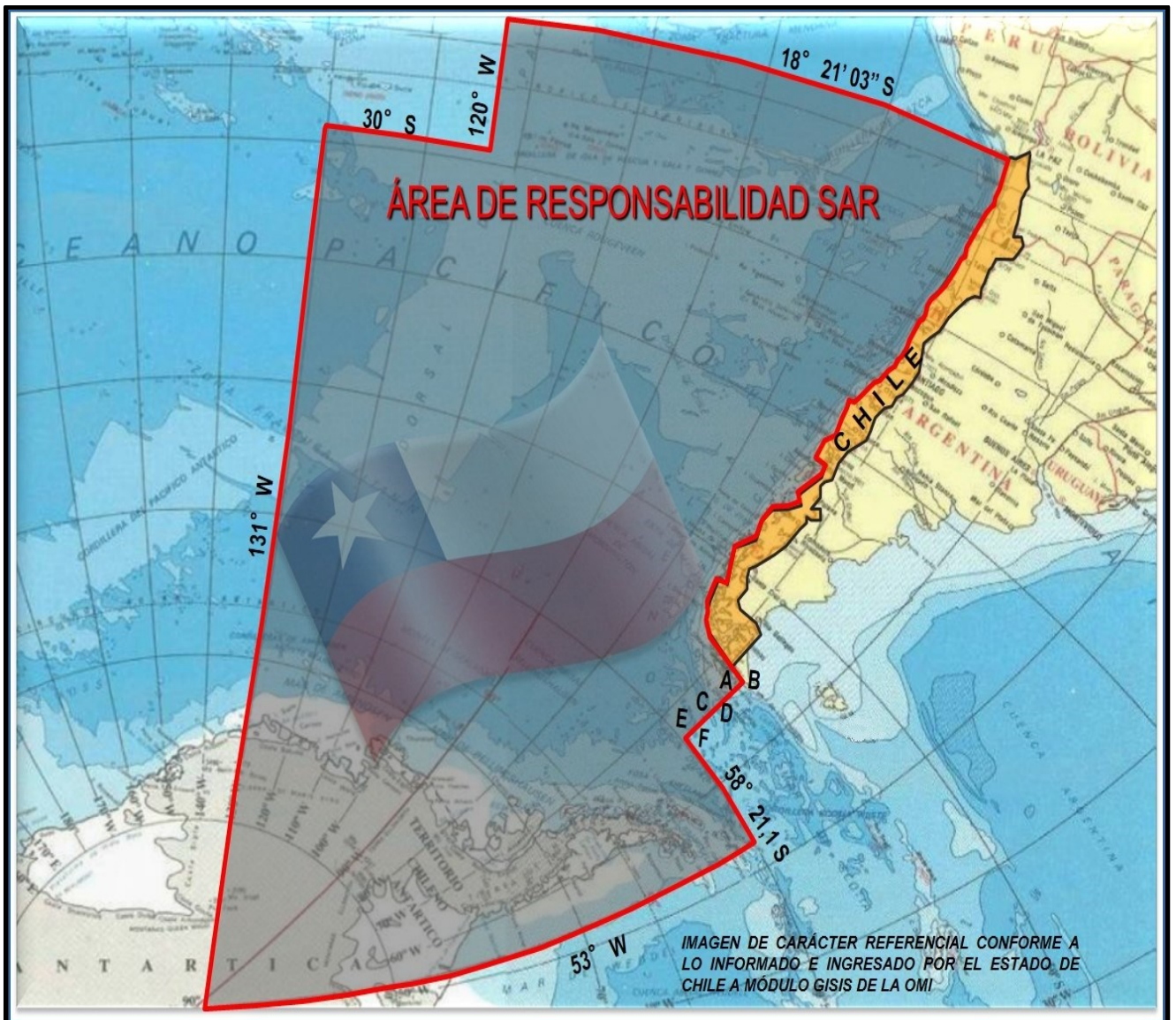


# CHILREP

## SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DE LAS NAVES



# Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante

Dirección de Seguridad  
y Operaciones Marítimas

Servicio de Búsqueda y  
Salvamento Marítimo  
(MRCC CHILE)

**CHILREP – SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE LA  
SITUACIÓN DE LAS NAVES**

## CONTENIDO

<b>PREÁMBULO</b>		5 - 6
<b>ÁREA MARÍTIMA DE RESPONSABILIDAD NACIONAL (ÁREA SAR) Y ÁREA CHILREP</b>		7
<b>ÁREAS DE RESPONSABILIDAD ADYACENTES AL ÁREA SAR DE CHILE</b>		8
<b>1.0 FUNCIONES DEL SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO - MRCC CHILE</b>		9
<b>2.0 INSTRUCCIONES GENERALES ACERCA DEL SISTEMA CHILENO DE NOTIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DE LOS BUQUES</b>		9
2.1 Introducción		
2.2 Características principales y notificaciones del CHILREP		
<b>3.0 COMPONENTES DEL FORMATO CHILREP</b>		11
<b>4.0 TIPOS DE NOTIFICACIONES</b>		13
<b>4.1 Plan de Navegación (SP)</b>		13
4.1.1 Ejemplo de SP enviado al entrar al área CHILREP		
4.1.2 Ejemplo de SP enviado al salir de un puerto ubicado en el área abarcada por el CHILREP hacia un puerto ubicado fuera del área CHILREP		
4.1.3 Ejemplo de SP enviado al salir de un puerto ubicado en el área CHILREP hacia otro puerto en el área CHILREP		
4.1.4 Ejemplo de SP enviado cuando se transita por el área CHILREP, entre dos puertos que no están en el área abarcada por el CHILREP		
<b>4.2 Notificación de la situación (PR)</b>		16
Ejemplo de notificación de la situación		
<b>4.3 Notificación de desvío (DR)</b>		17
Ejemplo de notificación de desvío		
<b>4.4 Notificación final (FR)</b>		17
4.4.1 Ejemplo de FR al arribar a un puerto en el área abarcada por el CHILREP		
4.4.2 Ejemplo de FR de un buque que sale del área abarcada por el CHILREP		
<b>5.0 MÉTODOS DE TRANSMISIÓN DE LAS NOTIFICACIONES</b>		18
<b>6.0 NOTIFICACIONES RETRASADAS</b>		18

<b>7.0</b>	<b>NOTAS SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS</b>	19
7.1	Grupo fecha/hora	
7.2	Latitud y longitud	
7.3	Ruta proyectada	
7.4	Velocidad	
7.5	Rumbo	
7.6	Radioestaciones en escucha	
7.7	Condiciones meteorológicas rigurosas	
7.8	Situación con referencia geográfica	
7.9	Condiciones meteorológicas en el área	
<b>Apéndice “A”</b>	<b>: PRESCRIPCIONES RELATIVAS A NOTIFICACIONES DETALLADAS</b>	21
	A.1 Notificaciones de mercancías peligrosas (CHILREP DG)	
	A.2 Notificaciones de sustancias perjudiciales (CHILREP HS)	
	A.3 Notificaciones de contaminantes marinos (CHILREP MP)	
<b>Apéndice “B”</b>	<b>: CUADRO CON IDENTIFICACIÓN, CANALES Y FRECUENCIAS DE LAS RADIOESTACIONES MARÍTIMAS DEL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO</b>	27
<b>Apéndice “C”</b>	<b>: LISTA COMPROBATORIA DE LAS NOTIFICACIONES CHILREP</b>	31

## P R E Á M B U L O

El Sistema de Notificación de la Situación de las Naves (CHILREP) ha sido establecido conforme a la recomendación contenida en el Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979 (Convenio SAR), que entró en vigor el 22 de junio de 1985.

El citado Convenio insta a sus signatarios que dispongan, entre otras acciones, los medios de búsqueda y salvamento marítimo para las áreas prescritas y además recomienda el establecimiento de un sistema de notificación de la situación de los buques. Chile ratificó el Convenio el 7 de octubre de 1981, y mediante el D.S. (M) N° 550 del 9 de diciembre de 1983, estableció el **Sistema de Notificación de la Situación de las Naves (CHILREP)**, aceptando el compromiso y obligación de búsqueda y salvamento en el área marítima de su responsabilidad.

La organización del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo dependiente de la Armada de Chile y el área marítima de responsabilidad nacional, se encuentra establecida mediante el D.S. N° 1.190, del 29 de diciembre de 1976.

El CHILREP es operado 24/7 por personal del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC CHILE), en adelante “Servicio”, dependiente de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR), esta última constituida como órgano técnico de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), que es la **Autoridad Marítima Nacional**.

A lo largo de los más de 4.000 kilómetros de costa que posee Chile, además del Centro Coordinador Nacional (MRCC CHILE), se encuentran organizados 5 Centros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC) y 11 Subcentros (MRSC) los cuales están equipados con sistemas de comunicaciones marítimas y medios para llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento. El área de responsabilidad también incluye el Paso Drake y un área que se extiende hacia el territorio Antártico, el cual es cubierto en los meses de verano por la Patrulla Antártica Naval Combinada que se mantiene operando en dicha zona, a fin de apoyar a las naves que requieran asistencia o en el combate a eventuales derrames de hidrocarburos.

El CHILREP es un sistema voluntario “positivo”, es decir, si se pierde contacto con el buque y no se recibe una notificación de la situación o final (arribo a puerto o salida del área SAR nacional), el Centro o Subcentro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo iniciará las indagaciones y adoptará los procedimientos para determinar si el buque se encuentra o no seguro.

Sin perjuicio que el CHILREP es voluntario, la reglamentación nacional dispone que todo buque extranjero que se dirija a un puerto chileno debe comunicar su arribo con un mínimo de 24 horas de anticipación. Cuando los buques extranjeros se desplacen por aguas interiores de la República deberán comunicar su posición a las 12:00Z y 24:00Z. En las demás situaciones, el sistema considera un informe diario entre las 12:00Z y 16:00Z

Los buques de bandera chilena deben notificar su posición a las 12:00Z y 24:00Z diariamente.

Para cualquier consulta, la información de contacto del Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo - MRCC CHILE, es la siguiente:

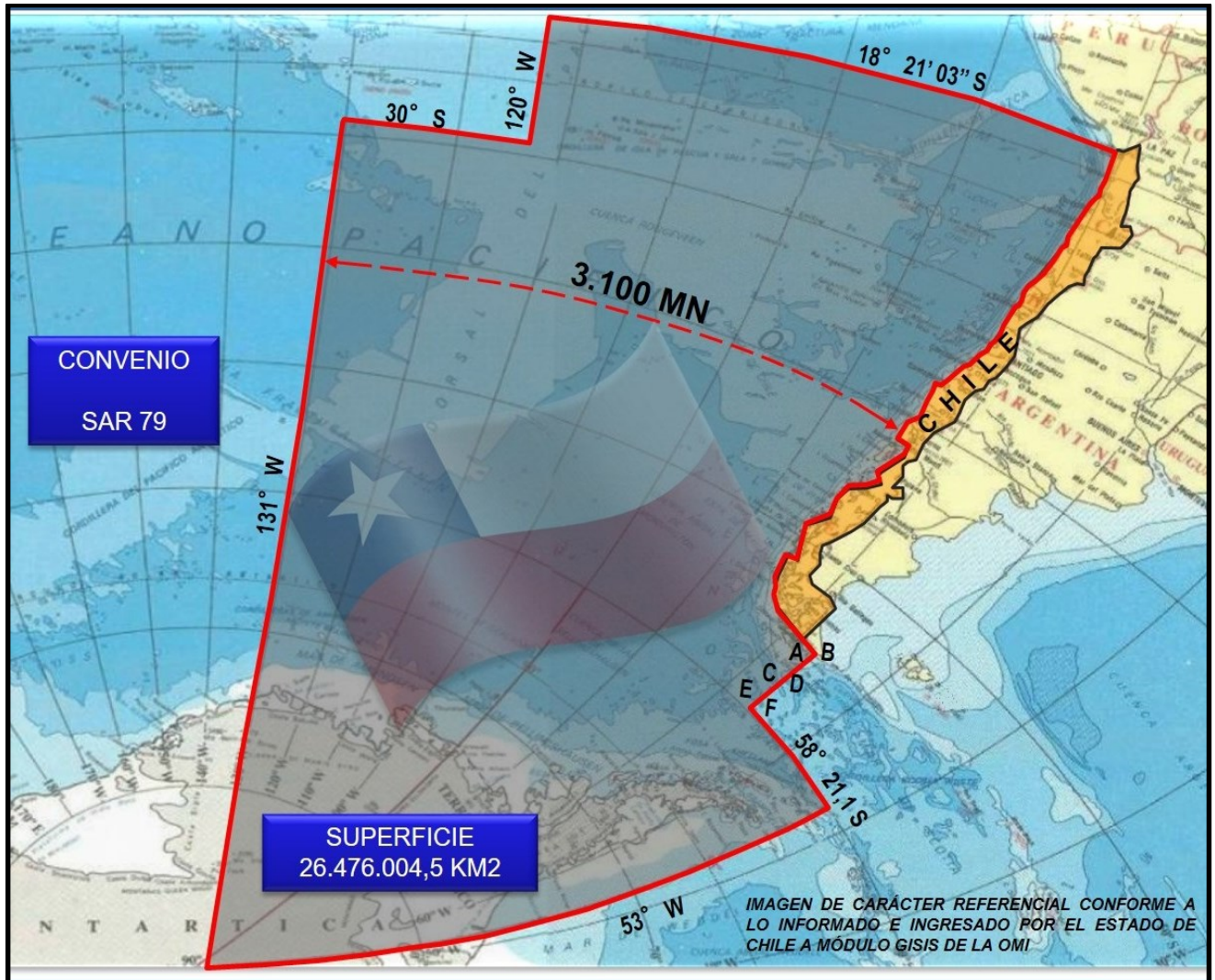
- Correo electrónico: [mrccchile@directemar.cl](mailto:mrccchile@directemar.cl).
- Teléfono fijo: 56 32 2208639 / 56 32 2208637 / 56 32 2208638.
- Teléfono móvil: +56 9 5638 3803 (con capacidad Whatsapp)
- Twitter: @mrccchile

Finalmente, se invita a los capitanes de los buques de bandera extranjera que navegan en el área SAR de Chile, a utilizar el Sistema de Notificación de la Situación de las Naves (CHILREP), dado que el conocimiento de su posición permitirá al Servicio, en primer lugar, reducir el intervalo de tiempo que eventualmente pueda existir entre la pérdida de contacto y el inicio de una operación de búsqueda y salvamento, como asimismo conocer de todo suceso que ocasione o pueda ocasionar contaminación del medio marino.

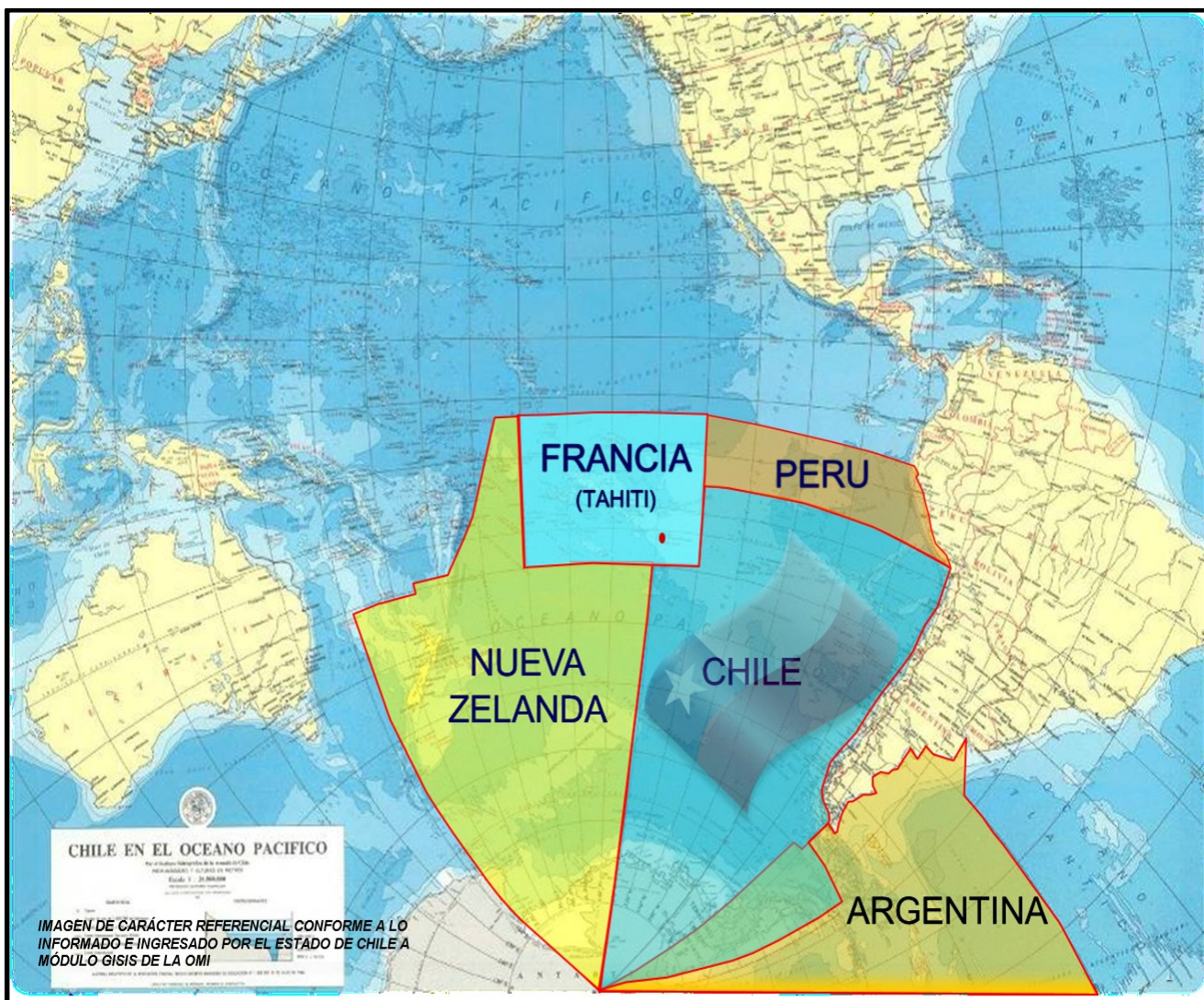
**DIRECTOR DE SEGURIDAD Y OPERACIONES  
MARÍTIMAS**

**D I R S O M A R**

## ÁREA MARÍTIMA DE RESPONSABILIDAD NACIONAL (ÁREA SAR) Y ÁREA CHILREP



## ÁREAS DE RESPONSABILIDAD ADYACENTES AL ÁREA SAR DE CHILE





## **1.0 FUNCIONES DEL SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO – MRCC CHILE**

El Convenio Internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar prescribe a los gobiernos que "...garanticen la adopción de medidas necesarias para el salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de las costas, en el mar..". El Gobierno de Chile, como parte del Convenio, estableció y organizó el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo en diciembre de 1976.

La función principal del Servicio es la coordinación de la actividad de búsqueda y salvamento marítimo dentro del área de responsabilidad chilena (ÁREA SAR), señalada en la página 7.

Los medios de búsqueda y salvamento están a disposición de toda la gente de mar, sean ellos navegantes deportistas, pescadores comerciales o marinos profesionales que integran las flotas mercantes del mundo.

El Servicio es operado las veinticuatro horas del día por personal con una considerable competencia, experiencia y conocimientos especializados en procedimientos de búsqueda y salvamento.

Las comunicaciones son el elemento principal de toda planificación y coordinación de búsqueda y salvamento. El Servicio está equipado con una red de cobertura mundial, el cual se basa en los procedimientos y protocolos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), regulados por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS).

## **2.0 INSTRUCCIONES GENERALES ACERCA DEL SISTEMA CHILENO DE NOTIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DE LAS NAVES**

### **2.1 Introducción**

El CHILREP, establecido conforme al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, es utilizado para facilitar, obtener o intercambiar información mediante notificaciones. Los datos así obtenidos se aplican a numerosos fines, tales como búsqueda y salvamento, servicios de tráfico marítimo, pronósticos meteorológicos y prevención de la contaminación del mar. Sus objetivos son:

- a) Reducir el intervalo que medie entre la pérdida de contacto con un buque y la iniciación de las operaciones de búsqueda y salvamento, en los casos donde no se haya recibido ninguna señal de socorro.
- b) Reducir el área de búsqueda para una operación de salvamento.

- c) Mantener información de última hora sobre embarcaciones disponibles en el área, en caso de un incidente de búsqueda y salvamento.

La cobertura del CHILREP y la del área de búsqueda y salvamento marítimo de responsabilidad de Chile son idénticas.

El CHILREP es un sistema de notificación positivo, es decir, si no se recibe una notificación esperada y no se cuenta con información a través de otros sistemas automáticos (AIS, LRIT, etc), se iniciarán las indagaciones para conocer la ubicación de la nave, y eventualmente, alertar a los buques en las inmediaciones de la última posición conocida, además de activar los protocolos relativos a una operación SAR.

Asimismo, la no recepción de una notificación, puede dar por resultado que la búsqueda se concentre en un área equivocada, y por ende, surja la posibilidad de no encontrar a los sobrevivientes de un buque siniestrado.

## 2.2 Características principales y notificaciones del CHILREP

Al ingresar al área CHILREP los buques deben enviar las notificaciones al MRCC Chile (Ver Apéndice “B”), según se indica a continuación:

- **Plan de Navegación (SP):**  
Antes de zarpar, o lo más cerca posible de la hora de salida de un puerto que esté en el Área abarcada por el CHILREP, o al entrar en el área abarcada por el CHILREP.
- **Notificación de la situación (PR):**  
Cuando sea necesario para asegurar el funcionamiento eficaz del sistema. Las Notificaciones de la Situación (PR) se envían a lo menos una vez al día, entre las 12:00Z y 16:00Z, de modo que se recibe un informe cada veinticuatro horas.
- **Notificación de cambio de derrota (DR):**  
Cuando la situación del buque varíe notablemente respecto de la que cabe prever a partir de las notificaciones anteriores, cuando se modifique la ruta notificada o si lo decide el Capitán.
- **Notificación final (FR):**  
Al finalizar el viaje y al salir del área abarcada por el CHILREP.
- **Notificación relativa a mercancías peligrosas (DG):**  
Cuando se produzca un suceso que signifique la pérdida efectiva o probable en el mar de mercancías peligrosas transportadas en bultos, incluidas las que van en contenedores, cisternas portátiles, vehículos de carretera o ferroviarios y gabarras de buque.

- **Notificación relativa a sustancias perjudiciales (HS):**  
Cuando el suceso entrañe la descarga efectiva o probable en el mar de hidrocarburos (Anexo I del MARPOL 73/78), o de sustancias perjudiciales transportadas a granel (Anexo II del MARPOL 73/78).
- **Notificación relativa a contaminantes del mar (MP):**  
En caso de pérdida efectiva o probable en el mar de sustancias perjudiciales transportadas en bultos, incluidas las que van en contenedores, cisternas portátiles, vehículos de carretera o ferroviarios y gabarras de buque, identificadas como contaminantes del mar en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Anexo III del MARPOL 73/78).

### 3.0 COMPONENTES DEL FORMATO CHILREP

La siguiente lista señala todos los componentes del formato CHILREP. Cuando se envían notificaciones no se debe incluir la lista de componentes completa. Se deben incluir aquellos componentes que se presentan en los ejemplos para cada tipo de notificaciones; se pueden incluir otros a criterio del Capitán o cuando resulten pertinentes para la notificación que se esté enviando (Ver Apéndice “C”).

El siguiente formato cumple con lo dispuesto en la Resolución A.851(20), aprobada el 27 de noviembre de 1997.

- A.- Nombre del buque y señal distintiva.
- B.- Fecha y hora de la situación (UTC). Se utilizará un grupo de cuatro cifras para indicar el día del mes (dos primeras cifras), las horas y los minutos (cuatro últimas cifras). Si la hora no se da en UTC, se debe indicar el huso horario utilizado.
- C.- Situación (latitud y longitud)
- D.- Situación con referencia geográfica (opcional, se usará cuando el buque esté navegando cerca de la costa o en aguas interiores)
- E.- Rumbo verdadero (en tres cifras)
- F.- Velocidad (velocidad en nudos)
- G.- Nombre del último puerto de recalada (al ingresar desde puertos extranjeros)
- H.- Fecha/Hora y punto de entrada al área CHILREP (el punto de entrada es la latitud/longitud en que el buque ingresa al área CHILREP, o el puerto chileno desde el cual zarpa).
- I.- Próximo destino en el extranjero, fecha y hora estimada de arribo.

- J.- Indica si hay práctico a bordo.
- K.- Fecha/hora y punto de salida del área CHILREP (el punto de salida es la latitud/longitud en que el buque sale del área comprendida por el CHILREP, o el puerto chileno al cual recalará).
- L.- Ruta (derrota proyectada del buque, por ejemplo: loxodrómica “RL”, círculo máximo “GC” o costera). En caso de navegación costera, la indicación de fecha y hora estimada, expresada con un grupo de seis cifras
- M.- Radioestaciones costeras/comunicaciones marítimas en escucha (incluir número para enlace satelital y de llamada Selectiva Digital, en caso que se tenga instalado).
- N.- Fecha/hora de la próxima notificación (informes entre las 1200Z y las 1600Z).
- O.- Calado.
- P.- Carga (breve indicación).
- \*Q.- Defectos u otras limitaciones.
- \*R.- Contaminación (notificaciones de cualquier mancha observada).
- S.- Condiciones meteorológicas en el área (opcional).
- T.- Agentes del buque.
- U.- Tipo y tamaño del buque.
- V.- Personal médico a bordo (Plan de navegación solamente).
- W.- Número de personas a bordo.
- \*X.- Observaciones.
  - \* Sustancias perjudiciales, contaminación marina y mercancías peligrosas, consultar Apéndice “A”.

## **4.0 TIPOS DE NOTIFICACIONES**

### **4.1 Plan de Navegación (CHILREP SP)**

El Plan de Navegación (SP) se envía a las estaciones de comunicación antes de salir, o lo más cerca posible de la hora de salida de un puerto que está en el área abarcada por el CHILREP o al entrar en el área abarcada por el CHILREP.

El SP contiene información necesaria para iniciar el trazado de la derrota y entregar un esquema de la travesía proyectada.

#### 4.1.1 Ejemplo de SP enviado al entrar al área CHILREP:

<b>Formato</b> CHILREP SP	<b>Ejemplo</b> CHILREP SP
A.- Nombre del buque y señal distintiva	A.- NEW PRIDE / 3FRJ
F.- Velocidad	F.- 14
G.- Nombre del último puerto de escala	G.- AUCKLAND
H.- Fecha / hora y punto de entrada al área CHILREP	H.- 280930Z 3320S 13100W
K.- Fecha / hora y punto de salida al área CHILREP	K.- VALPARAISO 042000Z
L.- Ruta	L.- GC.
M.- Radioestaciones costeras/comunicaciones marítimas en escucha (número para enlace satelital y/o de Llamada Selectiva Digital)	M.- CBV, INMARSAT 764905652 - 435562410
N.- Fecha / hora de próxima notificación	N.- 281400Z
V.- Personal médico a bordo	V.- NO
X.- Observaciones	X.- NO

Mensaje transmitido:

CHILREP SP A. NEW PRIDE/3FRJ F. 14 G. AUKLAND H. 280930Z 3320S 13100W K. VALPARAISO 042000Z L. GC M. CBV, INMARSAT 764905652 – 435562410 N. 281400Z V. NO X. NO

#### 4.1.2 Ejemplo de SP enviado al salir de un puerto ubicado en el área abarcada por el CHILREP hacia un puerto ubicado fuera del área CHILREP. (Se envía antes de zarpar o lo más cerca posible del zarpe).

<b>Formato</b> CHILREP SP	<b>Ejemplo</b> CHILREP SP
A.- Nombre del buque y señal distintiva	A.- SPL ATACAMA / CBAV
F.- Velocidad	F.- 16

H.- Fecha / hora y puerto de zarpe	H.- 161300Z ANTOFAGASTA
I.- Fecha / hora y próximo puerto de destino	I.- 181500Z CALLAO
K.- Fecha / hora y punto de salida del área CHILREP	K.- 171400Z 1821S 07510
L.- Ruta	L.- RL
M.- Radioestaciones costeras/comunicaciones marítimas en escucha (número para enlace satelital y/o de Llamada Selectiva Digital)	M.- CBA
N.- Fecha / hora de próxima notificación	N.- 171500Z
V.- Personal médico a bordo	V.- No
X.- Observaciones	X.- No

Mensaje transmitido:

CHILREP SP A. SPL ATACAMA / CBAV F. 16 H. 161300Z ANTOFAGASTA I.  
CALLAO 181500Z K. 171430Z 1821S07510W L. RL M. CBA N. 171500Z  
V. NO X. NO

4.1.3 Ejemplo de SP enviado al salir de un puerto ubicado en el área CHILREP hacia otro puerto en el área CHILREP.  
(Se envía antes de zarpar o lo más cerca posible del zarpe)

Formato	Ejemplo
CHILREP SP	CHILREP SP
A.- Nombre del buque y señal distintiva	A.- TRINIDAD I/CA5511
F.- Velocidad	F.- 15
H.- Fecha/hora y puerto de zarpe	H.- 141600Z TALCAHUANO
J.- Indica si hay práctico a bordo	J.- Sí
K.- Fecha/hora y próximo puerto de recalada	K.- 172300Z PUNTA ARENAS
L.- Ruta	L.- Costera, aguas interiores
M.- Radioestaciones costeras / comunicaciones marítimas en escucha	M.- CBT, CBP, CBM
N.- Fecha / hora de próxima notificación	N.- 152400Z

V.- Personal médico a bordo V.- Sí  
 X.- Observaciones X.- No

**Mensaje transmitido:**

CHILREP SP A. TRINIDAD I/CA5511 F. 15 H. 141200Z TALCAHUANO J. SÍ  
 K. PUNTA ARENAS 172300Z L. COSTERA-AGUAS INTERIORES M. CBT,  
 CBP, CBM N.152400Z V.SÍ X.NO

4.1.4 Ejemplo de SP enviado cuando de transita por el área CHILREP, entre dos puertos que no están ubicados en el área abarcada por el CHILREP:

Formato CHILREP SP	Ejemplo CHILREP SP
A.- Nombre del buque y señal distintiva	A.- MAJESTIC SKY/9V2983
F.- Velocidad	F.- 16
G.- Nombre del último puerto de escala	G.- BUENOS AIRES
H.- Fecha / hora (UTC) y punto de entrada al área CHILREP	H.- 150230Z 5630S 06716W
I.- Puerto de destino y hora estimada de arribo	I.- AUCKLAND 301600Z
K.- Fecha / hora y punto de salida área CHILREP	K.- 212300Z 5400S 12000W
L.- Ruta	L.- RL hasta entrar al CHILREP, luego GC
M.- Radioestaciones costeras / comunicaciones marítimas en escucha	M.- CBM, CBV
N.- Fecha / hora de próxima notificación	N.- 151200Z
V.- Personal médico a bordo	V.- NO

**Mensaje transmitido:**

CHILREP SP A. MAJESTIC SKY/9V2983 F. 16 G. BUENOS AIRES H. 150230Z  
 5630S 06716W I. AUCKLAND 301600Z K. 212300Z 5500S 12000W L. RL  
 HASTA ENTRAR AL CHILREP, LUEGO GC M. CBM, CBV, ZLB N. 151600Z  
 V. NO

## 4.2 Notificación de la situación (CHILREP PR)

Cada día entre las 1200Z y las 1600Z se debe transmitir una Notificación de la Situación (PR) a las estaciones de comunicación. La información incluida en el PR se usará para actualizar el trazado de la derrota. El PR debe reflejar la situación, rumbo y velocidad del buque en el momento de la notificación. Si fuese necesario alterar el horario de notificación indicado, tal alteración debe informarse en el PR enviado antes de efectuar el cambio.

Ejemplo PR:

Formato CHILREP PR	Ejemplo CHILREP PR
A.- Nombre del buque y señal distintiva	A.- MAJESTIC SKY/9V2983
B.- Fecha / hora de situación (UTC)	B.- 141200Z
C.- Situación	C.- 4230S 07715W
E.- Rumbo	E.- 180
F.- Velocidad	F.- 14
X.- Observaciones (por ejemplo, cambio de horario de notificación o ETA modificada)	X.- NO

### Mensaje transmitido:

CHILREP PR A. MAJESTIC SKY/9V2983 B. 141200Z C. 4230S/07715W E. 180  
F. 14 X. NO

## 4.3 Notificación de desvío (CHILREP DR)

Si en alguna oportunidad un buque se encontrara navegando en una situación a más de dos horas respecto a la situación que podría preverse según el último SP o PR, se debe enviar una Notificación de Desvío (DR).

Ejemplo DR:

Formato CHILREP DR	Ejemplo CHILREP DR.
A.- Nombre del buque y señal distintiva	A.- MAJESTIC SKY/9V2983
B.- Fecha / hora de situación	B.- 071700Z



C.- Situación	C.- 4730S 07710W
F.- Velocidad	F.- 08
I.- Puerto de destino y hora estimada de arribo	I.- TALCAHUANO 092330Z
X.- Observaciones (incluir razón de desvío, por ejemplo, reducción de velocidad debido a condiciones meteorológicas, cambio de ruta o puerto de destino (etc.))	X.- Reduce velocidad debido a condiciones meteorológicas

Mensaje transmitido:

CHILREP DR A. MAJESTIC SKY/9V2983 B. 071700Z C. 4730S/07710W F.18 I. TALCAHUANO 092330Z X. REDUCE VELOCIDAD DEBIDO A CONDICIONES METEOROLÓGICAS

#### 4.4 Notificación final (CHILREP FR)

La Notificación Final (FR) se envía al finalizar el viaje (arribo a puerto) o al salir del área abarcada por el CHILREP. En consecuencia, la notificación deberá enviarse al momento de arribar a puerto o cuando la nave haya salido del área CHILREP.

Cuando se pretenda enviar un FR después de salir del área CHILREP, dicha notificación deberá enviarse a la brevedad posible.

##### 4.4.1 Ejemplo de FR al arribar a un puerto ubicado en el área CHILREP:

Formato	Ejemplo
CHILREP FR	CHILREP FR
A.- Nombre del buque y señal distintiva	A.- ANTOFAGASTA/CBAZ
K.- Fecha / hora y puerto de arribo	K.- 181315Z ARICA
X.- Observaciones (debe incluir (la palabra notificación final))	X.- NOTIFICACIÓN FINAL

**Mensaje transmitido:**

CHILREP FR. A. ANTOFAGASTA/CBAZ K. 181315Z ARICA X. NOTIFICACION FINAL

##### 4.4.2 Ejemplo de FR, buque que sale del área comprendida por el CHILREP:

Formato	Ejemplo
CHILREP FR	CHILREP FR
A.- Nombre del buque y señal distintiva	A.- QUEEN ELIZABETH/GBTT
K.- Fecha / hora y punto salida del área CHILREP	K.- 110430Z 1821S 08745W
X.- Observaciones (debe incluir las palabras notificación final)	X.- NOTIFICACIÓN FINAL

**Mensaje transmitido:**

CHILREP FR. A. QUEEN ELIZABETH/GBTT K. 110430Z 1821S 08745W  
X. NOTIFICACION FINAL.

## 5.0 MÉTODO DE TRANSMISIÓN DE LAS NOTIFICACIONES.

Las notificaciones, tanto en puerto como navegando, pueden ser transmitidas vía correo electrónico directamente al Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo - MRCC CHILE ([mrccchile@directemar.cl](mailto:mrccchile@directemar.cl)) o a través de la red de radioestaciones marítimas del servicio móvil marítimo.

La información de detalle respecto a los horarios y frecuencias de las radioestaciones marítimas, puede ser verificada en el Apéndice "B" del presente documento o en el Nomenclátor de Radioestaciones Costeras de la Unión Internacional de Telecomunicaciones - Lista IV UIT (Sistema de Acceso y Recuperación de Información, MARS).

## 6.0 NOTIFICACIONES RETRASADAS

Para evitar operaciones de búsqueda y salvamento innecesarias, es importante que las naves se reporten cada día en los horarios de notificación indicados y envíen su NOTIFICACIÓN FINAL al salir del área CHILREP. Si un buque no está en condiciones de transmitir una notificación de la situación debido a algún problema o inconveniente técnico, se deben hacer todos los intentos para transmitir la información a través de otra nave o a través de cualquier medio alternativo de comunicaciones.

## 7.0 NOTAS SOBRE LOS PROCEDIMIENTOS

### 7.1 Grupo Fecha/Hora

Las fechas y horas que se incorporan en las notificaciones CHILREP deben ser en Tiempo Universal Coordinado (UTC) e indicadas con el sufijo "Z".

Ejemplo: 17 de octubre de 2019, 1200 hora local, se debe indicar como 171600Z (+4).

## 7.2 Latitud y Longitud

Latitud es un grupo de cuatro dígitos expresado en grados y minutos, y que lleva el sufijo "N" para NORTE o "S" para SUR.

Longitud es un grupo de cinco dígitos expresado en grados y minutos, y que lleva sufijo "E" para ESTE o "W" para OESTE.

Ejemplo: 4230S para latitud 42° 30' S y 07840W para longitud 78° 40' W.

## 7.3 Ruta proyectada

Indicar Círculo Máximo (GC), Loxodrómica (RL) o costera con los puntos de trayectoria que se están siguiendo, expresados en latitud o longitud. Si se mencionan los puntos de trayectoria, no se necesitan los rumbos.

## 7.4 Velocidad

Velocidad promedio prevista que llevará el buque hasta la próxima notificación.

## 7.5 Rumbo

Rumbo verdadero previsto hasta el próximo horario de notificación, usando el grupo de tres dígitos. Cuando se gobierne a más de un rumbo, incluirá la palabra "varios"; el Servicio lo interpretará como los rumbos normales que llevará el buque en esa travesía particular. Sin embargo, si no se aplica la suposición anterior, es necesario hacer la aclaración correspondiente.

## 7.6 Condiciones meteorológicas adversas

Se insta a los buques que prevén navegar por áreas que presentan condiciones meteorológicas adversas o que estén experimentando tales condiciones, que informen su situación al Servicio a intervalos más frecuentes.

## 7.7 Situación con referencia geográfica

Cuando se incluya este ítem, en lo posible se entregue nombres conocidos o puntos notables de las referencias terrestres utilizadas.

## 7.8 Condiciones meteorológicas en el área

Este ítem es opcional pero recomendado. Cuando se informa al respecto, se recomienda incluir lo siguiente:

Presión (HP), cuatro dígitos. Por ejemplo: 1024

Dirección e intensidad del viento en nudos. Por ejemplo: 220-18.

Temperatura atmosférica y superficial del agua en grados centígrados (°C), si se dispone de estos datos, por ejemplo: 12-6

Punto de rocío en grados centígrados (°C), expresado en tres dígitos, por ejemplo: 135(13.5)

## APÉNDICE “A”

### PRESCRIPCIONES RELATIVAS A NOTIFICACIONES DETALLADAS

#### A.1 Notificaciones relativas a las Mercancías Peligrosas (CHILREP DG)

A.1.1 Las notificaciones iniciales incluirán las letras A, B, C (o D), M, Q, R, S, T, U y X del formato de notificación normalizado. Los pormenores correspondientes a R serán los siguientes:

- R. 1. Nombre(s) técnico(s) correcto(s) de las mercancías.
2. Número(s) de la Naciones Unidas (ONU).
3. Clase(s) de riesgo de la OMI.
4. Nombre de los fabricantes de las mercancías, cuando se sepa, o del consignatario o expedidor.
5. Tipo de bultos, incluidas las marcas de identificación. Indíquese si se llevan en una cisterna portátil o un vehículo cisterna, o si van arrumadas en un vehículo, un contenedor u otra unidad de transporte. Inclúyanse las marcas y los números de matrícula asignados a la unidad.
6. Estimación de la cantidad y estado probable de las mercancías.
7. Se indicará si las mercancías que cayeron al mar quedaron flotando o se hundieron.
8. Se indicará si la pérdida de mercancías continúa.
9. Causa de la pérdida de mercancías.

A.1.2 Si, debido al estado del buque, existe peligro de que vuelvan a caer al mar mercancías peligrosas en bultos, deberán transmitirse las letras P y Q del formato de notificación normalizado. Los pormenores correspondientes a P serán los siguientes:

- P. 1. Nombre(s) técnico(s) correcto(s) de las mercancías.
2. Número(s) de la Naciones Unidas (ONU).
3. Clase(s) de riesgo de la OMI.

4. Nombre de los fabricantes de las mercancías, cuando se sepa, o del consignatario o expedidor.
5. Tipo de bultos, incluidas las marcas de identificación. Indíquese si se llevan en una cisterna portátil o un vehículo cisterna, o si van arrumadas en un vehículo, un contenedor u otra unidad de transporte. Inclúyanse las marcas y los números de matrícula asignados a la unidad.
6. Estimación de la cantidad y estado probable de las mercancías.

A.1.3 Los pormenores de lo que no se disponga inmediatamente, se incluirán en uno o varios mensajes complementarios.

## **A.2 Notificación relativa a sustancias perjudiciales (CHILREP HS)**

A.2.1 En los casos en que se produzca una descarga, las notificaciones HS iniciales incluirán las letras A, B, C (o D), E, F, L, M, N, Q, R, S, T, U y X del formato de notificación normalizado. En los casos en que exista la probabilidad de una descarga, se incluirá también la letra P. Los pormenores correspondientes a P, Q, R, T y X serán los siguientes:

- P.
1. Hidrocarburos o nombre técnico correcto de las sustancias nocivas líquidas que haya a bordo.
  2. Número(s) de las Naciones Unidas (ONU).
  3. Categorías de contaminación (A, B, C o D), cuando se trate de sustancias nocivas líquidas.
  4. Nombre de los fabricantes de las sustancias, cuando se sepa y si procede, o del consignatario o expedidor.
  5. Cantidad.
- Q
1. Estado del buque, si procede.
  2. Aptitud para trasegar carga/lastre/combustible.
- R
1. Hidrocarburos o nombre técnico correcto del líquido nocivo descargado en el mar.
  2. Número(s) de las Naciones Unidas.
  3. Categoría de contaminación (A, B, C o D), cuando se trate de sustancias nocivas líquidas.

4. Nombre de los fabricantes de las sustancias, cuando se sepa y si procede, o del consignatario o expedidor.
  5. Estimación de la cantidad de sustancias.
  6. Se indicará si las sustancias que cayeron al mar quedaron flotando o se hundieron.
  7. Se indicará si la pérdida de sustancias continúa.
  8. Causa de la pérdida de sustancias.
  9. Estimación del desplazamiento de las sustancias descargadas o perdidas, incluyendo, cuando se sepa, el estado de las corrientes.
  10. Estimación de la extensión superficial del derrame, de ser posible.
- T 1. Nombre, dirección, dirección de correo electrónico y teléfono del propietario del buque y de su representante (fletador, gestor naval o armador del buque, o el agente de estos).
- X 1. Medidas adoptadas con respecto a las descargas y al movimiento del buque.
2. Servicios de auxilio o salvamento que han sido pedidos o prestados por terceros.
  3. El Capitán de un buque auxiliador o salvador comunicará los pormenores de las medidas adoptadas o previstas.

A.2.2 Después de transmitir la información indicada anteriormente en la notificación inicial, se facilitará inmediatamente o en cuanto se pueda la mayor cantidad posible de información que, según el suceso, se considere esencial para la protección del medio marino. Dicha información incluirá los pormenores correspondientes a los puntos P, Q, R, S y X.

A.2.3 El Capitán de un buque que participe, o al que se haya pedido que participe, en una operación de auxilio o de salvamento comunicará, en la medida de lo posible, los pormenores correspondientes a las letras A, B, C (o D), E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U y X del formato de notificación normalizado. El Capitán mantendrá también informado al Estado Ribereño (Chile) acerca del desarrollo de los acontecimientos.

### **A.3 Notificación relativa a contaminantes del mar (CHILREP MP)**

A.3.1. En los casos en que se produzca una descarga, las notificaciones MP iniciales incluirán las letras A, B, C (o D), M, Q, R, S, T, U y X del formato de notificación normalizado. En los casos en que exista la probabilidad de una descarga (véase párrafo A.4), se incluirá también la letra P. Los pormenores correspondientes a P, Q, R, T y X serán los siguientes:

- P
1. Nombre(s) técnico(s) correcto(s) de las mercancías.
  2. Número(s) de las Naciones Unidas (ONU).
  3. Clase(s) de riesgo de la OMI.
  4. Nombre de los fabricantes de las mercancías, cuando se sepa, o del consignatario o expedidor.
  5. Tipo de bultos, incluidas las marcas de identificación. Indíquese si se llevan en una cisterna portátil o un vehículo cisterna, o si van arrumadas en un vehículo, un contenedor u otra unidad de transporte. Inclúyanse las marcas y los números de matrícula asignados a la unidad.
  6. Estimación de la cantidad y estado probable de las mercancías.
- Q
1. Estado del buque, si procede.
  2. Aptitud para trasegar carga/lastre/combustible.
- R
1. Nombre(s) técnico(s) correcto(s) de las mercancías.
  2. Número(s) de las Naciones Unidas (ONU).
  3. Clase(s) de riesgo de la OMI.
  4. Nombre de los fabricantes de las mercancías, cuando se sepa, o del consignatario o expedidor.
  5. Tipo de bultos, incluidas las marcas de identificación. Indíquese si se llevan en una cisterna portátil o un vehículo cisterna, o si van arrumadas en un vehículo, un contenedor u otra unidad de transporte. Inclúyanse las marcas y los números de matrícula asignados a la unidad.
  6. Estimación de la cantidad y estado probable de las mercancías.



7. Se indicará si las mercancías que cayeron al mar quedaron flotando o se hundieron.
  8. Se indicará si la pérdida de mercancías continúa.
  9. Causa de la pérdida de mercancías.
- T
1. Nombre, dirección, dirección de correo electrónico y teléfono del propietario del buque y de su representante (fletador, gestor naval o armador del buque, o el agente de estos).
- X
1. Medidas adoptadas con respecto a las descargas y al movimiento del buque.
  2. Servicios de auxilio o salvamento que han sido pedidos o prestados por terceros.
  3. El Capitán de un buque auxiliador o salvador comunicará los pormenores de las medidas adoptadas o previstas.

A.3.2 Después de transmitir la información indicada anteriormente en la notificación inicial, se facilitará la mayor cantidad posible de información que se considere esencial para la protección del medio marino. Dicha información incluirá los pormenores correspondientes a las letras P, Q, R, S y X, de formato de notificación normalizado.

A.3.3 El Capitán de un buque que participe, o al que se haya pedido que participe, en una operación de auxilio o de salvamento comunicará, en la medida de lo posible, los pormenores correspondientes a las letras A, B, C (o D), M, P, Q, R, S, T, U y X del formato de notificación normalizado. El Capitán mantendrá también informado al Estado Ribereño acerca del desarrollo de los acontecimientos.

#### **A.4 Probabilidad de que ocurra una descarga**

A.4.1 La probabilidad de que pueda producirse una descarga a consecuencia de las averías sufridas por el buque o su equipo es razón suficiente para transmitir una notificación. Al juzgar si existe semejante probabilidad y si procede transmitir una notificación, se tendrán en cuenta, entre otros factores:

- .1 la índole de los daños, el fallo o la avería sufridos por el buque, sus máquinas o su equipo;
- .2 el estado de la mar y del viento y la densidad del tráfico en la zona, considerados el momento y el lugar en que ocurrió el suceso.

3.4.2 Se reconoce que sería imposible dar definiciones precisas de todos los tipos de sucesos que pueden entrañar la probabilidad de que ocurra una descarga que justifique la obligación de notificar. Sin embargo, como pauta general, el Capitán del buque transmitirá una notificación en caso de:

- .1 daños, fallo o avería que afecten a la seguridad del buque; son ejemplos de sucesos de esta índole los abordajes, varadas, incendios, explosiones, fallos estructurales, inundaciones, corrimientos de la carga;
- .2 fallo o avería de las máquinas o el equipo, que menoscaben la seguridad de la navegación; son ejemplos de sucesos de esta índole los fallos o averías del aparato de gobierno, las máquinas propulsoras, el sistema eléctrico o las ayudas indispensables para la navegación que haya a bordo.

## APÉNDICE “B”

### CUADRO CON IDENTIFICACIÓN, CANALES Y FRECUENCIAS DE LAS RADIOESTACIONES MARÍTIMAS DEL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO NACIONAL

#### I.- RADIOESTACIÓN MARÍTIMA PRINCIPAL:

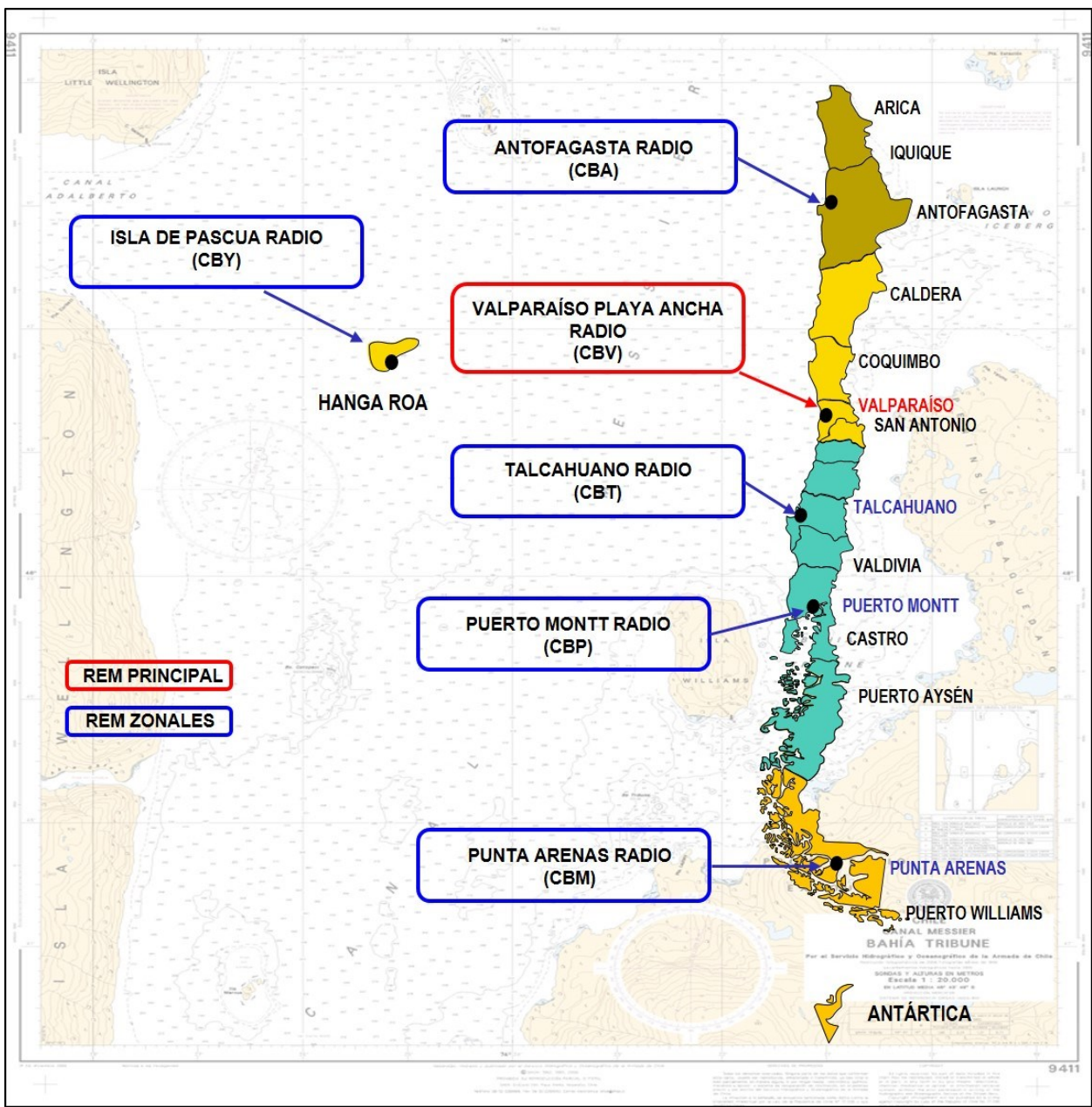
IDENTIFICACIÓN	CANALES / FRECUENCIAS (H24)	
	BANDA VHF	BANDA MF / HF
<b>VALPARAÍSO PLAYA ANCHA RADIO (CBV)</b>  MMSI 007251860  LAT: 33°01'13" SUR LONG: 071°38'33" WESTE  <b>Correo electrónico:</b> <b>cbvradio@directemar.cl</b>	C-16	2.187,5 Khz (DSC)
	C-10	4.207,5 Khz (DSC)
	C-27	6.312,0 Khz (DSC)
	C-83	8.414,5 Khz (DSC)
	C-70 (DSC)	12.577,0 Khz (DSC)
		16.804,5 Khz (DSC)
		2.182 Khz
		C-421
		C-606
		C-821
		12.359
		16.537
		C-2221
		2.738
	4.357	
	4.228 (Radio facsímil difusión)	
	8.677 (Radio facsímil difusión)	
	17.146,5 (Radio facsímil difusión)	

#### II.- RADIOESTACIONES MARÍTIMAS ZONALES:

IDENTIFICACIÓN	CANALES / FRECUENCIAS (H24)	
	BANDA VHF	BANDA MF / HF
<b>ANTOFAGASTA RADIO (CBA)</b>  MMSI 007250050  LAT: 23°39'10" SUR LONG: 070°24'08" WESTE  <b>Correo electrónico:</b> <b>cbaradio@directemar.cl</b>	C-16	2.187,5 Khz (DSC)
	C-10	4.207,5 Khz (DSC)
	C-83	2.182 Khz
	C-70 (DSC)	C-421
		2.738
		4.357

IDENTIFICACIÓN	CANALES / FRECUENCIAS (H24)	
<b>ISLA DE PASCUA RADIO (CBY)</b>  MMSI 007250100  LAT: 27°11'02" SUR LONG: 109°25'42" WESTE  <b>Correo electrónico:</b> <b>cbyradio@directemar.cl</b>	<b>BANDA VHF</b>  C-16 C-10 C-27 C-70 (DSC)	<b>BANDA MF / HF</b>  2.187,5 Khz (DSC) 4.207,5 Khz (DSC) 2.182 Khz C-421 2.738 4.357
<b>TALCAHUANO RADIO (CBT)</b>  MMSI 007250170  LAT: 36°41'30" SUR LONG: 073°06'30" WESTE  <b>Correo electrónico:</b> <b>cbtradio@directemar.cl</b>	<b>BANDA VHF</b>  C-16 C-10 C-27 C-70 (DSC)	<b>BANDA MF / HF</b>  2.187,5 Khz (DSC) 4.207,5 Khz (DSC) 2.182 Khz C-421 2.738 4.357
<b>PUERTO MONTT RADIO (CBP)</b>  MMSI 007250230  LAT: 41°28'44" SUR LONG: 072°57'40" WESTE  <b>Correo electrónico:</b> <b>cbpradio@directemar.cl</b>	<b>BANDA VHF</b>  C-16 C-10 C-27 C-70 (DSC)	<b>BANDA MF / HF</b>  2.187,5 Khz (DSC) 4.207,5 Khz (DSC) 2.182 Khz C-421 2.738 Khz 4.146 Khz
<b>MAGALLANES RADIO (CBM)</b>  MMSI 007250380  LAT: 53°09'55" SUR LONG: 070°54'16" WESTE  <b>Correo electrónico:</b> <b>cbmradio@directemar.cl</b>	<b>BANDA VHF</b>  C-16 C-10 C-27 C-83 C-70 (DSC)	<b>BANDA MF / HF</b>  2.187,5 Khz (DSC) 4.207,5 Khz (DSC) 8.414,5 khz (DSC) 2.182 Khz C-421 C-606 C-821 12.359 Khz 2.738 Khz 4.146 Khz 4.322 Khz 4.322 Khz 8.696 Khz

### RED DE RADIOESTACIONES DEL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO NACIONAL



## APÉNDICE “C”

### LISTA COMPROBATORIA DE LAS NOTIFICACIONES CHILREP

-	SP	PR	FR	DR	DESCRIPCIÓN
A	1	1	1	1	Nombre del buque y señal distintiva
B		1		1	Fecha y hora de la situación (UTC)
C		1		1	Situación (latitud / longitud)
D					Situación con referencia geográfica (opcional, cuando el buque navegue en cercanías de costa)
E		1		3	Rumbo verdadero
F	1	1		3	Velocidad
G	2				Nombre último puerto de recalada (al ingresar desde puertos extranjeros)
H	1				Fecha / hora y punto de entrada al área CHILREP o puerto chileno desde el cual zarpa
I	2			1	Próximo destino en el extranjero y ETA
J	4				Indica si hay práctico a bordo
K	1		1	3	Fecha / hora y punto de salida del área CHILREP, o puerto chileno al cual recalará
L	1			3	Ruta (RL, GC o costera)
M	1			3	Radioestaciones marítimas en escucha
N	1			3	Fecha / hora de la próxima notificación
V	1				Personal médico a bordo
X			1	3	Observaciones

- 1** : Obligatorio.  
**2** : Esta información no es necesaria al entrar o salir del área CHILREP.  
**3** : Se incluyen sólo si el buque efectuará un desvío o cambio de ruta.  
**4** : Información respecto a si hay práctico a bordo, debe incluirse cuando se tenga planificado navegar por aguas interiores chilenas.

# Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante

Dirección de Seguridad  
y Operaciones Marítimas

Servicio de Búsqueda y  
Salvamento Marítimo  
(MRCC CHILE)

**CHILREP** – Sistema Chileno de Notificación  
de la Situación de las Naves