminación (CENCON), dependiente de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR). La D.G.T.M. y M.M. tiene la obligación de dirigir la organización CENCON, y es el organismo del Estado encargado de la preparación y ejecución del Plan Nacional de Contingencia para Controlar la Contaminación Acuática.

El Jefe del CENCON (JEFCENCON), es el Sr. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), quien tiene la responsabilidad de disponer las operaciones para controlar la contaminación mediante el empleo oportuno, coordinado y dosificado de los medios institucionales, extra institucionales e internacionales que se asignen. El JEFCENCON actúa como Director de Crisis ante la activación del presente Plan y podrá delegar su función en el Sr. Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR).

CENCON: Centro Nacional de Combate a la Contaminación, el que se encuentra físicamente ubicado en la DIRINMAR. Este trabaja coordinando los CERCON: Centro Regional de Combate a la Contaminación, que corresponden a las Gobernaciones Marítimas de Iquique, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas.

Existen además los SUBCERCON: Sub Centro Regional de Combate a la Contaminación que corresponden a las Gobernaciones Marítimas de Arica, Antofagasta, Caldera, Coquimbo, Hanga Roa, San Antonio, Valdivia, Castro, Aysén, Puerto Williams y Antártica Chilena y, finalmente, los CELCON: Centro Local de Combate a la Contaminación, correspondientes a las Capitanías de Puerto a lo largo del país.

Dependiendo de la cantidad derramada y si se encuentra en un área que posee algún tipo de sensibilidad ambiental o de interés marítimo, la organización se activará de la siguiente forma;

TIPO DERRAME	PLAN	CONTROL OPERACIONAL
MENOR	LOCAL	CELCON
MEDIANO	REGIONAL	CERCON
MAYOR	REGIONAL	CERCON
MAYOR	NACIONAL	CENCON

Clasificación de los derrames

Menor: 1 L a 5m³

Mediano: 5m³ a 500m³

Mayor: desde 500m³

Sin embargo, es importante destacar que la Autoridad Marítima se encarga de realizar las primeras acciones de contención de un derrame, conforme a lo que la Ley establece, quedando posteriormente a cargo de la fiscalización de las acciones que debe realizar la empresa o armador responsable de la contingencia. En el caso que no exista un responsable identificado, la Autoridad Marítima se encarga del siniestro en forma completa.

En las Capitanías de Puerto y Gobernaciones Marítimas se cuenta con personal entrenado y capacitado para combatir un siniestro de contaminación por hidrocarburos, personal que anualmente se capacita en técnicas de combate con personal instructor dependiente de la División Combate a la Contaminación, dependiente de la DIRINMAR. Además, estas reparticiones cuentan con el equipamiento mínimo necesario para enfrentar una contingencia.

Desde el punto de vista logístico, cuentan con el siguiente material estándar para combatir la contaminación por derrames de hidrocarburos, equipamiento que se renueva anualmente, a saber:

Barreras de bahía: 9.142 metros

Sistema recuperador (bomba y Skimmer): 65 unidades

Aplicador de dispersantes Manuales:83 unidades

Estanques para almacenar recuperado:39 unidades

Barreras, Paños y Rollos Absorbentes:1.370 paquetes

Recuperador de Disco Oleofílico:5 unidades

Recuperador de Cinta Oleofílica:6 unidades

Dispersantes:31.640 litros

Consecuente a los estudios de riesgo de contaminación de los Puertos, Terminales

Marítimos y Empresas susceptibles de generar contaminación al mar, les es exigible a ellas un Plan de Contingencia y acopio de material y equipos de combate a la contaminación.

Además, existen en el país empresas especializadas en el combate de la contaminación, con capacidad de respuesta rápida, las cuales relevan a los medios de la Autoridad Marítima, que han realizado las primeras acciones de contención ante un derrame.

.3 la cooperación con otros Estados de abanderamiento y/o ribereños para investigar los siniestros marítimos.

La Autoridad Marítima Nacional dispone de líneas de comunicación directas con las Autoridades Marítimas del Continente Americano, Centroamericano y Sudamericano, a través de ROCRAM y COCATRAM, a quienes ha colaborado impartiendo cursos OMI 3.11 sobre Investigación de Siniestros Marítimos y participando activamente en los Foros AMAIF y MAIIF. En los siniestros acaecidos en la jurisdicción nacional ha enviado carta de invitación a los otros Estados para investigar en forma conjunta. A requerimiento de otras autoridades investigadoras, también se han recibido solicitudes requiriendo ayudas de facilidad de acceso a naves de su bandera y apoyos de seguridad, las cuales se han otorgado. A la fecha se han realizado investigaciones conjuntas con Alemania, Francia, Hong Kong, Panamá y Portugal.

Evaluación y examen (párrafo 51)

27 Describa de qué modo su Estado evalúa su actuación como Estado ribereño, por ejemplo, ejercicios para someter a prueba las medidas contra la contaminación, el salvamento de personas en peligro, etc.

La Administración Marítima Nacional, en su calidad de Estado Ribereño, efectúa una reunión anual, a fines de cada año, para analizar y evaluar el desempeño de los distintos organismos nacionales con deberes y atribuciones relacionados con la labor de Estado Ribereño.

a) En el ámbito de Búsqueda y Salvamento Marítimo:

- **Evaluación y novedades de oportunidad.**

Todo acaecimiento marítimo, reportado como una novedad para la organización y que resulta en una indicación o disposición y que se informa a los involucrados por medio de un mensaje.

- **Briefing diario.**

Al inicio de la jornada de trabajo, la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas realiza una reunión con todos sus Jefes de Servicios y Jefes de Departamento, la que es presidida por el Director y, en su ausencia, por el Sub Director, y es la instancia diaria que revisa y analiza los acaecimientos de las últimas 24 horas.

- **Briefing extendido día viernes con DIRECTEMAR.**
 Al término de la semana laboral, los días viernes a primera hora, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante lleva a cabo un briefing extendido, el cual es presidido por el Sr. Director General y, en su ausencia, por el Sr. Sub Director. En esta actividad participan los Directores Técnicos, el Director del SHOA y los Jefes de Departamento de la DIRECEMAR. Esta reunión es la oportunidad en que se revisan y analizan los acaecimientos de la semana y todo otro tópico de interés para la organización.
- **Término de Temporada Estival.**
 Al término de cada período estival, La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante emite un boletín con el análisis de las emergencias acaecidas y con el resumen general de la accidentabilidad en playas y balnearios (ver Anexo, ref. G.4). Este informe de cierre del período estival en curso, posteriormente es pormenorizado y detallado en el respectivo boletín estadístico, permitiendo con ello revisar los resultados obtenidos y poder determinar las oportunidades de mejora para ser aplicadas en la temporada estival futura.
- **Boletín estadístico accidentes correspondiente al período estival finalizado.**
 La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante prepara el Análisis Anual del Plan Nacional de Protección Civil en Playas y Balnearios, correspondiente al período finalizado. Este reporte pretende entregar información para la planificación de los próximos períodos estivales, que será de utilidad por todos los organismos operativos que trabajan año tras año, en salvaguardar la vida humana en el mar en beneficio de la seguridad y protección de la comunidad que concurre a las playas y balnearios de Chile.
- **Auditorías O.M.I. anuales internas de Seguimiento.**
 Desde el año 2013 a la fecha, la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ha ejecutado anualmente, en el mes de Julio de cada año, una Auditoría Interna a su organización, con el propósito de determinar el real nivel de cumplimiento de la Administración Marítima Nacional, en la implementación de los Convenios y/o enmiendas promulgadas por la OMI. Al término de dichas auditorías internas de seguimiento se publican las observaciones y conclusiones detectadas, como una forma de que los responsables puedan adoptar las medidas correctivas y mejoras continuas necesarias.
- **Visitas Técnicas a los MRCC Zonales.**
 En el marco de los Seminarios a los MRCC Zonales, programados por el Plan de Actividades Marítimas Anuales (PACMAR), se hace propicia la ocasión para efectuar una visita técnica al MRCC Zonal y se evalúa su desempeño, según un formato de evaluación adaptado desde el Manual IAMSAR, Volumen I, Capítulo II, “Componentes del Sistema” y, finalmente, se prepara el “Informe Técnico” correspondiente.
- **Ejercicios de Búsqueda y Salvamento PACMAR.**
 Los ejercicios de Búsqueda y Salvamento Marítimos son programados en el

marco de la Planificación Anual de DIRECTEMAR (PACMAR)

- **Seminarios anuales de Búsqueda y Salvamento Marítimos para Gobernadores Marítimos y Capitanes de Puerto.**

Los seminarios de Búsqueda y Salvamento Marítimos son programados en el marco de la planificación anual (PACMAR) y se ejecutan en forma zonal.

- **Levantamiento de procesos críticos y no críticos del MRCC CHILE.**

El Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC CHILE) ha ejecutado el levantamiento de sus “Procesos Críticos y No Críticos”, los cuales, junto con formar parte de la Matriz de Riesgos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, ha permitido establecer los riesgos de sus procesos, además de los controles asociados a los mismos, como también definir el correspondiente “Plan de Tratamiento” para cada riesgo priorizado.

- **Informes Técnicos de análisis de casos SAR y salvamentos ejecutados por Nadadores de Rescate.**

Los MRCC Zonales, al término de cada operación de búsqueda y salvamento, deben preparar un informe de acaecimientos, experiencias, conclusiones y recomendaciones, el cual es enviado a DIRECTEMAR, con informativo a la DIRSOMAR. Esto se encuentra dispuesto y documentado en la Directiva de Búsqueda y Salvamento Marítimo, Fluvial y Lacustre ([ver Anexo, ref. D.20](#)).

b) En el ámbito del Combate a la Contaminación Marina:

- **Entrenamiento de los Centros Regionales de Combate a la Contaminación.**

Cada año se capacita de manera teórica y práctica, por lo menos, a un 50% de los 5 Centros de Combate a la Contaminación (CERCONs), ubicados en las ciudades de Iquique, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas. Esta capacitación es realizada por personal de la División Combate a la Contaminación, dependiente de la DIRINMAR, actividad en la que, además, se aprovecha de inspeccionar el cargo de Combate a la Contaminación de la Gobernación Marítima respectiva.

- **Capacitación Software Oilmap.**

El Software Oilmap es un programa computacional que permite rápidamente simular el comportamiento de un derrame de hidrocarburos y sus derivados en la superficie del agua. Se encuentra en los 5 CERCON y en la División de Combate a la Contaminación. Anualmente se planifica realizar capacitación al CERCON que lo solicite o bien al que no se haya realizado capacitación por más de 3 años.

- **Cursos de Combate a la Contaminación (CIMAR).**

En el Centro de Instrucción Marítima (CIMAR) se realizan los cursos modelo OMI 4.02 (Operador primera respuesta) y el OMI 4.03 (Jefe en el lugar del siniestro).

Ambos cursos permiten a los alumnos obtener conocimientos en el control de un derrame de petróleo, el primero en un nivel de operador de materiales para contener y recuperar el derrame y el segundo permite poder supervisar y organizar las tareas de control de la contaminación. A contar del año 2019 los Oficiales Litorales (LT) alumnos de la Academia Politécnica Naval (APOLINAV) realizan en forma mandatoria el curso OMI 4.02.

- **Ejercicios Locales de Combate a la Contaminación.**

Según lo establecido en el Plan Nacional de Respuesta Ante Derrames de Hidrocarburos u Otras Sustancias Nocivas en el Medio Ambiente Acuático, las Autoridades Marítimas Locales (Capitanías de Puerto) deben realizar un ejercicio anual de Combate a la Contaminación, de éste se desprende un informe que se eleva a la DIRINMAR, objeto consolidar las respectivas experiencias.

- **Despliegue de Personal Técnico ante contingencias.**

Cuando ocurre una contingencia en la que las capacidades locales se ven sobrepasadas, tanto en material como en personal técnico, la DIRINMAR dispone la participación de personal técnico, tanto de la División de Combate a la Contaminación como de la División de Preservación de Medio Ambiente Acuático, para poder prestar apoyo en las tareas de contención y recuperación del derrame, como también en las campañas de monitoreo post-derrame.

- **Auditorías internas anuales de Seguimiento OMI.**

Desde el año 2015 a la fecha, la Dirección General del Territorio Marítimo ha ejecutado anualmente, en el mes de Julio de cada año, una Auditoría Interna a su organización, con el propósito de determinar el real nivel de cumplimiento de la Administración Marítima Nacional, en la implementación de los Convenios y/o enmiendas promulgadas por la Organización Marítima Internacional (OMI), al término de dichas auditorías de seguimiento, se publican las observaciones y conclusiones detectadas, como una forma de que los responsables puedan adoptar las medidas correctivas y mejoras continuas necesarias.

PARTE 4 – ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Implantación (párrafos 52 a 56)

28 Si procede, describase:

- .1 de qué legislación se dispone para permitir la supervisión por el Estado rector del puerto en los buques extranjeros que visitan sus puertos y los procedimientos para ello;**

La legislación nacional que entrega atribuciones para efectuar la supervisión por parte del Estado Rector del Puerto es la siguiente:

Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante ([ver Anexo, ref. C.1](#)).

- Artículo 51, Letra d.-: Cautelar que las naves y artefactos navales de bandera extranjera que naveguen en el área jurisdiccional nacional o arriben a puertos chilenos, cumplan con la normativa nacional e internacional en materia de construcción, diseño, condiciones de navegabilidad, equipamiento y procedimientos de seguridad de la navegación.
- Artículo 73, Letra e.-: Ejecutar las inspecciones de las naves extranjeras, mediante el control por el Estado Rector del Puerto, efectuando las coordinaciones pertinentes, con las secretarías de los acuerdos internacionales sobre la materia.

Reglamento sobre el Reconocimiento de Naves y Artefactos Navales ([ver Anexo, ref. C.9](#)).

- Artículo 5°.-: Corresponde a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante 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. Para dichos efectos, se realizarán reconocimientos iniciales, anuales, periódicos, adicionales, intermedios y de renovación, previo a la expedición de los certificados del caso. Los reconocimientos periódicos, intermedios y de renovación se efectuarán cuando así lo dispongan los convenios internacionales, de los cuales el país es parte o la legislación y reglamentación marítima nacional.

Los procedimientos se encuentran detallados en la Directiva O-71/004: “Establece los procedimientos a seguir para el Control de buques extranjeros por el Estado Rector del Puerto (CERP)” ([ver Anexo, ref. D.47](#)).

.2 los regímenes regionales de supervisión por el Estado rector del puerto a los que pertenece su Estado;

Chile pertenece a los Acuerdos Regionales del Asia Pacífico (MOU de Tokio) y Latinoamericano (MOU de Viña del Mar).

.3 los criterios de contratación y las cualificaciones de los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto que ejercen funciones del Estado rector del puerto;

Además de los requisitos mencionados en la Parte 2, Estado de Abanderamiento, Inspectores del Estado de Abanderamiento, Número 22.1 del presente cuestionario, se han establecido los siguientes criterios de contratación.

- Permanecer un mínimo de 3 (tres) años ininterrumpidos como Inspector básico y solicitarlo voluntariamente.
- Aprobar las actividades y etapas de perfeccionamiento correspondientes.
- Realizar el examen de inglés aprobado por la Armada, debiendo obtener un mínimo

del 75%.

- Efectuar un mínimo de 15 (quince) inspecciones en la CLIN designada, acompañado de un Inspector ERP antiguo, quien actuará como su Tutor.

.4 las disposiciones vigentes para que las intervenciones de supervisión por el Estado rector del puerto se transmitan "de inmediato" a todas las partes interesadas;

Se encuentra en desarrollo la actualización de la Directiva O-71/004 ([ver Anexo, ref. D.47](#)), por lo que las disposiciones referidas a este punto sufrirán modificaciones y serán consideradas en un formato electrónico, además, actualmente ya se encuentran en funcionamiento.

Se transmiten de inmediato de acuerdo a lo establecido en Directiva O-71/004 ([ver Anexo, ref. D.47](#)), que señala lo siguiente:

Párrafo II.B.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".

Párrafo IV.A. 2. 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", según corresponda, llevarán las firmas y timbres, tanto del Inspector como del capitán, quedando los originales a bordo en poder de este último. Copia 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; una copia además quedará para archivo del Inspector. 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 éste exceder los dos días corridos.

Si la inscripción 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.

.5 cuántas inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto ha efectuado su Estado en los dos últimos años, y de qué modo se corresponden con las metas nacionales y regionales.

2016	Cantidad
Inspección Inicial	869
Re-Inspección	400
Total	1.269
2017	Cantidad
Inspección Inicial	888
Re-Inspección	397
Total	1.285
2018	Cantidad
Inspección Inicial	831
Re-Inspección	366
Total	1.197

Se cumplió tanto con las metas acordadas con los Acuerdos Regionales que Chile es parte, como también con las metas nacionales dispuestas, las cuales son coincidentes con las metas exigidas por los acuerdos internacionales:

- MoU de Tokyo: 880 Inspecciones Iniciales anuales.
- Acuerdo de Viña del Mar: 20% de las naves recaladas.

.6 si cuenta su Estado con instalaciones de recepción para los desechos generados por los buques, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio MARPOL; inclúyase información a este respecto y acerca de la idoneidad de estas disposiciones;

Se cuenta con la Directiva D.G.T.M. y M.M. A-52/001: “Imparte procedimientos e instrucciones para autorizar instalaciones y servicios terrestres de recepción” ([ver Anexo, ref. D.48](#)), la cual fue publicada el 09 de marzo del 2007. Asimismo, se cuenta con la Circular D.G.T.M. y M.M. A-52/003: “Imparte instrucciones y procedimientos para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el Convenio MARPOL 73/78” ([ver Anexo, ref. D.49](#)), publicada el 09 de marzo del 2017. Ambas Directivas se encuentran en proceso de actualización, a cargo del Departamento de Medio Ambiente Acuático y Combate a la Contaminación, dependiente de DIRINMAR.

En el módulo GISIS “Instalaciones Portuarias de Recepción” se encuentran actualizadas las empresas autorizadas para operar en los puertos nacionales.

.7 si se mantiene un registro de proveedores de combustible líquido y quién lo mantiene.

Se encuentra publicado en el Módulo GISIS creado para tales fines.

Evaluación y examen (párrafo 63)

29 Explique de qué modo su Estado evalúa su actuación como Estado rector del puerto.

La evaluación del Estado en su actuación como Estado Rector del Puerto se efectúa mediante tres mecanismos o procedimientos diferentes e independientes entre sí, en donde diversas instancias de control realizan una evaluación de acuerdo a lo siguiente:

- a. **Por desempeño profesional:** Los inspectores son evaluados en base a su competencia profesional por el Jefe de la Comisión Local de Inspección de Naves respectiva, aplicando consideraciones en base a su desempeño como inspector del Estado Rector del Puerto dando cumplimiento a las prescripciones institucionales en la materia. La evaluación por desempeño profesional, se basa en la calificación personal que se efectúa a cada miembro de la institución y se rige de acuerdo a la Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° P-04/004: "Dicta instrucciones para el proceso de Calificación Anual del Personal a Contrata nombrado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante" (ver Anexo, ref. D.50), en donde se realiza una evaluación de sus funciones profesionales y desempeño de su cargo.
- b. **Por objetivos:** En base a las estadísticas que mantiene la División del Estado Rector del Puerto y a las metas de los acuerdos regionales de los que Chile es parte.
- c. **Por KPI del MoU de Tokio:** Los Key Performance Indicator's (KPI) que se emplean para medir el desempeño de la organización son los que han sido desarrollados por el MoU de Tokio y que miden anualmente el rendimiento que nuestro país y, en particular, la Administración Marítima, ha obtenido en el desempeño de sus funciones como Estado Rector de Puerto (ERP). Los siguientes indicadores fueron aprobados por el Comité del MoU de Tokio para evaluar la efectividad de las inspecciones de ERP y son los que se encuentran ya disponibles:
 - .1 Tasa de detención.
 - .2 Tasa de inspecciones con deficiencias/tasa de incumplimiento.
 - .3 Promedio de deficiencias por inspección.
 - .4 Promedio de deficiencias detenibles por inspección.
 - .5 Número de buques que operan en la región por perfil de riesgo de acuerdo con el NIR.
 - .6 Número y % de buques PI inspeccionados y no inspeccionados.
 - .7 Número de buques con bajo rendimiento en la región.
 - .8 Tasa de inspección objetivo anual de la región.
 - .9 Número de miembros en la lista negra, gris y blanca.
 - .10 Número y % de detención por banderas de Estados Miembros.
 - .11 Número y % de los instrumentos pertinentes ratificados por los Estados.
 - .12 Número y % de las inspecciones v/s compromiso anual de los Estados.
 - .13 Número de deficiencias con detención no rectificadas.

.14 Número de deficiencias no rectificadas.

Asimismo, en la actualidad se están adecuando otros KPI para medir la eficiencia local, alineados con la Estrategia Nacional, los que serán incorporados en la versión actualizada del PAQ que se enviará a mediados de 2020.

Complementariamente, se ejecuta en forma anual un programa de auditorías a las Comisiones Locales de Inspección de Naves, CLIN, por parte del Servicio de Inspecciones Marítimas, en donde se realiza una revisión de los procedimientos y actuación local de los inspectores de Abanderamiento y Estado Rector del Puerto.

Asimismo, se realiza un seminario anual de inspectores del Estado Rector del Puerto con el objeto de mantener una permanente actualización en los conocimientos de los inspectores, y al mismo tiempo verificar la correcta aplicación de los procedimientos establecidos para el área.