



Cartagena, 19 de Abril de 2023

# LECCIONES APRENDIDAS DE GRAVES ACCIDENTES O INCIDENTES EN MANIOBRAS DE PRACTICAJE



**MBA**  
MARITIME BUSINESS ADMINISTRATORS CORP.

**INCIDENTES Y  
ACCIDENTES  
MARCO LEGAL  
AUTORIDAD Y CAPITÁN DE  
PUERTO**

Capitán, Alberto Herrera Guardia, M.sc.  
Piloto Maestro, Capitán de Puerto

# El Congreso

- ✓ Capitán Ricardo Izquierdo / Lessons learned from Tanker Maneuvering Incidents.
- ✓ Sr. Airam Rodriguez y Capitán, José Antonio Pérez / Marine Port Traffic Control
- ✓ Capitán, Rodrigo Ramirez Navarro / Complexities and Legal Aspects to prevent accidents in Chilean harbours.
  - ✓ Capitán, Erik Dalege / Lessons Learned from accidents and incidents in Germany.
  - ✓ Capitán, Harry Klenner / Environmental Protection.
  - ✓ Engineer, José Ramón Iribarren / Simulation for the Prevention of accidents and Incidents
  - ✓ Capitán, Camilo Barbosa / Experiences and Lessons Learned in 22 years of experience
    - ✓ Capitán André Gaillard /
    - ✓ Capitán Guillermo Romero López / Main Issues to consider in the Technical Investigations of Accidents.

# CONTENIDO

---

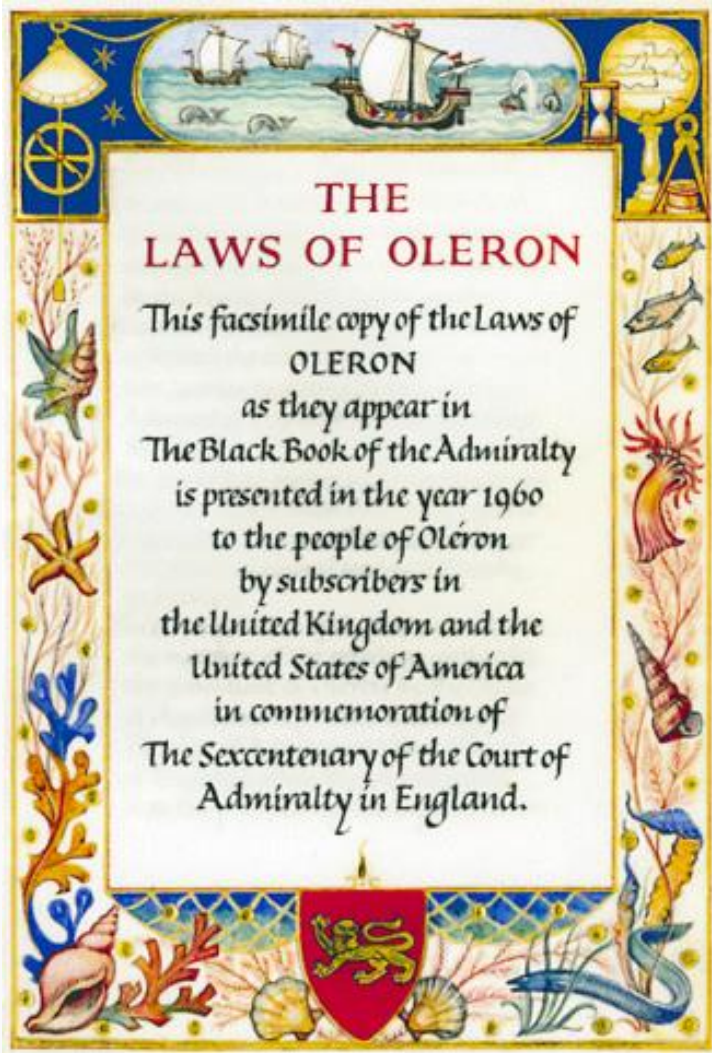
- 01 BREVE REFERENCIA HISTÓRICA**
- 02 OMI**
- 03 MAIIF**  
**Piloto – Práctico y**
- 04 Regulaciones Locales**



01

---

**REFERENCIA  
HISTÓRICA**



# LOS ROLES DE OLERÓN

contemplaban el régimen jurídico básico de las relaciones establecidas entre los comerciantes, las tripulaciones, los pilotos, los maestros y los propietarios de las naves con motivo del desarrollo del comercio marítimo en los siglos medievales y modernos.

Estaba hecho por la gente de mar, para ellos mismos, con la idea de poder dirimir conflictos y conseguir una norma común que protegiera a quiénes vivían del comercio marítimo y la navegación.



# Lex rhodia de jactu

La Lex rhodia de iactu (del latín, literalmente: "ley de Rodas sobre las mercancías arrojadas del barco") es una antigua regulación sobre la navegación mediterránea.

En la tradición jurídica helenística, se atribuye a la Lex Rhodia haber interrumpido este curso permitiendo una libertad mucho mayor en los movimientos marítimos, afirmando el principio de que no se deben imponer derechos de aduana a los barcos ya probados por tormentas y mal tiempo, que necesariamente encontraron refugio en las costas más cercanas.

# Lex Rhodia de Jactu

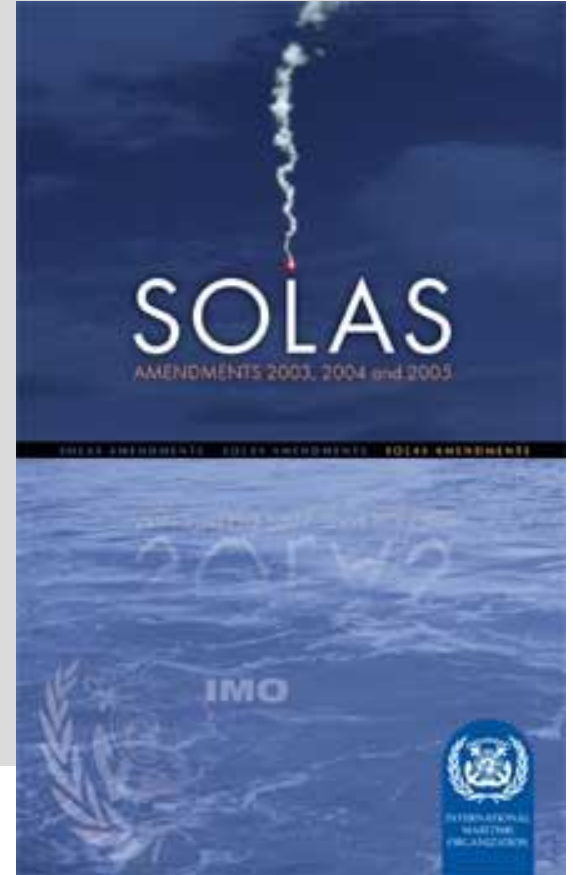
La Lex rhodia de iactu (del latín, literalmente: " ley de Rodas sobre las mercancías arrojadas del barco ")


**La lex Rhodia se extendió rápidamente por todo el ámbito mediterráneo sirviendo a Roma y a Bizancio de inspiración para sus respectivas futuras legislaciones marítima. En el siglo I A.C. la acumulación de capital y la introducción de mejores métodos comerciales e industriales, generó un gran progreso en las ciudades griegas, fenómenos del que destaca la creación de reglas para regular el Comercio marítimo y que permaneció vigente durante el Imperio Romano.**



# S/S TITANIC

# IMO - SOLAS






**Qué**  
**representamos?**  
Uno de los más  
antiguos eslabones  
en la cadena de  
suministros!





**SOMOS  
PROFESIONALES**



PERO NO  
TENEMOS LA  
BARITA DE  
“HARRY  
POTTER”



02

# International Maritime Organization

IMO

# EVOLUCIÓN

---

1997

Resolución A.849(20) de la Organización Marítima Internacional, el 27 de noviembre de 1997.

1999

Resolución A.884(21), aprobada el 25 de 1999,

# Código para la Investigación de Sinistros Marítimos

Resolución A.849(20) aprobada el 27NOV1997



# EVOLUCIÓN

El Comité de Seguridad Marítima, en su 80 sesión celebrada en mayo de 2005, apoyó la propuesta realizada por el 15 Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI) **a fin de conferir carácter obligatorio al Código de Investigación de Siniestros en virtud de la nueva regla XI-1/6 del Convenio SOLAS.**

**Mayo de 2005**

**16 DE Mayo  
de 2008**

**Resolución MSC.255(84) que aprueba el **Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos**, normalmente denominado Código de Investigación de Siniestros.**

# Código para la Investigación de Siniestros Marítimos

Resolución MSC.255(84) aprobada el 16MAY2008

Anexo 1  
Parte II

Derechos y obligaciones Estados Ribereños y  
de Abanderamiento

Normas  
obligatorias

Derecho del Mar  
Art 2 y 94

CILC  
Art 23

SOLAS  
Regla I/21

MARPOL  
Art 12

- Autoridad a cargo de la investigación.
- Notificación.
- Obligación de investigar siniestros muy graves.
- Acuerdos entre Estado de abanderamiento y otros Estados con intereses de consideración.
- Facultades en una investigación.
- Investigaciones paralelas.
- Cooperación.
- Independencia de la investigación.
- Obtención de testimonios de la gente de mar.
- Proyecto del informe.
- Informe de la investigación.



# Código para la Investigación de Siniestros Marítimos

Resolución A.884(21) aprobada el 25NOV1999

Método OIT/OMI para investigar el factor humano

**S: Soporte Lógico**  
Criterios organizativos, Procedimientos, manuales, listas de chequeo, cartas de navegación, avisos, programas informáticos.

**S**

**L: Elemento Humano**  
Aptitudes y limitaciones Físicas, Fisiológicas, Psicológicas, Psicosociales)

**L**

**L: Elemento Humano**  
Gestión, supervisión, interacciones, comunicaciones, etc.

**L**

**H: Soporte Físico**  
Equipos, pantallas, mandos y controles, etc.

**H**

**E**

**E: Medio Ambiente**  
Temperaturas, visibilidad, ruido, toma de decisiones, control, coordinación.

Diagrama del modelo SHEL

Fuente: Resolución OMI A.884(21) aprobada el 25NOV1999

[imeridag@gmail.com](mailto:imeridag@gmail.com)

## **RESOLUCIÓN A.1075(28)**

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013 (Punto 10 del orden del día) DIRECTRICES PARA AYUDAR A LOS INVESTIGADORES EN LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS (RESOLUCIÓN MSC.255(84))**





ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1075  
24 febrero 2014  
Original: INGLÉS

**RESOLUCIÓN A.1075(28)**

**Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 10 del orden del día)**

**DIRECTRICES PARA AYUDAR A LOS INVESTIGADORES EN LA  
IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN  
DE SINIESTROS (RESOLUCIÓN MSC.255(84))**

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

OBSERVANDO CON PREOCUPACIÓN que a pesar del empeño puesto por la Organización continúan produciéndose siniestros y sucesos que resultan en la pérdida de vidas, en la pérdida de buques y en la contaminación del medio marino,

OBSERVANDO TAMBIÉN que mediante unos informes oportunos y exactos en los que se determinen las circunstancias y causas de los siniestros y sucesos marítimos puede mejorarse la seguridad de la gente de mar y la de los pasajeros así como la protección del medio marino,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de los derechos y obligaciones de los Estados ribereños y de abanderamiento de conformidad con las disposiciones de los artículos 2 y 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de las responsabilidades de los Estados de abanderamiento de conformidad con las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS, regla I/21), el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (artículo 23) y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL, artículo 12) de llevar a cabo investigaciones sobre los siniestros y de presentar a la Organización las conclusiones pertinentes,

CONSIDERANDO que cada Administración ha de investigar los siniestros y sucesos marítimos, de conformidad con la regla XI-1/6 del Convenio SOLAS, complementada por las disposiciones del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros), adoptado mediante la resolución MSC.255(84),



1. INTRODUCCIÓN.
2. DEFINICIONES.
3. CUALIFICACIONES Y FORMACIÓN DE LOS INVESTIGADORES.
4. NOTIFICACIÓN Y COOPERACION.
5. INVESTIGACIÓN.
6. NOTIFICACION.



- 5.1 Alcance de las investigaciones.
- 5.2 Respuesta Inicial.
- 5.3 Gestión del lugar.
- 5.4 Reunión al comienzo.
- 5.5 Compilación de pruebas.
- 5.6 Inspección del lugar del siniestro.
- 5.7 Compilación o registro de pruebas físicas.



- 5.8 Información de Testigos.
- 5.9 Examen de los documentos.
- 5.10 Realización de estudios especializados.
- 5.11 Reconstrucción y análisis.
- 5.12 Reconstrucción de los acaecimientos del siniestro y sus condiciones conexas.
- 5.13 Análisis de la Seguridad.



# APENDICE 1

ASPECTOS SOBRE LOS QUE SE HA DE  
INDAGAR EN RELACIÓN CON LOS  
FACTORES HUMANOS Y  
ORGANIZATIVOS

# PANAMÁ

Autoridad Marítima de Panamá





# RESOLUCIONES

- No. 106-257-DGMM aprobada el 09 de Diciembre de 2020 (Legislación Nacional).
- RES. A.1075 (28) aprobada el 4 de Diciembre de 2013.
- RES. MSC.255(84) aprobación al código Res. A.849(20).
- RES.MSC.257 (84) aprobación de las enmiendas al Convenio del SOLAS.

# RESOLUCIONES



## DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE RESOLUCIONES Y CONSULTAS

RESOLUCION No. 106-257-DGMM

Panamá, 09 de diciembre de 2020

### EL SUSCRITO DIRECTOR GENERAL DE LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE EN USO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIERE LA LEY

#### CONSIDERANDO:

Que el Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, en su Artículo 4, numeral 6 establece como función de la Autoridad Marítima de Panamá el velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 y los demás tratados, convenios e instrumentos internacionales ratificados por Panamá en relación con el Sector Marítimo.

Que el Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, en su Artículo 4, numeral 11 establece como función de la Autoridad Marítima de Panamá, dirigir, en coordinación con otros organismos estatales competentes, las operaciones necesarias para controlar los derrames de hidrocarburos y sustancias químicas, y cualesquiera otros desastres o accidentes que ocurran en los espacios marítimos y aguas interiores bajo jurisdicción panameña.

Que de conformidad con el artículo 187 de la Ley No. 57 de 6 de agosto de 2008, establece como función de la Dirección General de Marina Mercante, Velar por el estricto cumplimiento y la eficaz aplicación de las normas jurídicas vigentes en la República de Panamá, convenios internacionales, códigos o lineamientos sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y protección marítima de sus naves.

Que el Artículo 119 de la Ley No. 57 de 6 de agosto de 2008, establece que la Dirección General de Marina Mercante podrá contratar dentro o fuera de Panamá el servicio de inspectores navales u otro personal técnico idóneo de cualquier nacionalidad que sea necesario para realizar las inspecciones señaladas en los artículos anteriores y los servicios especializados, así como las investigaciones por incidentes en los que se haya involucrado un buque de registro panameño o uno extranjero en aguas nacionales de Panamá, en cuyo caso el reporte de inspección o investigación deberá ser evaluado por la Dirección General de Marina Mercante. Esta Dirección podrá autorizar y/o contratar a otros entes nacionales y/o particulares para realizar estas inspecciones e investigaciones.

Que la República de Panamá adoptó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, mediante la Ley No. 7 de 27 de octubre de 1977 y su Protocolo de 1978 mediante Ley No. 12 de 9 de noviembre de 1981; de igual forma se adopta el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974, mediante la Ley No. 31 del 11 de julio de 2007.

Que la República de Panamá adoptó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, mediante Ley No. 17 del 9 de noviembre de 1981, y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), mediante Ley No. 1 del 25 de octubre de 1983.

Que la República de Panamá ratificó el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL'66), mediante la Ley No. 20 de 23 de octubre de 1975.

Que la República de Panamá ratificó el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG '72), mediante la Ley No. 7 de 9 de noviembre de 1978.

Que a través de la Ley 29 de 18 de abril de 2013, se ratificó el Convenio Internacional Sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979, Hecho en Hamburgo, el 27 de abril de 1979.

e

ASAMBLEA  
28º periodo de sesiones  
Punto 10 del orden del día

A 28/Res.1075  
24 febrero 2014  
Original: INGLÉS

## RESOLUCIÓN A.1075(28)

Adoptada el 4 de diciembre de 2013  
(Punto 10 del orden del día)

### DIRECTRICES PARA AYUDAR A LOS INVESTIGADORES EN LA IMPLANTACIÓN DEL CÓDIGO DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS (RESOLUCIÓN MSC.255(84))

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

OBSERVANDO CON PREOCUPACIÓN que a pesar del empeño puesto por la Organización continúan produciéndose siniestros y sucesos que resultan en la pérdida de vidas, en la pérdida de buques y en la contaminación del medio marino,

OBSERVANDO TAMBIÉN que mediante unos informes oportunos y exactos en los que se determinen las circunstancias y causas de los siniestros y sucesos marítimos puede mejorarse la seguridad de la gente de mar y la de los pasajeros así como la protección del medio marino,

TOMANDO NOTA ADEMÁS de los derechos y obligaciones de los Estados ribereños y de abanderamiento de conformidad con las disposiciones de los artículos 2 y 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR),

TOMANDO NOTA ASIMISMO de las responsabilidades de los Estados de abanderamiento de conformidad con las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS, regla 1/21), el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 (artículo 23) y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL, artículo 12) de llevar a cabo investigaciones sobre los siniestros y de presentar a la Organización las conclusiones pertinentes,

CONSIDERANDO que cada Administración ha de investigar los siniestros y sucesos marítimos, de conformidad con la regla XI-1/6 del Convenio SOLAS, complementada por las disposiciones del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de investigación de siniestros), adoptado mediante la resolución MSC.255(84),



Ref. T1/12.01

MSC-MEPC.3/Circ.2  
13 June 2008

## CASUALTY-RELATED MATTERS

### **Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident**

1 The Maritime Safety Committee, at its eighty-third session (3 to 12 October 2007), and the Marine Environment Protection Committee, at its fifty-seventh session (31 March to 4 April 2008), approved the Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code).

2 The Maritime Safety Committee, at its eighty-fourth session (7 to 16 May 2008), adopted the Casualty Investigation Code by resolution MSC.255(84) and a new regulation 6 in chapter XI-1 of the SOLAS Convention by resolution MSC.257(84) to make the Code mandatory. The Committee agreed that the Casualty Investigation Code should take effect on 1 January 2010, noting that the effective date should be the same as the date of entry into force of the new SOLAS regulation XI-1/6.

3 The annex to this circular is the Casualty Investigation Code, the text of which is identical to the text of the Code adopted by MSC 84.

4 Governments are invited to start implementing the Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident on a voluntary basis prior to the effective date of the Code.

**RESOLUTION MSC.257(84)  
(adopted on 16 May 2008)**

**ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR  
THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as “the Convention”), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-fourth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2009, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world’s merchant fleet, have notified their objections to the amendments;
3. INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2010 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

# RESOLUCIONES



F-265  
(DCCM)  
V.03

## Merchant Marine Circular

Panama Maritime Authority  
General Directorate of Merchant Marine  
Control and Compliance Department

### MERCHANT MARINE CIRCULAR MMC-184

**To:** Owners/Operators, Masters of Panama flagged Vessels, Recognized Organizations.

**Subject:** Casualty Investigations of Panama flagged vessels.

**Reference:** Resolution No. 106-135-DGMM of September 9th, 2013.  
Resolution No. 106-OMI-164-DGMM of December 24, 2015 adopted  
Resolution MSC.255(84) of May 16th, 2008.  
\*® Resolution MSC.257(84) of May 16th, 2008 and MSC/Circ.953;  
MEPC/Circ.372 of December 14, 2000.

1. This Merchant Marine Circular replaces the MMC-31, MMC-32, MMC-33 and MMC-37.
2. The purpose of this Merchant Marine Circular is to set forth current rules and regulations on Marine Accident Investigations.
3. The **Chapter I, Regulation 21** of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) establishes that "each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships" and that "each Contracting Government undertakes to supply the Organization with pertinent information concerning the findings of such investigations".
4. Through Resolution No. 106-135-DGMM of September 9<sup>th</sup>, 2013, Panama has approved the Rules and Regulations pertaining to marine accident investigations.
5. These Rules and Regulations establish that the Maritime Affairs Investigation Department is the Special Unit in charge of investigating marine accidents and incidents which may increase the risk for human life or for the marine environment on board all Panamanian registered vessels.
6. The Rules and Regulations set forth that the purpose of all investigations to be carried out by the Maritime Affairs Investigation Department shall not be to practice criminal, civil, or administrative actions; for which they will only be subject for the purposes established in the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents adopted by the International Maritime Organization (IMO).

<sup>1</sup> Recommendatory

# PANAMÁ

**ACP**  
AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA



**AVISO A LAS NAVIERAS**  
**OP NOTICE TO SHIPPING**  
**No. N-9-2023**

**OP NOTICE TO SHIPPING No. N-9-2023**



Marine Accident  
Investigations



# AVISO A LAS NAVIERAS

## **OP NOTICE TO SHIPPING No. N-9-2023**

---

To: Shipping Agents, Owners and Operators

Subject: Marine Accident Investigations

### **1. Effective Date and Cancellation**

This Notice is effective on the date of issue and cancels OP Notice to Shipping No. N-9-2022. A revised Notice will be issued in January of each year or when otherwise required.

### **2. Purpose and Scope**

The purpose of this Notice is to remind all concerned of existing legal requirements regarding the investigation of marine accidents occurring at the Panama Canal and the process to submit claims against the Authority that arise from said accidents.

### **3. Legal Mandate of the Board of Inspectors**

a. The Republic of Panama's Law No. 19 of June 11, 1997, whereby the Authority is organized, establishes the Board of Inspectors. This law requires that, before the Authority may consider any claim for damages arising out of a vessel accident, the Board of Inspectors shall conduct an investigation into the incident prior to the vessel's departure from Canal waters. Owners and operators who elect to proceed to sea before this investigation is completed will forfeit any future recourse against the Authority.

b. Article 74 of the Organic Law also establishes that the investigation by the Board of Inspectors shall include a hearing by the Board of Inspectors.

c. In determining when a vessel has departed from Canal waters, within the framework of the statute requiring investigations of marine accidents prior to departure, the definition of the term "Canal Waters" contained in the *Regulation on Navigation in Panama Canal Waters* is applicable. A map of the pertinent areas is attached.

d. Form 4327, "Notice of Effect of Departing Without Investigation," attached herein, states the legal consequences of departing Canal waters without a formal investigation conducted by the Board of Inspectors, which shall include a formal hearing.

In addition, the *Regulation on Navigation in Panama Canal Waters* establishes that the Authority may deny the departure of any vessel which has caused damages to the Canal, its personnel, equipment, property or facilities, or which violates any Canal navigation safety norm, until such time as she has posted a suitable payment warranty, to the Canal Administration's satisfaction. To ensure enforcement of this rule, the Authority may require the assistance of the Public Force. The cost of this assistance shall be charged to the vessel, and shall be included in the warranty.

#### **4. Standards of Conduct during Marine Accident Investigations**

a. This section serves as a reminder of the standards of conduct required of the parties in interest who participate in marine accident investigations and formal hearings conducted by the ACP Board of Inspectors.

b. Articles 60 through 62 of Law No.19 of June 11, 1997, Organic Law of the Panama Canal Authority, authorize the Board of Inspectors to conduct investigations of serious marine accidents occurring in Panama Canal waters. These investigations shall include a formal hearing whereby vessels and the Panama Canal Authority (ACP) participate as parties in interest with the right to obtain counsel of their own choosing, testify on their own behalf, call, examine and cross-examine witnesses and introduce relevant evidence into the record.

c. Investigative formal hearings may be adversarial in nature and, accordingly, the Board understands that confrontations amongst parties in interest may arise. Nevertheless, the Board expects parties in interest to show respect for constituted authority, as well as the rights of others, and is prepared to ensure that the proceedings are conducted efficiently and with appropriate decorum. The following standards of conduct are designed to achieve these goals.

##### **STANDARDS OF CONDUCT DURING MARINE ACCIDENT INVESTIGATIONS**

1. The Board of Inspectors expects all parties in interest, including legal and lay counsel, to act ethically and in good faith, with integrity and respect for duly constituted authority and the rights of others.

2. In the interest of maintaining order, the Board may exclude from any investigative hearing any party in interest, witness or other persons who refuse to comply with directions by the Board, practice dilatory tactics, behave in an unethical manner, act in bad faith, or engage in *ex-parte* communication, as prohibited by paragraphs 3 and 4 of

**AVISO A LAS NAVIERAS**

these standards. If deemed necessary, the Board may request a recess during an investigative hearing to allow for the replacement of legal or lay counsel.

3. All verbal communication by a party in interest with the Chairman or member of the Board relating to the merits of an investigation without advance notice to the attorneys or legal representatives of all parties in interest is prohibited.

4. All written correspondence between a party in interest and the Chairman or member of the Board relating to the merits of an investigation must be provided to the attorneys or legal representatives of all parties in interest.

5. Should a party in interest continuously exhibit unbecoming conduct, despite being admonished by the Board and being asked to cease and desist, that party in interest may be banned from future investigative hearings. In such cases, the Board will notify this party, in writing, of its decision and the duration thereof.

6. Decisions and actions by the Board under this section are final and not subject to appeal.

**ORIGINAL SIGNED**

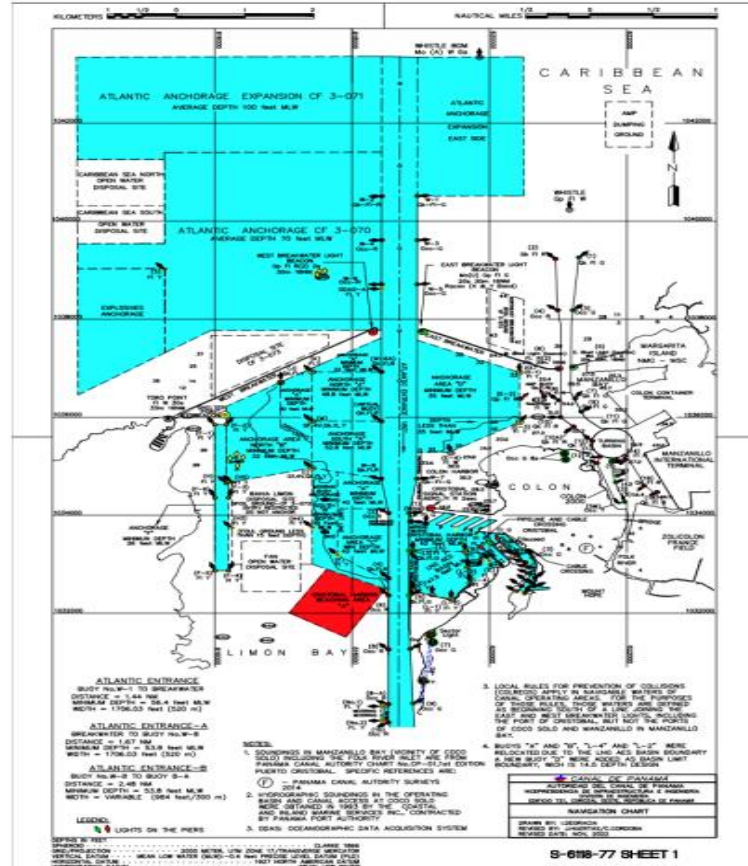
Ilya R. Espino de Marotta  
Deputy Administrator and Vice President for Operations

Enclosures

**AVISO A LAS NAVIERAS**



# AVISO A LAS NAVIERAS



## PANAMA CANAL AUTHORITY

4327 (OPT)

**NOTICE OF EFFECT OF DEPARTING WITHOUT INVESTIGATION**

On \_\_\_\_\_ the vessel \_\_\_\_\_  
 (SIN \_\_\_\_\_) or its cargo, crew or passengers, met with an accident or sustained an injury within the Panama Canal  
 or water adjacent thereto, as follows: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

(Brief description of accident, including place, circumstances, probable injuries, etc.)

As Master of the vessel involved, you have the right to have this incident investigated by the Board of Inspectors of the Panama Canal Authority. A request that such an investigation be conducted must be made in writing and addressed to the Chairman of the Board.

If you do not wish the incident investigated by the Board, you should be aware that, pursuant to Article 74 of the Panama Canal Authority Organic Law (Law No. 19 of June 11, 1997), a claim for injuries to persons or property, including vessel damage, may not be considered by the Panama Canal Authority, or an action for damages lie thereon, unless prior to the departure from the Panama Canal of the vessel involved:

- (1) That an investigation of the accident and the injury caused has been completed according to a procedure that shall include a hearing by the Board of Inspectors of the Authority, as provided in the cited Law.
- (2) That all the basis for the claim has been laid before the Authority.

In determining when a vessel has departed from Canal waters within the meaning of the statute requiring investigations of marine accidents prior to departure, the definition of the term "Canal Waters" contained in the ACP Navigation Regulation, Article 8, is applicable. (Copy of the maps showing the two boundary lines is enclosed.)

Should you elect to sail without an investigation, it is requested that you acknowledge receipt of this notice by signing the enclosed copy thereof and return it to a Canal official.

Your cooperation will be appreciated.

\_\_\_\_\_  
 Master, \_\_\_\_\_  
 (Name of vessel)

**AVISO A LAS NAVIERAS**

# 03

---

## Marine Accidents Investigators' International Forum (MAIIF)



Marine Accident  
Investigators'  
International Forum



Marine Accident  
Investigators'  
International Forum



Marine Accident Investigators' International Forum

## MAIIF Investigation Manual





## Capítulo 1

Introducción – Antecedentes del Manual de Investigación – Planificación y preparativos – Accidente notificación – Evaluación – Coordinación – Preservación temprana de evidencia

## Capitulo 2

Evidencia – Recopilación de evidencia

## Capítulo 3

Factores humanos en las investigaciones de seguridad marítima – Fatiga – Entrevista a testigos

## Capítulo 4

Análisis – Modelos de accidentes – Recomendaciones

## Capítulo 5

Informes de seguridad marítima – Bases de datos



Marine Accident Investigators' International Forum

**MAIIF Investigation Manual**



# MAIIF – ENLACES (Links)



## IMO

<https://maiif.org/links/imo-lessons-learned/>

## Japón

<https://maiif.org/links/j-marisis/>

## Miembros

<https://maiif.org/links/members-investigation-reports/>  
<https://maiif.org/links/rec-ent-members-safety-bulletins/>

**EXTREMA  
CONFIANZA**



# Desastre del Costa Concordia

, el naufragio de un crucero italiano el 13 de enero de 2012, después de chocar contra rocas frente a la costa de la isla de Giglio en el mar Tirreno. Más de 4200 personas fueron rescatadas, aunque 32 personas murieron. Varios miembros de la tripulación del barco, en particular el capitán



**04**

---

**PILOTO – PRÁCTICO  
Y  
REGULACIONES LOCALES**



## **FORTALEZAS**

Experiencia / Conocimiento de los Canales de acceso / conocimiento del recinto Portuario



## **GRADO DE DIFICULTAD**

Tamaño de la dársena de maniobras / Estructuras y disposición de los puestos de amarre / Condiciones atmosféricas / Corrientes y vientos

---

# **ANÁLISIS SWOT (FODA O DAFO)**



## **DEBILIDADES**

Remolcadores con poco Bbpp / Falta de defensas y bolardos / Falta de cooperación del personal de la terminal



## **AMENAZAS**

Falta de regulaciones / Sistema VTS deficiente / Buques sub-estandar

**REGULACIONES  
CÓNSONAS  
CON EL TIPO DE OPERACIÓN  
NO DEBEN REPRESENTAR  
UN PROBLEMA**

Los Pilotos deben ser los facilitadores entre las autoridades, las agencias y el Capitán del buque además de ser la persona que coordina la maniobra con los servicios auxiliares y el puerto

# AUTORIDA D

- Enforzar el cumplimiento de las regulaciones locales y los convenios internacionales a todos los buques en aguas jurisdiccionales.
- Revisar, de tiempo en tiempo, que las normas establecidas vayan acorde con las necesidades de los Prácticos en cuanto a los procedimientos y nuevas terminales portuarias.
- Mantener los canales de acceso en buenas condiciones y apropiadamente con relación al tamaño y calados de los buques.
- Mantener las buenas prácticas e infraestructuras de las concesionarias.
- Cumplimiento a lo referente a inspecciones del Estado Rector de Puerto...

# NOSOTR OS

- Cumplir las regulaciones locales y vigilar por el buen desarrollo de las actividades y operaciones marítimas de acuerdo a los convenios internacionales.
- Informar a la Autoridad de las deficiencias detectadas a bordo de los buques.
- Sugerir a las autoridades de posibles mejoras en la gestión portuaria.
- Exigir que los servicios auxiliares sean los apropiados y que representen seguridad en las maniobras.
- Exigir que los medios de abordar estén en estricto cumplimiento con las normas internacionales.





# GRACIAS!

TIEMPO PARA  
PREGUNTAS

CREDITS: This presentation template was created by  
including icons by , infographics & images by