

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

PÚBLICO

D.G.T.M.Y M.M.ORDINARIO N°12.600/ 21 VRS.

APRUEBA CIRCULAR DE LA DIRECCIÓN
GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE
MARINA MERCANTE ORDINARIO N° O-71/030.

VALPARAÍSO, 15 de Enero de 2008.

VISTO: Lo señalado en los artículos 3° y 4° de la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, aprobada por el artículo 7° del D.S. (M) N° 319, de 2001; artículo 2° del D.S. (M) N° 248, de 2004, y letras a), b) y h) D.F.L N° 292, de 1953, lo dispuesto en sus artículos 88° y 91° del D.L. N° 2.222, de 1978, Ley de Navegación; el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966 enmendado; el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, de 1991 y la facultad que me confiere el artículo 345° del D.S. (M) N° 1.340 bis, de 1941, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República,

RESUELVO:

- 1.- **APRUÉBASE** la siguiente Circular que dispone procedimientos para cumplir prescripciones del Capítulo VI del Convenio SOLAS 1974, enmendado, sobre Transporte de carga y regla 44 del Convenio Internacional de Líneas de Carga de 1966, enmendado por su Protocolo de 1988, sobre estiba de cubiertas de madera y complementa el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera de 1991.

CIRCULAR D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° O-71/030

OBJ.: ESTABLECE NORMAS COMPLEMENTARIAS QUE DEBERÁN CUMPLIR LAS NAVES QUE CARGAN MADERAS SOBRE CUBIERTA EN LOS PUERTOS NACIONALES.

I.- INFORMACIONES

- A.- En la actualidad en Chile se ha desarrollado notoriamente la industria maderera y la elaboración de productos derivados de ella, condición por la cual han aumentado los embarques de exportación de madera en naves especializadas, graneleras o de otro tipo, parcialmente adaptadas para el transporte de maderas en cubierta. Estas últimas naves requieren que en la estiba y trinca de sus cargas se apliquen normas adicionales o complementarias, a las establecidas en los instrumentos internacionales citados en vistos, para garantizar su navegación segura.
- B.- El incremento de los embarques nacionales de madera hace necesario originar normas complementarias al Código Internacional de Prácticas de Seguridad para Buques que Transportan Cubertadas de Madera, 1991, por estimarse que, por la especificidad de dicho transporte, el anterior documento requiere una actualización y ampliación de sus normas.
- C.- En Chile se han producido algunos accidentes por corrimiento y pérdidas de las cubertadas de madera, tanto en puerto como en navegación, que han colocado en peligro la seguridad de la nave y su tripulación.

II.- INSTRUCCIONES

A.- DEFINICIONES

- 1.- Para los efectos de esta Directiva, por “cubertadas de madera” se entenderá un cargamento de madera transportado en una zona descubierta de una cubierta de franco bordo o sobre las tapas de las bodegas y se refieren a:
 - a.- Madera aserrada, siendo ésta paquetes de madera cepillada y dimensionada, incluyendo paquetes de basas y de pallets.
 - b.- Troncos, rolas o rollizos, los cuales son piezas de madera con o sin corteza, sin aserrar, de diferentes diámetros y normalmente de 3 a 12 metros de largo, embarcadas por unidad.
 - c.- Rolas pulpables o PCM, que son atados de madera sin aserrar de aproximadamente 1,40 a 2.50 m. de largo y unitizados mediante zunchos metálicos. El diámetro de estos atados varía de 1,60 a 1,85 metros.
 - d.- Postes o Polines unitizados en paquetes enzunchados.
 - e.- Otras formas de unitización de maderas y de los troncos o postes cepillados.

B.- REQUISITOS PARA AUTORIZAR EL TRANSPORTE DE MADERA SOBRE CUBIERTA

- 1.- Para cargar madera sobre cubierta, las naves deberán estar clasificadas como "nave maderera", (timber o log carrier), por las respectivas Administraciones marítimas o Sociedades de Clasificación que actúen en su representación y tal situación debe estar reflejada en los Certificados de Construcción de la nave y en el certificado de Clase.
- 2.- Las naves que no cumplan el requisito anterior deberán solicitar la autorización correspondiente a la Administración Marítima del puerto de embarque, la que dispondrá que se efectúen las inspecciones necesarias para conceder tal permiso. La Administración podrá aceptar como alternativa válida el informe de la Sociedad de Clasificación de la nave.
- 3.- Las naves que carguen madera sobre cubierta deberán tener un Plano de Trinca aprobado por la Administración Marítima, el cual no eximirá a la nave de las inspecciones determinadas en la sección I.

C.- ESTIBA – GENERALIDADES

- 1.- La carga deberá ser estibada de modo que no estorbe en modo alguno las operaciones de la nave durante su operación en puerto o en la navegación. Se estibará de manera que forme una superficie lo más compacta y pareja posible, en sentido longitudinal (compact stowage). Para este efecto se extenderá la cubertada de banda a banda, acercándola lo más posible a los costados de la nave y a los posteleros, si cuenta con ellos. Las Trinca deberán asegurar la carga en condiciones normales de navegación.
- 2.- Cuando se estibe la carga sobre las tapas escotillas, éstas deberán estar cubiertas idealmente con pinturas antideslizantes o dispondrán de topes laterales u otros sistemas que eviten el corrimiento de los primeros paquetes.
- 3.- La altura de las cubertadas de madera quedará limitada por los siguientes factores:
 - a.- La altura de la carga será 20 centímetros más bajo que la altura de los posteleros correspondientes en las bandas.
 - b.- La altura de la carga no podrá dificultar la visibilidad mínima reglamentaria desde el puente, de acuerdo al Plano autorizado de la nave.

- c.- La resistencia de las cubiertas o tapas sobre las cuales se está cargando.
 - d.- Las condiciones de estabilidad de acuerdo a las normas de la sección "G" de la presente Directiva.
- 4.- Se dispondrá siempre acceso seguro y adecuado a los alojamientos de la tripulación, espacios de maquinarias y todas las zonas de proa y popa usadas para las faenas normales del buque. En la proximidad de las aberturas de acceso a esas zonas, la carga irá estibada de manera que dichas aberturas puedan ser adecuadamente cerradas y firmemente trincadas para impedir la entrada del agua. En las naves en que exista balsa inflable de proa, ésta deberá quedar totalmente libre y accesible, sin que la carga pueda obstaculizar su uso.
- 5.- Los equipos de seguridad y lucha contra incendio, los dispositivos de telemando de las válvulas y las sondas de los estanques y de las sentinas estarán claramente marcados y permanecerán accesibles. Se examinarán las válvulas de los respiraderos para comprobar si éstos u otros dispositivos semejantes impiden efectivamente la entrada del agua de mar.
- 6.- Cuando la naturaleza o altura de la madera requiera de la instalación de posteleros, éstos tendrán una resistencia adecuada para lo cual deberá utilizarse troncos de buena resistencia al corte. La distancia longitudinal entre posteleros no será superior a 3 metros. Para afirmar los posteleros se proveerán angulares sólidos, tinteros o calzos metálicos, de una altura no inferior a 40 centímetros, o cualquier otro dispositivo de análoga eficacia que permita asegurar el postelero en la base.
- 7.- Será obligatorio el uso de posteleros en naves que transporten:
- a.- Rolas de pino con o sin corteza, de cualquier longitud y diámetro y postes cepillados de diferentes longitudes, en atados enzunchados. Se podrá exceptuar el uso de posteleros cuando se transporte troncos cepillados y enzunchados en sectores protegidos de la nave siempre que la altura total de la carga, no exceda los 4 metros en el centro y su estiba sea escalonada en los costados.
 - b.- Atados de rolas pulpable de pino, eucaliptos o madera nativa. Se podrán exceptuar naves que embarquen sólo dos unidades de alto, siempre que la segunda quede estibada en la canal más externa de la primera y su altura no sobrepase de 4 metros.

- c.- Paquetes de madera aserrada, incluidos basas y pallets. Se exceptuará el uso de posteleros en las naves que embarquen madera aserrada cuando la altura de la carga no exceda los 4 metros sobre la cubierta principal y los paquetes de las bandas sean de longitud superior a 3 metros. Cuando no se utilice posteleros se reforzará la trinca en los cabezales.
 - d.- Cualquier cargamento de madera sobre cubierta, cualquiera sea la altura de esta carga, cuando el período de balance sea superior a 10 e inferior a 15 segundos.
- 8.- Los posteleros rebatibles deberán llevar una chaveta u otro dispositivo de traba que mantenga el postelero con seguridad en su calzo.
 - 9.- Los posteleros podrán fijarse con abrazaderas de metal que los aseguren a la amura.
 - 10.- Se efectuará la estiba de modo que la cubertada vaya apoyada a los posteleros en toda su altura.
 - 11.- Los posteleros, en general, deberán ir trincados longitudinalmente con guirnaldas de alambre, las cuales, en cada bodega, irán a un cáncamo de cubierta o de la borda. En el caso de los posteleros de madera o metálicos provisorios, aparte de los alambres longitudinales deberán ir unidos de banda a banda por un alambre ubicado sobre la parte superior del cargamento, el cual estará firmemente amarrado a la parte superior de ambos posteleros. No se podrá utilizar un alambre continuo para este efecto, salvo que se le coloquen grampas que aseguren su trabajo independiente.
 - 12.- En naves con posteleros metálicos o de madera, que embarquen rolas o madera pulpable, se agregará una trinca transversal de alambre llamada habitualmente "Trinca Falsa". Esta trinca falsa se deberá ubicar a media altura de la carga y consistirá en un alambre independiente que une los posteleros de una a otra banda y que, con la presión de la carga, ejercerá la tensión suficiente para asegurar estos posteleros y evitar que el cargamento los abra hacia las bandas.
 - 13.- Los posteleros de madera serán de eucaliptos u otra madera de igual resistencia y el diámetro menor no deberá ser inferior de 26 centímetros.

- 14.- Cuando sea necesario instalar calzos para posteleros en naves no clasificadas como madereras y/o cáncamos u otros implementos soldados a la estructura de la nave, su fabricación, característica y calidad de la soldadura deberá ser aprobada por la Administración de la Bandera o las Casas Clasificadoras cuando éstas actúen en su representación.
- 15.- Cuando se estibe exclusivamente madera sobre las tapas escotillas y esta carga quede retirada de la borda, no será necesario el uso de posteleros, pero la altura de esta cubertada no podrá exceder los cuatro metros medidos desde la tapa. En estos casos la estiba se planificará de tal forma que los últimos dos paquetes se estiben unos 20 centímetros más hacia el centro (step stowge) lo cual permitirá que la cadena de la trinca trabaje sobre todos los paquetes laterales. Cuando la nave no cuente con suficientes cáncamos para la sujeción de la trinca, se podrá limitar la altura de la estiba.
- 16.- Las tapas de bodegas sobre la que se estibe la carga irán firmemente cerradas de modo que queden absolutamente estancas. Los ventiladores y respiradores estarán apropiadamente protegidos contra los daños que puede producir la carga. Se deberán examinar las válvulas de los respiraderos para comprobar si éstas u otros dispositivos semejantes impiden efectivamente la entrada del agua de mar.
- 17.- En general las estibas se efectuarán lo más compactas posible, de tal forma que las superficies externas queden parejas, permitiendo así que los golpes de mar encuentren el mínimo de superficies de resistencia.
- 18.- En general, no se estibará carga en los sectores del castillo, sectores de grúas de carga y en general en aquellos espacios que no fueron diseñados para este efecto.
- 19.- La estiba de las cargas se iniciará con la solución de las inclinaciones de las cubiertas hacia las bandas y la de las bodegas de proa inclinadas hacia popa. Esta solución debe lograrse nivelando con bases de madera de estiba y/o con la propia carga, ubicando los primeros paquetes en sentido transversal o longitudinal, según convenga. Se estibará los paquetes entrelazados en ambos sentidos para asegurar que el bloque quede más compacto, manteniendo siempre los paquetes laterales altos estibados de proa a popa. Las estibas siempre deben ser verticales o en su defecto combadas hacia el centro.

- 20.- Siempre se estibarán los troncos apretadamente en dirección proa-popa, formando una superficie superior combada, de manera que cada tronco quede inmovilizado y no pueda desplazarse transversalmente.
- 21.- Cuando la nave tenga su plan de trincas aprobado por el constructor o la Casa Clasificadora, el inspector deberá exigir el cumplimiento de dicho Plan, pudiendo hacerse modificaciones menores que no lo alteren fundamentalmente y de acuerdo a la altura real de la carga. Sin embargo, si los Inspectores de Trinca consideran que el Plano de Trinca de la nave tiene errores importantes, podrá omitirse su aplicación, debiendo notificarse al Capitán de la Nave a quién se deberá informar por escrito las causas de tal determinación. Ante dicha situación el Capitán deberá proceder a presentar un nuevo plano de trinca que cumpla los requerimientos de la cubertada que embarcará.
- 22.- En las estibas de rolas y madera pulpable y cuando la altura de la carga haya alcanzado no menos de 1 metro por sobre las tapas escotillas, se extenderá una trinca falsa consistente en un alambre no menor de 7/8" de diámetro. Este alambre se hará correr de banda a banda, pasando entre la carga y asegurando los posteleros de babor y estribor entre sí. La presión que ejerce el peso de la carga superior al acomodarse sobre los espacios de la carga inferior será el factor que dará tensión a esta trinca cuyo efecto es asegurar que los posteleros no se abran hacia las bandas por el peso de la carga. Cuando la altura de la carga sea superior a 6 metros se pondrá una segunda trinca falsa.

D.- TRINCAS – GENERALIDADES

- 1.- Terminada la operación de carga, se asegurará la cubertada en toda su longitud mediante un sistema independiente de trincas transversales ajustadas a las especificaciones de la sección "F" que figura más adelante. El espaciamiento entre trincas sucesivas responderá a lo dispuesto en los párrafos F2; F3 y F4. Cada trinca pasará por encima de la carga y será engrilletada a cáncamos u orejas aprobados para este fin.
- 2.- Los dispositivos para tesar las trincas serán tensores de rosca o de otro tipo, como los mecanismos de palanca, de reconocida eficacia que permitan llegar a la tensión necesaria y hacer los ajustes posteriores rápida y adicionalmente y que tengan un mecanismo rápido para soltar la trinca. Estos tensores deberán instalarse en el centro de las trincas, donde sea posible manejarlos con seguridad y eficacia cuando convenga. El dispositivo será de un tipo tal que no pueda destrincarse ni soltarse accidentalmente.

- 3.- Material de Trinca de Respeto.- El buque deberá mantener a bordo, sin usar, una cantidad no inferior al 5% de grilletes, pastecas, roletes, cadenas de trinca y tensores para ser colocados en navegación, si ello es necesario.
- 4.- Al término de las operaciones de carga y sujeción, que incluirán el tesado inicial de los tensores de las trincas, no se hará uso de por lo menos la mitad del largo de rosca de los tensores, o de la capacidad de tensión, para poder tesar las trincas nuevamente cuando convenga. Los pasadores de los tensores deberán tener todo el hilo pasado.
- 5.- Si se sustituyen los empalmes por otros dispositivos para formar gazas de rabiza metálica, éstos serán suficientes para que su resistencia sea igual a la del empalme. La colocación de los perros o clips para formar dichas gazas se colocarán en número, posición y distancia entre ellos de acuerdo a las normas internacionales (Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga).
- 6.- Se deberá recomendar a los Capitanes efectuar, en navegación, inspecciones al trabajo de las trincas en forma periódica, debiendo quedar registradas en la Bitácora de Navegación.
- 7.- Cuando se necesite embarcar cargamentos de madera dimensionada y rolas de madera pulpable o postes enzunchados, preferentemente deberán estibarse y trincarse en superficies separadas. De ser necesario de llevar esta carga en un mismo lugar, sólo se permitirá llevar rolas sobre madera dimensionada y nunca madera dimensionada sobre rolas.
- 8.- En las estibas de madera dimensionada, será obligatorio el uso de esquineros metálicos en el lugar de apoyo de las cadenas o alambres de la trinca.

E.- PRUEBA Y HOMOLOGACIÓN DE MATERIALES DE TRINCA

- 1.- El Capitán de la nave presentará los Certificados que acrediten que todos los materiales de trincas cumplen los requisitos que se indican en los párrafos siguientes. Estos Certificados deben estar aprobados por alguna Sociedad de Clasificación integrante de la International Association of Classification Societies (IACS.).
- 2.- Cuando la Administración tenga dudas sobre la calidad y resistencia de los materiales disponibles, podrá exigir la certificación aleatoria de uno o más elementos de trinca que pruebe que los materiales

mantiene sus condiciones para el trabajo y el esfuerzo a que serán sometidos.

- 3.- Toda la trinca utilizada de conformidad con las presentes recomendaciones será capaz de resistir una carga mínima de ruptura de 133 KN y no deberá experimentar un alargamiento ni deformación permanente más allá de los criterios empleados e indicados en el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera.
- 4.- Después de las pruebas no se aplicará a las cadenas u otro material ningún tratamiento que pueda afectarlo en su constitución física y disminuir o debilitar las propiedades mecánicas y la resistencia de él y que pudiera invalidar el certificado de prueba; (por ejemplo, la termo galvanización).
- 5.- Los grilletes tensores y demás accesorios incorporados en una trinca de cadena o de cable, y sus amarres, tendrán una carga límite a la ruptura, de 138 KN . Cada componente será sometido a una prueba de carga de 54.9 KN. No deberá quedar ninguna parte dañada o permanentemente deformada después de la prueba de carga.
- 6.- Las trincas estarán formadas por cadenas de eslabones sin concreto o por cables flexibles de resistencia equivalente, e irán provistas de ganchos de escape y tensores de rosca que serán accesibles en todo momento. Las trincas de cable deberán disponer de secciones de cadena con eslabones de abertura suficiente, que faciliten regular su longitud. Estas secciones, que deben colocarse a uno o a los dos lados del tensor medirán, en total, dos metros para cubiertas de madera aserrada y cinco metros para las de rolas regulares o pulpables.
- 7.- Todos los accesorios necesarios para aferrar las trincas deberán tener una resistencia que corresponda en su conjunto a la de las trincas.

F.- PROCEDIMIENTO DE TRINCAS

- 1.- Rematada la estiba, se trincarán con alguna de las siguientes combinaciones de trincas:
 - a.- Con trincas de cadena por ambas bandas.
 - b.- Con una combinación de cadena y alambre de igual resistencia.

- c.- Sólo para naves que transportan rolas se autorizará la trinca de Zigzag. Esta trinca de Zigzag consiste en un alambre que va desde proa hacia popa uniendo las gasas de alambre independiente que se alternan con las trincas tradicionales independientes y que tiene la finalidad de apretar la carga desde un solo virador. Una vez tensado el alambre en zigzag se tensará las trincas independientes.
- 2.- El espaciamiento longitudinal de las trincas será como máximo 1,5 metros.
 - 3.- Cuando las naves tengan presupuestado navegar en zonas de condiciones meteorológicas extremas y el período de balance sea inferior a 17 segundos, se podrá exigir trincas adicionales para reforzar los sectores mas expuestos.
 - 4.- Si la longitud de la madera dimensionada es menor de 3,6 metros se reducirá el espaciamiento entre trincas o se dispondrá la colocación de vigas longitudinales o lo que convenga para asegurar que los paquetes no se salgan hacia las bandas. En todo caso, ningún paquete de madera podrá quedar con menos de dos trincas aún cuando su longitud sea menor de 1.5 metros.
 - 5.- Las trincas deberán ubicarse siempre a distancias homogéneas en cada cubertada y deberá procurarse que queden lo más cercanas a los extremos de los paquetes laterales superiores.

G.- ESTABILIDAD

- 1.- La nave debe cumplir las condiciones mínimas que determina su Cuaderno de Estabilidad o los programas computacionales respectivos siempre que éstos estén debidamente aprobados por la Administración. En el caso de que la nave no tenga tales cálculos aprobados, se exigirá que la Altura Metacéntrica Transversal no sea inferior a 30 centímetros. para buques de hasta 25 metros de manga y de 50 centímetros. para los buques de más de 25 metros de manga.
- 2.- Los esfuerzos estructurales, entendiéndose incluidos los Esfuerzos de Corte, el Arrufo o el Quebranto, no podrán sobrepasar los límites establecidos en la documentación de la nave o cálculos que resulten de los programas computacionales autorizados de la nave respecto a estos factores. Estos cálculos, junto a los cálculos de estabilidad, serán inspeccionados por los Inspectores tanto en las inspecciones previas, como en la Inspección final.

- 3.- Cuando la nave embarque minerales u otras cargas de peso en sus bodegas que produzcan un aumento excesivo de la Altura Metacéntrica Transversal y por consiguiente un riesgo de que la nave sea sometida a balances muy fuertes durante la navegación, se debe recomendar a los Capitanes requerir trincas adicionales a las dispuestas en la presente normativa. Del mismo modo cuando la nave planifique efectuar navegaciones en zonas de mal tiempo extremo, se recomienda incrementar adecuadamente el GM mínimo indicado el párrafo "G".1, de tal forma que la nave tenga reserva de estabilidad en el caso de un corrimiento accidental de la carga o para que el brazo de adrizamiento sea capaz de contrarrestar una situación extrema de viento o mar.
- 4.- Si el buque embarca carga de alta densidad en la bodega uno, deberá cumplir con los criterios de estabilidad por inundación exigidos en el capítulo XII del Convenio SOLAS 1974, enmendado.
- 5.- Sin perjuicio de las medidas indicadas en los párrafos anteriores, no se aceptará cargar madera u otras cargas sobre cubierta cuando el período de balance calculado sea inferior a 10 segundos.
- 6.- La Autoridad Marítima del puerto de carguío exigirá que la nave presente un cálculo de estabilidad para la condición de carga antes del zarpe y en la peor condición de la navegación.
- 7.- Se recomienda considerar en los cálculos de estabilidad, un porcentaje de hasta un 10% de aumento del peso por efecto de absorción de agua.
- 8.- El Capitán de la nave deberá considerar un margen seguro de estabilidad en todos los momentos del viaje, teniendo en cuenta tanto los posibles aumentos de peso por absorción de agua y formación del hielo, como las disminuciones por consumo de combustible y provisiones.
- 9.- El Capitán de la nave deberá tener presente que, con mar gruesa, una estabilidad excesiva puede someter las trincas a fuerzas muy intensas que podrían provocar su rotura.
- 10.- Considerando que casi todas las naves tienen programas computacionales para efectuar los cálculos indicados y cuando tales cálculos puedan presentar fallas de programación o ser mal empleados se exigirá al Capitán presentar cálculos manuales de verificación.

- 11.- Será obligatorio que las naves efectúen diariamente, mientras dure el embarque en el puerto, un cálculo de calado con el fin de determinar la relación peso – metro cúbico de la carga embarcada.

H.- SEGURIDAD DE LA DOTACIÓN

- 1.- Se dispondrán medios adecuados y seguros de acceso a los alojamientos de la tripulación y a todos los lugares usados para las faenas normales del buque. Estos medios podrán ser pasarelas dispuestas en la parte central o hacia una banda de la nave, según lo estime conveniente el Capitán. Tendrán un ancho mínimo de 1,10 metros y las características necesarias para que circulen los tripulantes desde el caserío hasta el cabrestante. Las pasarelas tendrán pasamanos de madera debidamente cepillada y cubrirán toda la longitud de la pasarela.

I.- DE LAS INSPECCIONES

- 1.- Todas las naves que embarquen madera sobre cubierta, estarán sujetas a inspecciones por parte de la Administración Marítima, las que se efectuarán, preferentemente antes del inicio de la estiba de carga en cubierta y al remate de la trinca de la carga.
- 2.- La aprobación de la trinca por parte del Inspector de la Administración no exime de responsabilidades al Capitán de la Nave en el control de la seguridad de esta carga durante su embarque y la navegación.
- 3.- La Autoridad Marítima por intermedio de los Inspectores correspondientes, podrá hacer exigencias adicionales a las establecidas en la presente Directiva, cuando las características de la navegación, condición de la nave y/o la carga, lo hagan recomendable.

J.- ARCHIVO

La presente Circular deja sin efecto cualquier otra disposición emanada de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) o Dirección Técnica, relacionada con las disposiciones establecidas en el Capítulo III, del Convenio SOLAS 1974, enmendado y deberá ser archivada como patrón en la División Reglamentos y Publicaciones Marítimas de esta Dirección General.

K.- DIFUSIÓN.

La presente Circular será publicada en el Boletín Informativo Marítimo para conocimiento de las Autoridades y de los usuarios marítimos en general y en el Diario Oficial de la República de Chile.

2.- **ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.**

FDO.

EDMUNDO GONZÁLEZ ROBLES
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCION:

- 1.- A.N.A.
- 2.- ARMASUR.
- 3.- ASMAR.
- 4.- GG.MM Y CC.PP.
- 5.- D.S. y O.M.
- 6.- D.I.M. Y M.A.A.
- 7.- DPTO. JURÍDICO(Div. Rglts.)