

ACTUALIZA INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS AL REGLAMENTO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE Y REGLAMENTO DE PRÁCTICOS.

VALPARAÍSO, 20 de Octubre de 2017.

VISTO: la necesidad de complementar las normas que rigen al Servicio de Practicaje y Pilotaje y las facultades que me confieren los artículos 7, letra c), del D.S. (M.) N° 397, de fecha 08 de mayo de 1985; artículo 5 del D.S. (M.) N° 398, de fecha 08 de mayo de 1985 y artículo 3 del D.F.L. N° 292, de 1953,

RESUELVO:

- 1.- ACTUALÍZASE, a contar de esta fecha, las “Instrucciones Complementarias al Reglamento de Practicaje y Pilotaje y Reglamento de Prácticos”, modificadas por resolución D.G.T.M. y M.M. ORD. Exenta N° 12100/41, de fecha 05 de octubre de 2011.
- 2.- INCLÚYASE, copia íntegra de esta resolución en el sitio Web de esta Dirección General.
- 3.- DERÓGASE la resolución D.G.T.M. y M.M. ORD. Exenta N° 12100/41, de fecha 05 de octubre de 2011.
- 4.- ANÓTESE, comuníquese y publíquese, en el Diario Oficial de la República, extracto de la presente resolución.

FDO.

GUILLERMO LÜTTGES MATHIEU
CONTRAALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN

- 1.- D.G.T.M. y M.M. (Div. Rgtos. Y Pub.)
- 2.- DIARIO OFICIAL.
- 3.- ARCHIVO

INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS AL REGLAMENTO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE Y REGLAMENTO DE PRÁCTICOS.

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

- Art. 101** Los Prácticos de Puerto dependen de las Capitanías de Puerto y éstas se relacionan con el Encargado del Servicio de Practicaje y Pilotaje, a través de las respectivas Gobernaciones Marítimas, para tratar los aspectos técnicos y administrativos pertinentes.
- Art. 102** Los Prácticos Oficiales y los Prácticos Autorizados que formen parte de las dotaciones de las Gobernaciones Marítimas de Puerto Montt y Punta Arenas y de otras que se disponga, podrán ser designados para cumplir labores de pilotaje local, siempre que estén habilitados para ello y que no se afecte el servicio de practicaje del puerto.

Las zonas que comprenden los pilotajes locales están determinadas por resolución DGTM. y MM. Ordinario N° 12100/20 Vrs., de fecha 09 de julio de 1999 y sus modificaciones posteriores.

CAPÍTULO II

DE LA CONFORMACIÓN DEL ROL DE COMISIONES DE PILOTAJE

- Art. 201** La Oficina de Pilotaje mantendrá permanentemente actualizados y por separado los roles de designación para comisiones de los Prácticos Oficiales y de los Prácticos Autorizados de Canales, los que se mantendrán a la vista indicando el orden de precedencia, los permisos, las comisiones del servicio, las suspensiones, las bajas médicas y otras situaciones de carácter profesional y/o administrativas.
- Art. 202** El rol de Prácticos Autorizados de Canales representa un sistema de designación de naves, en relación al TRG de éstas, el cual será elaborado por la Oficina de Pilotaje según lo señala el artículo 203 y su orden de precedencia de designación para una comisión, será de acuerdo a lo indicado en el artículo 206.

Art. 203 El ingreso al rol de designación para comisiones se sujetará al siguiente procedimiento:

- a.- La precedencia en el ingreso al rol estará dada por la fecha y hora de desembarco de la última comisión de pilotaje, con las siguientes excepciones:
 - Para el caso del desembarco en el puerto de Ushuaia, República Argentina, se considerará para estos efectos, la hora del término del pilotaje y para el desembarco en otros puertos extranjeros, se considerará la hora de desembarco de la nave.
 - Para el caso de desembarcos en las proximidades de Punta Delgada/Orange/Narrow, se considerará para estos efectos, la hora de término del pilotaje asistido cuando la nave cruce la Línea de Plataformas.
- b.- Ante una coincidencia en la fecha y hora de desembarco, se hará prevalecer la posición geográfica del lugar de desembarco, privilegiando en precedencia a aquel Práctico que se haya desembarcado más al Sur.
- c.- Los Prácticos que se ausenten del Servicio por razones personales, licencia médica o que sean afectados por una suspensión provisional a raíz de las primeras diligencias de una Investigación Sumaria Administrativa, quedarán fuera del rol en la fecha en que ocurre el respectivo evento, pero mantendrán su posición en el mismo y continuarán avanzando hasta alcanzar el numeral 11 en la precedencia, ubicación que les será respetada para su reincorporación al rol.

En caso de reincorporaciones en días consecutivos en que no haya habido movimiento en el rol, la reincorporación será a continuación del numeral 11, 12, 13, 14 y así sucesivamente, según corresponda, sin sobrepasar al ingresado el día anterior.

- d.- En el caso que el Práctico, una vez designado, no le sea posible cumplir una comisión de pilotaje por causa de un accidente o enfermedad, ya sea propia, del cónyuge o de un familiar directo, hasta el primer grado en línea recta o segundo grado en la línea colateral, y que habiendo estado en una ubicación en el rol entre el N° 1 y el N° 10, ocupará el numeral 11 de precedencia en el rol, debiendo informar a la Oficina de Pilotaje la fecha de ingreso al rol. Si estuviera en una posición mayor que el N° 10, retomará su posición original.

- e.- Los Prácticos Autorizados que por disposición del Director General sean nominados para realizar o participar en una actividad profesional que les impida ser designados, mantendrán su precedencia en el rol hasta alcanzar los primeros lugares. Si alcanzaren el numeral 1 y la actividad no se hubiese cumplido, mantendrán dicha precedencia hasta el término de ésta, respetándoseles en las comisiones siguientes, su ubicación relativa al momento de ser sobrepasados en el rol.

Mismo procedimiento se aplicará a los miembros de las Directivas de Asociaciones de Prácticos Autorizados de Canales y a aquellos Prácticos Autorizados que en razón de su cargo, sea éste societario o directivo, deban participar en actividades o reuniones dispuestas por el Servicio o a solicitud de la Asociación respectiva.

- f.- Aquellos Prácticos Autorizados de Canales que, como consecuencia de una Investigación Sumaria Administrativa, sean sancionados con días de suspensión en sus funciones, reingresarán al rol, al día siguiente a la fecha de término de la sanción y en la hora y lugar que corresponda el ingreso al rol.
- g.- Las reincorporaciones al rol, indicadas en c.-, d.-, e.- y f.-, serán a las 00:00 horas del día siguiente a la fecha en que termina su ausencia o actividad.

Art. 204 Con el propósito de asegurar una apropiada racionalización de las "Comisiones de Pilotaje" que garantice la mejor aplicación de la experiencia, mantención de las habilidades y competencias de los Prácticos Autorizados de Canales, las naves se clasificarán y agruparán como se señala a continuación:

- a.- GRUPO DE NAVES DE CARGA.
- 1) Naves de Carga **Menor**.
Muy Pequeñas: menor de 10.000 TRG. (Columna 2).
 - 2) Naves de Carga **Normal**.
 - a) Pequeñas: igual o mayor a 10.000 y menor de 24.000 TRG. (Columna 3).
 - b) Medianas: igual o mayor a 24.000 y menor de 40.000 TRG. (Sin letra).
 - c) Grandes: igual o mayor a 34.000 y menor de 54.000 TRG. (Columna 4).

3) Naves de Carga **Mayor**.

- a) Muy Grandes: igual o mayor a 50.000 y menor de 86.000 TRG. (Columna 5).
- b) Extra Grandes: igual o mayor a 86.000 TRG. (Columna 6).

b.- GRUPO DE NAVES DE PASAJEROS.

1) Naves de Pasajeros **Normal**.

Medianas: igual o mayor a 4.000 y menor de 16.000 TRG. (Columna 7).

2) Naves de Pasajeros **Mayor**.

- a) Grandes : igual o mayor a 16.000 y menor de 42.000 TRG. (Columna 8).
- b) Muy Grandes: igual o mayor a 42.000 y menor de 70.000 TRG. (Columna 9).
- c) Extra Grandes: igual o mayor a 70.000 TRG. (Columna 10).

c.- GRUPO DE NAVES EN COMISIÓN ESPECIAL

Naves en comisión especial. Toda nave menor de 4.000 TRG. y cuya permanencia en la ZPO es mayor a 120 horas (Columna 1).

Los tipos y características de las naves agrupadas según la clasificación anterior, como asimismo los límites inferiores y superiores de cada rango, se ajustarán cuando se estime conveniente y necesario, por resolución fundada del Sr. Encargado del Servicio de Practicaje y Pilotaje, con la asesoría de las Asociaciones que agrupan a los Prácticos de Canales.

Art. 205 A cada Práctico Autorizado de Canales se le asignará una **LETRA** en cada una de las columnas de naves agrupadas y clasificadas según el artículo anterior, con la sola excepción de las “**Naves de Carga Normal Mediana**”. Se exceptúa de esto a los Prácticos Autorizados que ingresan al Servicio, que se registrarán de acuerdo a lo establecido en el artículo 206.

El uso de “**Letras**”, atiende al concepto de distribución de comisiones similares, de manera que un Práctico Autorizado no puede repetir una comisión de pilotaje en un mismo tipo de nave (Columnas), mientras todos no hayan cumplido una comisión similar en ese tipo de nave.

Bajo el mismo concepto ya indicado de distribución de comisiones, los Prácticos Autorizados de Canales tampoco podrán repetir en forma consecutiva una comisión de pilotaje en los tipos de nave que se indican a continuación, restricción que primará sobre la Letra que cada práctico tenga en la respectiva columna.

Basado en lo anterior, el Jefe de la Oficina de Pilotaje llevará el control de las restricciones y letras en el Rol de designaciones de acuerdo a lo siguiente:

a.- GRUPO DE NAVES DE CARGA.

Naves de Carga **Menor** (Columna 2).
Controlado con un asterisco rojo (*).

b.- GRUPO DE NAVES EN COMISIÓN ESPECIAL.

Naves en Comisión Especial (Columna 1).
Controlado con un asterisco rojo (*).

c.- Como una manera de mantener el entrenamiento en las naves de carga “Muy Pequeñas” y Naves en “Comisión Especial”, para todos los prácticos, éstos no se repetirán consecutivamente una comisión de pilotaje entre naves de carga “Muy Pequeñas” y Naves en “Comisión Especial”, ambas controladas con asterisco rojo (*).

d.- El Jefe de la Oficina de Pilotaje llevará el control de la asignación de “Letras” en cada una de las columnas del rol para cada uno de los Prácticos Autorizados de Canales, excepto la columna de naves de “Carga Normal Mediana”, la cual no emplea “Letra”. La letra superior se asigna al término de la comisión. .

e.- Los pilotajes de una redestinación serán considerados como otra comisión para los efectos de asignación de letras y restricciones, excepto para los pilotajes locales señalados en el artículo 207.

f.- La comisión iniciada como una comisión normal que se modifica y se transforma en una comisión local dentro del área de Punta Arenas, definida por el triángulo formado por la Boca Oriental y Occidental del Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos, los Prácticos no modificarán la letra que originalmente tenían antes de ser designados.

- g.- En las comisiones de naves de Carga mayores de 40.000 TRG y menores de 67.000 TRG, con eslora mayor de 230 metros, en que no se les aplique la rebaja del 40%, (Art. 310, letra a) del Reglamento de Tarifas y Derechos, D.S. N° 427) a su regreso se les considerará la letra que les corresponda por TRG.
- h.- Las designaciones para naves entre 10.000 y menor de 12.000 Toneladas de Registro Grueso y cuyo factor de pago sea menor a 1, serán designadas en orden inverso al rol de prácticos, asimilándolas a las naves de la columna N° 2.

Al término de la comisión se modificará la Letra correspondiente en la columna N° 2 (<10.000 TRG.).

En caso de que la nave designada modifique su factor, al término de la comisión se le rectificará la Letra que le corresponde, vale decir (columna N° 3 de 10.000 a < 24.000 TRG.).

Lo mismo se aplicará a las naves entre 10.000 y 12.000 TRG., que sean designadas con factor uno y durante la comisión se transformen en factor <1, a estas naves se les rectificará la Letra en la columna N° 2.

- i.- Aquellas naves de pasajeros que naveguen sin pasajeros y que su tránsito obedezca sólo a un desplazamiento sin fines turísticos, serán consideradas según su tonelaje, como buque de carga, para los efectos de designación y asignación de Letra en la columna que corresponda.

Art. 206 Los Prácticos Autorizados que ingresen al Servicio, tomarán el último lugar en el rol y no se les asignará Letra, según lo establece el artículo 205 en su primer inciso.

Durante su desplazamiento en el rol, tendrán prioridad dentro de los Prácticos Autorizados, en la designación de las naves menores de 24.000 TRG de las columnas N° 2 y N° 3, a contar del séptimo día, posterior a la fecha del desembarco. Esta prioridad de Habilitación General 1, será en el orden normal del rol. Asimismo, no se les impondrá restricción (asterisco) para su próxima designación.

La preferencia de designación a que se refiere el inciso anterior, será también aplicada a los Prácticos Autorizados que estén cumpliendo un proceso de rehabilitación, según lo dispuesto en la Circular de Habilitación vigente, para lo cual se les congelará la Letra en ambas columnas.

Cumplida la etapa de Habilitación General Nivel 1, cesará su preferencia de designación en los citados rangos de naves; asignándole la Letra de la mayoría de las columnas de naves en Comisión Especial, de Carga Muy Pequeñas, Pequeñas y de Carga Grandes.

Cumplida la etapa de Habilitación General Nivel 2, se les asignará una letra de identificación igual a la letra de la mayoría, en todas las columnas de naves de Carga Mayores y Naves de Pasajeros, excepto en la columna de naves de pasajeros **Extra Grande**, la cual será asignada al término del proceso de habilitación para este tipo de nave.

El Práctico Autorizado quedará habilitado para ser designado a una nave de Pasajeros "Extra Grande", después de cumplir comisión de pilotaje en una nave de Pasajeros "Mediana", "Grande" o "Muy Grande", momento en que se le asignará la Letra de la mayoría.

Los Prácticos Oficiales que ingresen como Prácticos Autorizados y que se encuentren habilitados para cumplir comisiones en todos los tipos de naves, se les considerará en todas las columnas la Letra de la mayoría.

Para la asignación de letras de quienes finalizan sus períodos de habilitación, se considerará como base la totalidad de los Prácticos Autorizados en actividad en dichas columnas, asignación que se efectuará al término de la comisión de pilotaje con la que completa cada etapa de habilitación.

Art. 207 Cuando alguna de las comisiones abajo mencionadas, corresponda a una redestinación posterior a una comisión normal, para la reincorporación al rol regirá el tonelaje y hora de desembarco de la comisión normal:

- a.- Comisión de ida y/o regreso desde Bahía Posesión hasta Punta Arenas o puertos intermedios.
- b.- Comisión de ida y/o regreso por el Canal de Chacao entre Ancud y Puerto Montt o puerto intermedio.
- c.- Comisión de ida y/o regreso desde Laitec o puerto intermedio hasta Puerto Montt o Ancud.

- d.- Comisión de ida y/o regreso desde el límite internacional frente al Faro Rocas Contramaestre Perón hasta Punta Waller o Cabo de Hornos.
- e.- Toda otra comisión con Factor Multiplicador igual o inferior a 0,15.
- f.- Por haberse dejado sin efecto la designación de Práctico, en el caso contemplado en el artículo 405.
- g.- Por haberse dejado sin efecto el contrato de pilotaje, salvo que reciba la totalidad del valor del pilotaje.

Los Prácticos Autorizados, al término de la comisión que se indica en la letra f.-, ocuparán la posición relativa que tenían en el rol al momento de su designación, al igual que el resto de los prácticos integrantes del rol, manteniendo las características de TRG. del pilotaje anterior.

Art. 208 Cuando sea necesario, el Jefe de la Oficina de Pilotaje, dispondrá la designación de uno o de ambos prácticos, que se hayan desembarcado en el lugar de destino de su comisión anterior y antes de su regreso a Valparaíso.

El orden de la designación estará dado, en presencia de más de una pareja de prácticos, por el ingreso al rol, considerándose en lo posible, que el práctico tenga 6 horas de descanso y la aplicación del artículo 404. Se excluye a aquellos prácticos cuya permanencia en el área sea, por motivos particulares, mayor de 36 horas después del desembarco, salvo que no exista otra alternativa.

En aquellos casos en que se requiera designar a un sólo práctico, éste será nominado de acuerdo con el orden de precedencia de la comisión anterior y conforme al artículo 404.

Para el caso de los pilotajes locales, la designación recaerá en aquellos prácticos que se encuentren en el área, y dentro de las 36 horas posterior al desembarco.

Art. 209 Cuando un Práctico permanezca fuera de actividad por períodos que signifiquen rehabilitación, su reincorporación al rol se ceñirá a lo dispuesto en la Circular de D.G.T.M. Y M.M. Ordinaria N° O-80/004, de fecha 19 de agosto de 2011, que "Establece el procedimiento de habilitación para Prácticos de Canales". Si el período de receso es igual o superior a un año, le será reasignada la Letra de la mayoría en todas las columnas del rol.

Art. 210 Al término de una comisión, los Prácticos autorizados de canales deberán presentarse al Jefe de la Oficina de Pilotaje, en los siguientes horarios:

- a.- Lunes entre las 10:30 y 12:30 y las 15:00 y 16:30 horas.
- b.- Martes a jueves entre las 10:00 y 12:30 y las 15:00 y 16:30 horas.
- c.- Viernes entre las 10:00 y 12:30 y las 15:00 y 16:00 horas.

Para el caso de no presentarse en la Oficina de Pilotaje, el seguro de la comisión se extinguirá en el plazo indicado más abajo, de acuerdo al lugar de desembarco.

- d.- Área Canal Beagle - C. Hornos: 2 días después de arribado a Punta Arenas.
- e.- Área Punta Arenas - Puerto Montt: 3 días.
- f.- Área de Valparaíso y Región del Bío-Bío: 2 días.
- g.- Desembarco en el extranjero o Isla de Pascua: 1 día después de arribado a Santiago.

Podrá presentarse al Jefe de la Oficina de Pilotaje sólo 1 de los 2 Prácticos de Canales designados en una comisión, siendo responsable de esta presentación, el designado primero en la citada comisión. En caso que uno de ellos se encuentre efectuando los 4 primeros viajes del proceso de Habilitación General Nivel 1, ambos concurrirán a presentarse.

Los prácticos que desembarcan en las áreas de Puerto Montt y Punta Arenas, deberán permanecer 18 horas en dichas áreas, ante una eventual designación ya sea por solicitud de una agencia o por falta de pasajes para desplazar a prácticos a la zona, entendiéndose esta última como aquella comisión a la que es designado un Práctico, encontrándose desembarcado en el lugar de destino de su comisión anterior, y antes de su regreso a Valparaíso.

Para lo anterior, deberán considerar su retorno, en el vuelo más cercano, pasadas las 18 horas. Aquellos prácticos que al momento de ser designados no se encuentren en el área por no haber cumplido este artículo, serán reincorporados al rol, posterior a la hora de desembarco de los prácticos que tuvieron que ser designados en su reemplazo.

Sólo serán designados a una comisión de pilotaje, los Prácticos de Canales que se hayan presentado en la Oficina de Pilotaje. Sin embargo, por necesidades del Servicio, podrán designarse aquellos que no lo hayan hecho, respetando el orden de precedencia de desembarco y que estén en condiciones de concurrir al lugar de embarco. Por excepción para estos casos debidamente visados por el Jefe de la Oficina de Pilotaje, se considerará el término de la comisión, al recibir el parte de viaje mediante correo electrónico u otro sistema similar.

Art. 211 Los Prácticos que se encuentran cumpliendo las etapas de Habilitación General, Niveles 1 y 2, no podrán ser designados en una misma comisión de pilotaje.

Asimismo, no podrán ser designados en una misma nave de pasajeros, dos Prácticos habilitados, si para ambos, ésta es la primera comisión de pilotaje en este tipo de buque.

Tampoco podrán ser destinados en una misma nave aquellos prácticos cuyo parentesco por consanguinidad en la línea recta sea de primer grado (Padre/hijo) o en la línea colateral sea hasta el segundo grado (Hermanos).

No podrán designarse para la misma nave dos Prácticos que se encuentren en el período de rehabilitación. Tampoco podrán ser designados dos Prácticos en donde uno de ellos está en esta situación y el otro en proceso de habilitación normal.

Las permutas están prohibidas.

Art. 212 El Práctico de Canales al cumplir 64 años de edad, tendrá el beneficio, por una sola vez, de hacer una comisión más de pilotaje, la que deberá realizar en una nave de Carga "Muy Grande" o "Extra Grande".

Tal beneficio, deberá solicitarlo al término de una comisión de pilotaje y al momento de presentarse en la Oficina de Pilotaje.

Hecha la petición del beneficio antes señalado, el Jefe de la Oficina de Pilotaje lo designará a la primera nave de Carga "Muy Grande" o "Extra Grande" que sea designada de acuerdo al artículo 404. En caso que exista más de una solicitud para naves de este tipo, se designará a la de mayor TRG. De no existir solicitudes de pilotaje para una nave de este tipo, avanzará en el rol hasta alcanzar el N°1, en donde se le designará normalmente,

debiendo solicitarla nuevamente en la presentación en la Oficina. Esta solicitud primara sobre cualquier designación por letra. Las naves de pasajeros quedan expresamente excluidas de este beneficio.

Para ser designado en esta nave de Carga “Muy Grande” o “Extra Grande”, no requiere tener la Letra en ejecución para esa nave, tampoco le significará avanzar en la asignación de letras.

Al término de esta comisión, se reincorporará nuevamente al rol con las restricciones y Letras que le corresponden, según la comisión efectuada previa al beneficio.

CAPÍTULO III

DE LA CONFORMACIÓN DEL ROL DE SERVICIOS DE PRACTICAJE

Art. 301 La Autoridad Marítima, a proposición de los prácticos con nombramiento en un determinado puerto, fijará el rol del mes, considerando la cantidad de profesionales suficientes para satisfacer el servicio de practicaaje.

Art. 302 Cuando un Práctico de Puerto se ausente del rol establecido por motivos justificados, será reemplazado por otro práctico, manteniendo su posición relativa en el rol al momento de su reincorporación.

CAPÍTULO IV

DE LA DESIGNACIÓN DE LOS PRÁCTICOS AUTORIZADOS DE CANALES PARA UNACOMISIÓN DE PILOTAJE

Art. 401 Sólo para efectos administrativos, los integrantes de cada comisión serán denominados “Práctico 1” y “Práctico 2”, según el orden de precedencia que tenían en el rol al momento de ser designados. Como norma general, las tareas administrativas serán ejecutadas por el “Práctico 1”. Entre éstas están la elaboración del Parte de Viaje y sus documentos complementarios, establecer los contactos con la agencia y la presentación al Jefe de la Oficina de Pilotaje al término de la comisión. No obstante lo anterior, de común acuerdo, podrán distribuirse las tareas.

Art. 402 Los Agentes o Armadores deberán ingresar sus solicitudes de pilotaje al “Sistema Integral de Atención a la Nave” (SIAN), con no menos de 48 horas de antelación para naves que zarpen desde puertos de la región de Valparaíso o del puerto de Los Vilos, y con no menos de 72 horas de antelación para naves que lo hagan desde otras Estaciones de Transferencia y puertos fuera de la región de Valparaíso y extranjeros, considerando una mayor antelación cuando se trate de puertos con escasa frecuencia de medios de transporte (Puerto Madryn, Cabo de Hornos, Ushuaia, Islas Malvinas, Isla de Pascua) proporcionando, a lo menos, los siguientes antecedentes:

Los Agentes o Armadores proporcionarán, a lo menos, los siguientes antecedentes:

- a.- Fecha y hora de la solicitud.
- b.- Datos de la Nave: Nombre, señal de llamada, número IMO, nacionalidad, eslora, calado y velocidad prevista a considerar en pilotaje, tonelaje de registro grueso, año de construcción, correo electrónico y número de teléfono.
- c.- Rutas de pilotaje y puertos intermedios que se solicitan.
- d.- Puerto de embarco y de desembarco de los Prácticos.
- e.- Fecha y hora de zarpe de la nave u hora estimada de arribo (ETA) al lugar de embarco.
- f.- Nombre, teléfono y correo de la persona de contacto de la agencia en los puertos de embarco, desembarco e intermedios, si correspondiere, como también los del originador de la solicitud de pilotaje.
- g.- Compañía de Seguros y número de póliza.

En el caso de las Capitanías de Puerto de Puerto Montt y Punta Arenas, las solicitudes de pilotaje local deberán ser presentadas con una antelación no inferior a 48 horas.

Se considerará como fecha y hora de la solicitud, la registrada en el “Sistema Integral de Atención a la Nave” (SIAN).

Para las naves de pasajeros que efectúen comisiones de ida y regreso en la zona de pilotaje obligatorio, las Agencias de Naves deberán solicitar pilotajes independientes para cada una de ellas.

En aquellas solicitudes de pilotaje que consistan en un viaje de ida y regreso y en las que la hora y fecha de inicio del tramo de regreso no está estipulada, la Agencia de Naves deberá indicar por medio de un correo electrónico a la Oficina de Pilotaje correspondiente, la hora estimada de zarpe (ETD) del puerto de retorno, tan pronto la nave arribe al mismo. En estos casos, el puerto de recalada o zarpe no se considerará puerto intermedio. Para que esta solicitud sea válida, el puerto de retorno debe estar ubicado dentro de la zona de pilotaje obligatorio. En el caso de considerar un puerto intermedio se deberá solicitar un nuevo pilotaje.

Art. 403 El ordenamiento de las naves a designar en cada oportunidad, será por fecha y hora de zarpe:

- a.- Las naves a considerar en el proceso diario de designaciones serán las que contemplan su zarpe los días de la semana señalados en el Anexo "A", incluyendo, según corresponda, las siguientes:
 - 1) Las que zarpan de los puertos de la región de Valparaíso y Los Vilos.
 - 2) Las que zarpan de otros puertos nacionales o Estaciones de Transferencias y los puertos de Buenos Aires y de Montevideo.
 - 3) Las que zarpan de Ushuaia, Puerto Madryn, Puerto Williams o Cabo de Hornos.
- b.- Por tratarse de casos especiales, también se considerarán dentro de las naves a designar diariamente, aquellas en que el desplazamiento de los Prácticos al lugar de embarco debe realizarse dentro de las próximas 48 horas, a saber:
 - 1) Las que zarpan de Isla de Pascua.
 - 2) Las que zarpan de las Islas Malvinas.
 - 3) Otros puertos con escaso itinerario de medios de transporte.

- c.- Se debe tener presente el tiempo necesario para el desplazamiento y la permanencia anticipada de los Prácticos Autorizados de Canales en el puerto de embarco, que asegure el descanso previo, cuando corresponda. Por este motivo, el arribo al aeropuerto donde esté ubicado el puerto de embarco será a lo menos, con la siguiente antelación:
- 1) Puertos área Región del Bio-Bio: 6 horas antes del zarpe.
 - 2) Puertos de Quellón y Chacabuco: 17 horas antes del zarpe.
 - 3) Puertos de Ancud, Puerto Montt, Punta Arenas y Bahía Posesión: 14 horas antes del zarpe.
 - 4) Puertos de Ushuaia y Puerto Williams: 13 horas antes del zarpe.
 - 5) Cabo de Hornos: 20 horas antes del zarpe.
 - 6) Otros puertos extranjeros: 12 horas antes del zarpe.
- d.- Determinadas las naves que corresponda designar en cada oportunidad, éstas se ordenarán por su fecha y hora de zarpe. Hecho lo anterior, se extraerán de este ordenamiento las naves de carga "Medianas", las que se ubicarán y ordenarán de la misma forma anterior, al final del listado de naves a designar. A igualdad de fecha y hora de zarpe, se establecerá la precedencia por el número de la Solicitud ingresada al "Sistema Integral de Atención a la Nave" (SIAN).
- e.- Se designarán los Prácticos Autorizados de Canales a cada una de las naves ya definidas en el acápite anterior, siguiendo el ordenamiento ya establecido, es decir, por fecha y hora de zarpe y la precedencia de los Prácticos Autorizados de Canales en el rol de designaciones, cumpliendo lo establecido en el Art. 404.
- f.- Las designaciones para las comisiones de pilotaje se realizarán en los horarios dispuestos en el artículo 407, teniendo presente la secuencia de eventos establecida en la Guía de Designación de Comisiones de Pilotaje, que se incluye como Anexo "A".

- g.- Cuando al comparar la secuencia de eventos establecida en el Anexo "A" para la designación, con el día de la semana y el zarpe de la nave que solicita pilotaje, se concluye que ésta debiera haber sido ya designada, se entenderá como una designación "Fuera de horario" y los Prácticos serán designados de inmediato.
- h.- Cuando una designación fuera de horario implica una redesignación o el pronto desplazamiento de los Prácticos para que éstos puedan llegar oportunamente al lugar de embarco, los Prácticos deberán tener presente que la seguridad personal prima por sobre toda otra consideración, situación que deberán hacer presente al Jefe de la Oficina de Pilotaje, que, cuando por razones de fuerza mayor o caso fortuito, no puedan cumplir con los horarios de descanso, de manera de atrasar el zarpe de la nave, si la situación lo aconseja.

Art. 404 Las designaciones de las comisiones de pilotaje se regirán por lo establecido, específicamente en los artículos 205, 206, 211, 403 y 407, de acuerdo al siguiente procedimiento:

- a.- A la primera nave de la relación confeccionada serán designados los dos primeros Prácticos Autorizados de Canales del rol, siempre y cuando ambos estén habilitados para el tipo y tamaño de la nave, y que al menos uno esté habilitado en la ruta a navegar.
- b.- Comprobada la habilitación, se verificará que tenga letra menor en la columna correspondiente a la nave, y que no tenga impuesta alguna restricción.
- c.- Si un Práctico Autorizado de Canales no puede ser designado a alguna de las naves consideradas, por no cumplir con lo indicado en a.- o b.-, se continuará con el siguiente Práctico Autorizado de Canales del rol, hasta completar las designaciones que correspondan, conforme a lo dispuesto en el artículo 407.
- d.- Para facilitar la aplicación de este artículo, en el Anexo "B", se gráfica y explica detalladamente el procedimiento de designación de los Prácticos Autorizados de Canales.
- e.- Para el caso de las Naves de Carga Muy Pequeñas y las Naves en Comisión Especial, este proceso se hará en orden inverso, es decir, desde el final del rol de designaciones hacia arriba.

Art. 405 Cuando una Solicitud de Pilotaje sea rectificada dentro de las 12 ó 24 horas, según corresponda de acuerdo a lo señalado en el artículo 312 del Reglamento de Tarifas, después que los Prácticos hayan sido designados, y ello signifique un atraso de 48 o más horas de la fecha y hora de zarpe, la Oficina de Pilotaje dejará nula esa designación y se procederá a efectuar una nueva designación cuando corresponda.

Art. 406 Los Prácticos Autorizados de Canales que ocupen los 10 primeros lugares en el rol de designación, deberán estar en condiciones de cumplir una comisión a todo evento, atentos para ser designados para una comisión los prácticos tendrán, desde el momento que son notificados, 8 horas como plazo máximo para estar en condiciones de embarcar o cumplir con la hora de presentación en el aeropuerto. En caso que estos Prácticos no estén disponibles para cumplir una comisión, o que no sea posible establecer contacto con ellos en un plazo máximo de 2 horas para informarles de ésta, serán ubicados en el último lugar del rol de designación.

Para aquellos prácticos que no se encuentren en las condiciones indicadas en el párrafo precedente, y que no sea posible establecer contacto con ellos en un plazo máximo de 2 horas o que no puedan cumplir la comisión, mantendrán su ubicación en el rol y se continuará llamando al siguiente Práctico que le corresponda.

Art.407 El Jefe de la Oficina de Pilotaje designará a los Prácticos ciñéndose a los horarios señalados en este artículo y a lo estipulado en el cuadro del Anexo "A", teniendo en consideración lo establecido en los artículos 403 al 406:

- a) Lunes : 09:00 horas y 16:00 horas.
- b) Martes a viernes : 16:00 horas.
- c) Sábado : 10:00 horas.

Estas designaciones se harán basándose en el rol actualizado de esa hora, considerándolo de acuerdo al ordenamiento de ese momento, sin ninguna modificación hasta el término de esas designaciones.

Aquellos Prácticos que se desembarcan los días Jueves AM. en las áreas de Chiloé, Puerto Montt y Punta Arenas y que por su desplazamiento no puedan presentarse en la Oficina de Pilotaje el día viernes, serán considerados en la designación del día lunes a las 09:00 horas, siempre y cuando informen vía correo electrónico a la Oficina de Pilotaje su presencia y disponibilidad en el área de Valparaíso, debiendo presentarse en la Oficina a más tardar el día lunes AM., que de no suceder, su designación quedará nula.

El Jefe de la Oficina de Pilotaje actualizará el rol de designación de Prácticos, de lunes a viernes, a lo menos dos veces al día., una vez AM y otra en horario PM, y los días sábados una vez al día.

Art.408 Al recibirse una solicitud de pilotaje, la Oficina de Pilotaje designará a los Prácticos que corresponda, de acuerdo al artículo 407, informándoles telefónicamente la agencia, nombre de la nave, puerto de zarpe y desembarco, hora del vuelo, hora de zarpe y Práctico acompañante, indicándole que los antecedentes fueron enviados a su correo electrónico. Independiente de lo indicado anteriormente, la Oficina de Pilotaje mantendrá informado oportunamente a los Prácticos Autorizados de Canales designados, sobre cualquier cambio y/o modificación al contrato enviado en los documentos de la designación.

En los documentos que reciben los Prácticos Autorizados de Canales, al momento de ser designados, se les indicará los datos de la nave, la liquidación del contrato de pilotaje solicitado y el monto del seguro contra todo riesgo tomado por el Agente o el Armador.

Recibida la notificación y la entrega de los antecedentes vía correo electrónico y telefónicamente, dentro de las 4 horas siguientes de recibida la información, los Prácticos de Canales deberán contactar con la Agencia para estar en conocimiento de cualquier variación del zarpe, de manera de evitar desconocimiento de algún cambio. En caso que no se puedan contactar telefónica o personalmente con el Agente, deberán contactar vía correo electrónico, en base a los antecedentes que tendrán en su poder, de manera de obtener las últimas informaciones necesarias para su comisión.

Art.409 La Autoridad Marítima Local, previa coordinación con los Prácticos Autorizados de Canales, será responsable del oportuno embarco y desembarco de ellos. Para el caso de Ancud o Laitec, si las condiciones no son aptas para estas operaciones, los Prácticos informarán a la Autoridad Marítima Local, para que ésta coordine con la agencia el cambio del lugar de embarco o desembarco. La agencia deberá notificar a la Oficina de Pilotaje de cualquier variación a lo solicitado previamente.

Los prácticos, en aquellas naves que estén atracadas, deberán embarcarse dos (2) horas antes de la hora de zarpe, salvo que la agencia solicite otro horario para el embarco, siendo esa hora o la solicitada por la agencia, el inicio para los distintos cobros.

CAPÍTULO V

DE LA DESIGNACIÓN DE LOS PRÁCTICOS DE PUERTO PARA UNA MANIOBRA

Art. 501 Dependiendo de la concentración de maniobras en el tiempo o de la demanda simultánea en distintos terminales, donde sea aplicable, el Práctico de turno requerirá la concurrencia de los Prácticos que correspondan y en cantidad suficiente.

Art. 502 La precedencia en la ejecución de las maniobras estará dada por la hora para la cual fue solicitada. Cuando en la secuencia de ingreso de solicitudes, alguna invada los tiempos promedios para la ejecución de maniobras ya ingresadas y se traslapen total o parcialmente, la prioridad estará dada por la fecha y hora de ingreso al SIAN.

Cuando los puertos y/o terminales involucrados permitan maniobras simultáneas y los medios notificados sean diferentes, ambas maniobras se ejecutarán en las horas solicitadas.

Perderá la prioridad en la secuencia de ejecución de una maniobra, cuando se presenten atrasos y lo solicitado ha sido sin certeza de la disponibilidad del terminal o de medios, o si las maniobras se atrasan en su inicio porque la nave no se encuentra lista.

Cuando más de una agencia ha perdido la prioridad a la vez, el Práctico de turno reordenará la secuencia para disminuir consecuencias de los atrasos.

Art.503 Los Agentes de Naves o los Armadores podrán ingresar sus solicitudes de practicaje con la anticipación mínima reglamentaria. No obstante, se les exhorta a ingresar dichas solicitudes con a lo menos 4 horas en horario diurno (07 - 24 hrs.) y 6 horas en horario nocturno (00 a 07 hrs.) respecto de la hora prevista de atraque o desatraque de la nave, con el propósito de permitir que la Capitanía de Puerto o la Oficina de Prácticos Local en caso corresponda, pueda prever la demanda de practicaje que tendrá y disponer las acciones que sean necesarias para satisfacerla. Para ajustar con precisión la hora en que se desee efectuar la maniobra, los Agentes de Naves tienen la posibilidad de modificar las solicitudes ya ingresadas hasta con 2 horas de anticipación a la hora de ejecución de la maniobra.

- Art. 504.** Al recibirse una solicitud de practica en la Capitanía de Puerto o en la Oficina de Prácticos Local en caso corresponda, ésta notificará al Práctico de Turno al más breve plazo y se informará de ello al Agente mediante el Sistema SIAN.

CAPÍTULO VI

DEL DESEMPEÑO A BORDO DE LOS PRÁCTICOS AUTORIZADOS DE CANALES

- Art. 601** Los Prácticos que se embarcan para ejecutar un pilotaje tendrán presente que en el cumplimiento de sus funciones contribuyen a la tarea permanente de la Autoridad Marítima en relación con la seguridad de la vida humana en el mar y con la protección del medio ambiente acuático y que, por lo tanto, su labor a bordo debe estar coordinada con dicha Autoridad, ser programada y desarrollada en equipo, prestándose colaboración mutua y traspasándose toda información relacionada con el plan de navegación y con las alteraciones, al mismo tiempo que puedan ser acordadas con el Capitán de la nave.

En caso de no existir acuerdo entre los Prácticos, el “Jefe de la Comisión” deberá resolver lo pertinente privilegiando el aspecto seguridad.

Siempre deberá permanecer un Práctico de guardia en el puente de la nave durante la navegación de canales por la zona de pilotaje obligatorio. Las guardias en el puente de mando se fijarán de común acuerdo y en ellas cada Práctico asumirá la responsabilidad en el cumplimiento de sus funciones sobre la conducción de la navegación.

Cuando los Prácticos Autorizados de Canales deban ejecutar una maniobra de practica, de acuerdo a lo establecido en el artículo 27 del Reglamento de Practica y Pilotaje, ésta será realizada por el Práctico de guardia, siempre que esté habilitado, mientras que el segundo Práctico actuará como su asistente.

- Art. 602** En los siguientes tramos de la ruta no se efectuará cambio de guardia:
- a.- Canal Chacao, entre Isla Doña Sebastiana y Punta Lenqui y entre Punta Quetrelquén y Punta Tres Cruces.
 - b.- Canal Pulluche, entre Punta Urizar e Islote de Lobos.

- c.- Angostura Inglesa, entre Isla Moat e Islote Kitt.
- d.- Angostura Guía, entre Punta Porpoise y Escala Alta.
- e.- Canal y Angostura Kirke, entre Punta Kirke Sur e Isla Norte.
- f.- Canal Santa María y Angostura White, entre Punta Kate e Islote Gutiérrez (Islas Balmaceda).
- g.- Canal Gray, entre Boya Bajo Guacolda e Islote Penacho Verde.
- h.- Paso Summer, entre Boya Banco San Juan y Punta Dashwood.
- i.- Paso Shoal, entre la roca Pearse e Islas Green.
- j.- Paso Mackinlay, entre Banco Herradura e Isla Martillo.

Art. 603

Cuando el Práctico de guardia lo estime conveniente requerirá la asistencia del segundo Práctico para la verificación del correcto cumplimiento de las órdenes, la atención de las comunicaciones, la verificación de las situaciones en la carta, la vigilancia en el radar o en el programa de navegación electrónica disponible, y si lo estimase necesario, para apreciar en conjunto los aspectos propios de la navegación que se realiza.

Esta asistencia será prestada por el segundo Práctico en la forma que el de guardia lo requiera y durante el tiempo que lo considere necesario.

Sin embargo, la asistencia del segundo Práctico será siempre obligatoria en los siguientes tramos de la ruta y en las condiciones que se especifican a continuación:

- a.- Canal Darwin, entre Islote del Pangal y Roca Pájaros, en naves de 180 metros de eslora o mayor, naves de pasajeros de cualquier eslora y buques tanque cargados.
- b.- Canal Pulluche entre Faro Urizar e Islote Lobos, en naves de 180 metros de eslora o mayor, en condiciones de baja visibilidad.
- c.- Angostura Inglesa, entre Isla Moat e Islote Kitt, en cualquier tipo de nave y condición de tiempo meteorológico.

- d.- Canal y Angostura Kirke, entre Punta Kirke Sur e Isla Norte, en cualquier tipo de nave y condición de tiempo meteorológico.
- e.- Canal Santa María y Angostura White, entre Punta Kate e Islote Gutiérrez (Islas Balmaceda), en cualquier tipo de nave y condición de tiempo meteorológico.
- f.- Paso Summer, entre Boya Banco San Juan y Punta Dashwood, en naves mayores de 200 metros de eslora durante navegación nocturna o para este mismo tipo de naves en navegación diurna y visibilidad reducida.
- g.- Canal Gray, entre Boya Bajo Guacolda e Islote Penacho Verde, en todo tipo de naves cuya eslora sea mayor de 150 metros y en cualquier condición meteorológica.
- h.- Paso Shoal, entre Roca Pearse e Islas Green, en naves mayores de 200 metros de eslora durante navegación nocturna, o para este mismo tipo de nave, en navegación diurna y visibilidad reducida.
- i.- Paso Tortuoso, entre Islote Beware e Islote El Bonete, en naves con eslora de 230 metros o mayor, cuando el práctico de guardia lo solicite.
- j.- Primera Angostura, entre Boya Bajo Satélite y Boya Banco Orange, en naves de 230 metros de eslora o mayor, cuando el práctico de guardia lo solicite.

Art. 604 Para el desempeño de sus funciones a bordo, los Prácticos se ceñirán a las disposiciones del Reglamento de Practicaje y Pilotaje y de Prácticos, del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar, a lo indicado en los Derroteros de la Costa de Chile y en las Instrucciones Generales de Navegación en las Cercanías de la Costa y Aguas Interiores, además de cumplir con lo siguiente:

- a.- Estar en posesión de las cartas náuticas de la zona de pilotaje obligatorio publicadas por el SHOA, debidamente actualizadas y preparar con la debida anticipación la derrota de la ruta en la zona de pilotaje que se navegará.
- b.- Elaborar un plan de navegación y comunicar al Capitán de la nave las eventualidades que puedan presentarse y las alternativas previstas.

- c.- Situar la nave en forma periódica y asesorar al Capitán en el control de la navegación. El registro gráfico del programa de navegación electrónica Winploter Pilot es válido para estos efectos.
- d.- Registrar los acaecimientos más importantes por escrito.
- e.- Informar al Capitán de la necesidad de su presencia en el puente, durante la navegación de los canales cuyo cruce sea restringido o regulado.
- f.- Al tener el control de la navegación, dar las órdenes al timón y a la máquina en inglés o español, según sea el caso, exigiendo su repetición por quien las ejecuta.
- g.- Probar el sistema de gobierno e informarse de la forma en que opera y de los procedimientos de emergencia, antes de iniciar la navegación de los canales.
- h.- Informarse del funcionamiento y de la operación de todos y cada uno de los instrumentos de navegación con que cuenta la nave y hacer uso de ellos para verificar la correcta navegación.
- i.- Comunicar a la brevedad, por el medio más rápido a la Autoridad Marítima, toda infracción a la reglamentación nacional y a los convenios internacionales suscritos por el país y toda otra anomalía apreciada durante la navegación.
- j.- Cumplir con lo establecido en la normativa correspondiente, referente al empleo del programa de navegación electrónica Winploter Pilot para Prácticos autorizados de canales.

CAPÍTULO VII

DEL DESEMPEÑO A BORDO DE LOS PRÁCTICOS DE PUERTO

- Art. 701** El Práctico que se embarque para ejecutar una maniobra, tendrá presente que en el cumplimiento de su función contribuye a la tarea permanente de la Autoridad Marítima, en relación con la seguridad de la vida humana en el mar y con la protección del medio ambiente marino y que, por lo tanto, su labor a bordo debe estar coordinada en forma permanente con dicha Autoridad.

- Art. 702** Al presentarse en el puente de la nave informará al Capitán acerca de los criterios operacionales del puerto, del esquema de maniobra que desarrollará y de los medios de apoyo que usará y exigirá de éste el Pilot Card y las informaciones concernientes a los medios de la nave disponibles y necesarios para la seguridad de la maniobra solicitada.

CAPÍTULO VIII

DEL CUMPLIMIENTO DE UNA COMISIÓN DE PILOTAJE

- Art. 801** Cuando los Armadores o Agentes de Nave, de acuerdo al artículo 39 del Reglamento de Practicaje y Pilotaje, soliciten que el embarco o desembarco de los Prácticos se efectúe en un puerto o lugar distinto al de la Estación de Transferencia, la Autoridad Marítima podrá disponer que la permanencia de los Prácticos a bordo se reduzca a la Zona de Pilotaje Obligatorio y que los embarcos o desembarcos se efectúen en las Estaciones de Transferencia de Prácticos, si se cumple cualesquiera de las siguientes condiciones:
- a.- Naves, remolques o convoyes cuya velocidad media sea de 10 nudos o menor. Salvo, si por razones de seguridad de la navegación la AA.MM. dispone que el embarco o desembarco de los prácticos sea Fuera de la Zona de Pilotaje Obligatorio.
 - b.- Naves de 4.000 TRG o menor.
 - c.- Naves cuyas condiciones de habitabilidad estén deterioradas o descuidadas, o cuyos sistemas de agua dulce, sanitarios o de calefacción, se encuentren fuera de servicio o en mal estado, de acuerdo a norma establecida por la Dirección General.
- Art. 802** Si las condiciones de habitabilidad que posee la nave no fuesen adecuadas a la del rango de Capitán de Marina Mercante o su equivalente, que corresponde a los Prácticos, de acuerdo a la Directiva D.G.T.M. y M.M. N° O-80/018, de fecha 25 de octubre de 2010, considerando las características o posibilidades de la nave, o si éstas fuesen insalubres, los Prácticos al embarcar o en la primera oportunidad, podrán solicitar su desembarco a la Autoridad Marítima, en puertos fuera o dentro de la zona de pilotaje obligatorio, hasta que dichas condiciones sean subsanadas.

Art. 803 Salvo el caso en que los prácticos se hubiesen embarcado en un puerto extranjero, su desembarco podrá efectuarse al momento del arribo de la nave a puerto, aun cuando ésta no haya sido recibida por las autoridades locales. El transporte de los Prácticos a tierra será coordinado por la Autoridad Marítima Local con el Agente de la nave.

Si no hubiese recepción, según lo contemplado en el artículo 2 bis del Reglamento de Recepción y Despacho de Naves, podrá solicitarse al Agente de la nave que gestione el más pronto ingreso de los Prácticos al territorio nacional.

En el caso que la nave arribe a un puerto extranjero, los Prácticos se atenderán a las disposiciones locales para su desembarco.

Las Autoridades Marítimas locales coordinarán con las Agencias de Naves, la disponibilidad oportuna de los apoyos para el embarco y desembarco de los Prácticos, previa solicitud por parte de ellos.

Art. 804 Los pilotajes que realizan Prácticos autorizados de canales y que contemplen una recalada mayor de 48 horas en un puerto intermedio, en las áreas donde también se efectúa pilotaje local, podrán complementarse en tramos de estas áreas con Prácticos de Puerto Locales, si la agencia así lo solicita, excepto en Seno Otway, donde este plazo se extiende a 96 horas.

En puerto intermedio o área de espera de las operaciones de carga/descarga, los prácticos podrán desembarcar al arribo y reembarcarán para el zarpe, según coordinación con el agente de la nave.

Art. 805 Los Prácticos informarán personalmente o por cualquier medio, su embarco o desembarco a la Autoridad Marítima Local, requiriendo o entregando a ésta las últimas informaciones de interés sobre la nave.

Durante la navegación, se preocuparán que a bordo se cuente con un enlace seguro con la Autoridad Marítima, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 40 letra b) del Reglamento de Practicaje y Pilotaje. El enlace desde puertos extranjeros será hecho con apoyo de la agencia de la nave.

- Art. 806** Los Prácticos informarán al Capitán sobre la conveniencia de cumplir con las disposiciones CHILREP en el Mar Territorial y en la Zona Económica Exclusiva y sobre la obligatoriedad de cumplir con este procedimiento en aguas interiores, especialmente en lo referido a informar la posición y los cambios de ruta.
- Art. 807** A su paso por las distintas estaciones de Control de Tráfico Marítimo existentes entre el Faro Punta Corona y el Faro Cabo de Hornos, los Prácticos deben informar el nombre de la nave, la característica internacional y la hora estimada de arribo a los pasos con preferencia de cruce existentes en la ruta planificada de dicha nave.
- Art. 808** Sin perjuicio de las obligaciones que recaen sobre el Capitán de una nave, los Prácticos deben informar a la DIRSOMAR y a la Autoridad Marítima Local que corresponda, de todo accidente o incidente ocurrido durante la comisión y en particular:
- a.- La navegación de una ruta no contemplada en el Servicio de Pilotaje (Ref. Artículo 30 Reglamento de Practicaje y Pilotaje).
 - b.- Los faros que se encuentren apagados, las observaciones a las ayudas a la navegación y los peligros para la navegación que no figuren en las Noticias Urgentes a los Navegantes.
 - c.- Las novedades que ameriten una acción inmediata de la Autoridad Marítima en resguardo de la seguridad y de la protección del medio ambiente acuático.
- Art. 809** Los Prácticos deberán verificar que el equipo de VHF esté en escucha permanente en Canal 16, debiendo cambiarse al canal de trabajo que se determine, una vez establecido el enlace. Por este medio se efectuará lo siguiente:
- a.- Avisar la hora del cruce de un paso con restricciones o regulado, conforme a lo indicado en el Derrotero.
 - b.- Establecer comunicaciones con otra nave a la vista o al tener conocimiento de su proximidad, coordinando la aplicación del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.
- Art. 810** Aquellas naves cuya eslora es superior a 230 metros o su calado es superior a 11 metros y que por Resolución de la Capitanía de Puerto su ingreso a Ancud esté prohibido, se considerará para efectos de permanencia en zona fuera de zona de pilotaje obligatorio, la estación de transferencia Laitec.

CAPÍTULO IX

DE LA EJECUCIÓN DE UNA MANIOBRA DE PUERTO

- Art. 901** Cuando se embarquen dos Prácticos, el de turno asumirá la ejecución de la maniobra y el segundo se desempeñará como Práctico asistente, actuando de acuerdo con lo que le solicite el que ejecuta la maniobra, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 11 del Reglamento de Prácticos.
- Art. 902** Los Prácticos deben informar a la Autoridad Marítima local de todo accidente, incidente u observaciones a la seguridad detectadas, que ocurran durante la ejecución de las maniobras.

CAPITULO X

DE LOS GASTOS DE VIAJE DE LOS PRÁCTICOS AUTORIZADOS DE CANALES Y DE PUERTO

- Art. 1001** El monto de los viáticos y gastos de sostenimiento que deban percibir los Prácticos, es fijado anualmente por resolución del Sr. Director General. (Ref. Artículo 120 del Reglamento de Tarifas y Derechos).
- Art. 1002** El pasaje aéreo para el traslado de cada Práctico al lugar de embarco o para el regreso a Valparaíso, contemplará 10 kilos de exceso de equipaje. Cuando la compañía aérea no acepte el citado exceso, el gasto que esto implique para el Práctico afectado será de cargo de la agencia que solicitó el pilotaje.
- Art. 1003** Los Prácticos Oficiales de Puerto que deban atender Solicitudes de Practicaje en puertos o terminales alejados de la sede de la Capitanía de Puerto a la que están destinados, tendrán derecho a percibir un pago para cubrir los gastos de sostenimiento y traslado, el cual será fijado anualmente por resolución del Sr. Director General, adecuado a cada Capitanía de Puerto.

CAPITULO XI

DE LAS AUSENCIAS EN EL ROL DE LOS PRÁCTICOS AUTORIZADOS DE CANALES Y DE PUERTO

- Art. 1101** Los Prácticos Autorizados de Canales, podrán ausentarse del Servicio hasta por 30 días corridos dentro de cada año calendario, sin expresar causa y previa información escrita al Jefe de la Oficina

de Pilotaje, indicando las fechas de inicio y término de esta ausencia. El término podrá ser extendido, pero no podrá ser adelantado.

Los Prácticos de Puerto podrán ausentarse del Servicio hasta por 30 días dentro de cada año calendario, previo aviso a la Autoridad Marítima Local o a la Oficina de Prácticos Local en caso corresponda, informando las fechas de inicio y término.

Art. 1102 El Práctico Autorizado que requiera ausentarse del rol por un periodo superior a 30 días acumulados en el año calendario, deberá elevar una solicitud al Director General, a través del Encargado del Servicio de Practicaje y Pilotaje o de la Autoridad Marítima Local o Jefe Oficina de Prácticos, si se trata de Práctico Autorizado de Puerto.

Art. 1103 Los Prácticos Autorizados de Canales que figuren en los 4 primeros lugares del rol no podrán solicitar ausentarse de éste.

No obstante, existiendo motivos de salud certificados, accidentes invalidantes fortuitos o fallecimiento, sean estos propios, de la cónyuge o familiares directos hasta el primer grado en la línea recta o segundo grado en la línea colateral, el práctico afectado será ubicado en el numeral 11 de precedencia en el rol hasta la fecha que indique el afectado.

Art. 1104 En caso de enfermedad o inhabilidad por cualquier causa, se debe dar aviso a la Oficina de Pilotaje si se trata de Prácticos Autorizados de Canales y a la Autoridad Marítima Local o Jefe de la Oficina de Prácticos Local, si se trata de Prácticos de Puerto, indicando los días de baja.

Esta situación deberá acreditarse mediante certificado médico o la licencia correspondiente. Si el periodo de baja es superior a 30 días, el afectado deberá presentar certificado de alta del médico tratante, visado por el Servicio de Medicina Preventiva, al Encargado del Servicio de Pilotaje y Practicaje o a la Autoridad Marítima correspondiente.

Art. 1105 Aquellos Prácticos autorizados de canales que soliciten ausentarse del rol continuarán avanzando hasta llegar al numeral 11. Los Prácticos de Puerto mantendrán su posición en la lista de servicios, para que no se altere el rol a su regreso.

Art. 1106 Sin perjuicio de lo establecido en los artículos precedentes, no podrá ausentarse simultáneamente más de un 25% de la dotación de Prácticos Autorizados de Canales y, en el caso de los Prácticos Autorizados de Puerto, la cantidad máxima de ellos que podrá ausentarse simultáneamente desde cada puerto o sistema de puertos y terminales, será aquella que no produzca deterioro en la eficiencia del Servicio, lo que determinará cada Autoridad Marítima Local.

Art. 1107 Los Prácticos Autorizados de Canales podrán solicitar por escrito al Jefe de la Oficina de Pilotaje ser retrasados en 6, 12, 18 o más lugares múltiplos de 6 en el rol, con excepción de aquellos que se encuentren en los primeros 7 lugares.

Art. 1108 Si por razones personales el Práctico solicita no cumplir una comisión a la que ha sido ya designado, se le aplicará el siguiente procedimiento:

- a.- Para el caso de rechazo a una comisión en nave de carga "Normal Mediana", se le ubicará en el último lugar del rol de designaciones.
- b.- Para el caso de rechazo a una comisión en nave de carga "Normal Grande", como también en el caso de una nave de pasajeros "Normal Mediana", se le ubicará en el último lugar del rol de designaciones y se le registrará en la columna respectiva del Anexo "B", la Letra siguiente a la que tenía al momento del rechazo de la nave.
- c.- Para el caso que el rechazo sea de una nave "Mayor", "Menor" "Normal Pequeña" o en "Comisión Especial", junto con ubicar al Práctico Autorizado de Canales en la última posición del rol de designaciones, se le aplicará lo siguiente:
 - 1) Nave "Menor" "Normal Pequeña" y nave en "Comisión Especial", registrar en la columna respectiva del Anexo "B", la letra anterior a la que tenía al momento del rechazo de la nave.
 - 2) Nave "Mayor", sea de Carga o de Pasajeros, registrar en la columna respectiva del Anexo "B", la letra siguiente a la que tenía al momento del rechazo de la nave.

- d.- Se entenderá por rechazo a una comisión de pilotaje, a la manifestación personal expresa por parte del Práctico de que por motivos personales no cumplirá tal comisión en la nave designada, lo que debe ser informado por escrito a la Oficina de Pilotaje.

CAPITULO XII

DE LOS SEGUROS CONTRA TODO RIESGO PRÁCTICOS DE CANALES Y PUERTO

Art. 1201 Los Prácticos de canales estarán cubiertos por un seguro contra todo riesgo involucrado en el cumplimiento de la comisión respectiva, contratado por el Armador o el Agente de Nave, desde el momento en que son designados para cumplir la comisión y hasta que ella termine, luego de entregar el Parte de Viaje en la Oficina de Pilotaje. Para el caso de una nueva designación la cobertura se iniciará al momento de ser designados para esa nueva comisión finalizando la cobertura del seguro de la comisión anterior.

Para el caso de un pilotaje local, el o los prácticos, estarán cubiertos temporalmente por el seguro de esa comisión hasta el término del pilotaje local, retomando la cobertura de la comisión anterior, hasta su regreso al lugar de residencia habitual o presentación en la oficina de Pilotaje.

Art. 1202 Los Prácticos de Puerto estarán cubiertos por un seguro contra todo riesgo involucrado en el cumplimiento de la comisión respectiva, contratado por el Armador o el Agente de Nave, desde el momento en que son notificados de una maniobra y hasta dos horas después de haber registrado su ejecución en el sistema integral de atención a la nave (SIAN), de la Capitanía de Puerto correspondiente.

Los Prácticos de Puerto que deban desplazarse para apoyar maniobras en una Capitanía de Puerto distinta de la que habitualmente desempeñan sus labores, el seguro de vida los cubrirá desde el momento que son notificados de la maniobra y hasta dos horas después de haber sido registrada su ejecución en el sistema de atención a la nave (SIAN), en su Capitanía de Puerto de Origen.

Art. 1203 El monto asegurado será el que se indica en el artículo 14 del D.S. (M) N° 397, de 1985 y considerará los siguientes sucesos a lo menos:

- a.- Fallecimiento por accidente, riesgo de la naturaleza o acto de terceros, padecido a consecuencia o con ocasión de la comisión, por el total del monto asegurado.
- b.- Fallecimiento por enfermedad contraída a consecuencia o con ocasión de la comisión, por el total del monto asegurado.
- c.- Desaparecimiento por naufragio o caída al mar durante la comisión, por el total del monto asegurado, una vez cumplido el plazo establecido en el artículo 81, número 8, del Código Civil.
- d.- Trámites legales y traslado de los restos mortales hasta el lugar de su residencia o donde indiquen los deudos, con un tope máximo de 110 UF.
- e.- Inhabilidad total o parcial y permanente a consecuencia de accidentes, riesgo de la naturaleza o actos de terceros o enfermedades padecidas a consecuencia o con ocasión de la comisión, por el total del monto asegurado.
- f.- Gastos por asistencia médica, farmacéutica y atención ambulatoria, por causa de accidente, riesgo de la naturaleza, acto de terceros o enfermedad, padecidos a consecuencia o con ocasión de la comisión, con un límite de 365 días y el 15% del monto asegurado, incluyendo gastos de enfermeras y cargos propios de hospital.
- g.- Indemnización diaria por inhabilidad o incapacidad temporal por causa de accidente, enfermedad, riesgo de la naturaleza o acto de tercero, padecido a consecuencia o con ocasión de la comisión, por un monto equivalente al 0,12% diario del monto asegurado, con un máximo de 180 días.
- h.- Gastos de hospitalización por causa de accidente, enfermedad, riesgo de la naturaleza o acto de terceros, a consecuencia o con ocasión de la comisión, a razón de un 0,25% diario del monto asegurado, con un límite de 180 días, incluyendo gastos de enfermera u otros propio de la hospitalización.

- i.- Traslados, evacuaciones médicas a un centro hospitalario o repatriación al lugar de residencia habitual del enfermo o accidentado, o donde indiquen sus familiares, por un monto equivalente a 100 UF. como máximo.
- j.- En el evento en que el Práctico accidentado o enfermo requiera ser acompañado durante su traslado, evacuación y posterior hospitalización, por otro Práctico, cubrirá los gastos de sostenimiento del práctico acompañante, mientras se defina la situación del Práctico afectado a razón de lo indicado en el D.S. 427, art. 120, Resolución de Sostenimiento emitida por el D.G.T.M. y M.M. por un máximo de tres días y con el costo adicional del pasaje de regreso a su lugar de residencia habitual.
- k.- Gastos de traslado y alojamiento de un familiar para acompañar al afectado durante la hospitalización fuera del lugar de su residencia habitual a razón de 0,1% diario del monto asegurado, con un máximo de 15 días.
- l.- Pérdida o daño parcial o total de su equipaje personal, sus equipos profesionales y elementos necesarios para cumplir su función de práctico de canales, ya sean estos propios o de la DIRECTEMAR con un tope de 3,5% del monto asegurado.

Art. 1204 El seguro cubrirá a los Prácticos de Canales y de Puerto, durante las 24 horas del día, en los términos indicados en el artículo 1203, ante todo accidente o enfermedad contraída a consecuencia o con ocasión de la comisión de practicaje o pilotaje, aun cuando ésta los conduzca al extranjero, incluyendo los trayectos de ida y regreso, cualquiera sea el medio de traslado que se emplee.

Cada Práctico nombrará al beneficiario de este seguro.

Art. 1205 El Armador o el Agente de Nave es responsable ante la Dirección General de la suscripción de este seguro, así como de las omisiones en el cumplimiento de las condiciones antes descritas.

El Armador o el Agente enviarán a la Oficina de Pilotaje o a la Capitanía de Puerto según corresponda, una copia de la póliza del seguro vigente, lo que será controlado por las autoridades antes mencionadas.

Art. 1206 El procedimiento para activar el seguro será el siguiente:

a.- Prácticos de Canales.

- 1) Deberán consignar en el Parte de Viaje, la mayor cantidad de información del accidente. En caso de que éste se produzca a bordo, solicitar al Capitán que la información del accidente quede registrada en la bitácora de la nave e idealmente, obtener un documento firmado por el Capitán.
- 2) Al desembarco, informar a la Autoridad Marítima de la situación.

b.- Prácticos de Puerto.

- 1) Presentar un documento al Capitán de Puerto, indicando los antecedentes que motivan la activación del seguro. De tratarse de un accidente grave o fallecimiento, esta responsabilidad recaerá en el Práctico Oficial de su jurisdicción o, en ausencia de ese, por el Práctico Autorizado más antiguo, o el Oficial de Servicio de la Capitanía.
- 2) La Capitanía de Puerto o la Oficina de Pilotaje, según corresponda, enviará este documento a la agencia contratante del servicio, con copia al Práctico afectado, el cual desde ese momento asumirá los trámites necesarios para hacer efectiva la cobertura del seguro, directamente con la agencia o corredora de seguros según corresponda.
- 3) Ante la imposibilidad de que ese procedimiento pueda ser ejecutado por el Práctico que debe activar el seguro (accidente grave o fallecimiento), el Práctico acompañante, en coordinación con el beneficiario del seguro o la Autoridad Marítima que corresponda, podrá efectuar el procedimiento, el que será igualmente válido para efectos de hacer efectivo el seguro en cuestión.

CAPÍTULO XIII

DE LAS INSTRUCCIONES ESPECIALES PARA LA GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE PUNTA ARENAS

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1301 Los Prácticos Oficiales y Autorizados dependientes de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, darán cumplimiento al Reglamento de Prácticos, al Reglamento de Practicaje y Pilotaje, sus Instrucciones Complementarias y la Directiva de Habilitación.

- Art. 1302** Los Prácticos Oficiales y Autorizados dependientes de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, realizarán funciones de Practicaje y Pilotaje Local en forma paralela.
- Art. 1303** Los Prácticos Oficiales dependen militarmente del Gobernador Marítimo y administrativamente del Jefe de la Oficina de Practicaje y Pilotaje de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- Art.1304** Los Prácticos Autorizados, durante el desempeño de sus funciones, dependen operativa y administrativamente del Jefe de la Oficina de Practicaje y Pilotaje de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.
- Art. 1305** El reemplazante del Jefe de la Oficina de Practicaje y Pilotaje de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, por motivos de comisión, enfermedad o permiso, será nombrado por Resolución del Gobernador Marítimo y recaerá principalmente en algún Práctico Oficial. Ante la imposibilidad de asumir como reemplazante un Práctico Oficial, el Gobernador Marítimo nombrará en el puesto a un funcionario de la Repartición, debiendo realizar todas las funciones administrativas del cargo.

DEL PRACTICAJE

- Art. 1306** En caso de necesidad de Pilotaje y al no existir Prácticos en el área de Magallanes disponibles, se solicitará una designación a la Oficina de Pilotaje de Valparaíso, objeto cumplir un servicio eficiente y oportuno.
- Art. 1307** Cuando se solicite una maniobra, el Jefe de la Oficina de Practicaje y Pilotaje deberá verificar que la solicitud sea correcta en cuanto a horarios, mareas, apoyos o resoluciones especiales. De no ser correcta, deberá objetarla e informar a la Agencia para que se modifique. Mientras no se corrija por parte de la Agencia, no se notificará al Práctico de la maniobra.

Los Prácticos no deberán realizar maniobras sin que ésta haya sido ingresada al sistema o solicitada por escrito al Jefe de la Oficina. La maniobra solicitada por escrito tendrá la misma validez referida al seguro de los Prácticos que una ingresada al sistema SIAN.

Una vez finalizada las maniobras, el práctico deberá ejecutar sus maniobras en el sistema dentro de las próximas 12 horas.

Art. 1308 Establecida la dotación de Prácticos Oficiales y Autorizados para la Gobernación Marítima de Punta Arenas, el Jefe de la Oficina de Practicaje y Pilotaje deberá confeccionar un Rol de Turno y Retén mensual, para cubrir las maniobras en Muelles y Terminales del área de Magallanes.

Art. 1309 Para sitios o terminales en que el viaje de traslado de los Prácticos sea mayor a las 2 horas mínimas de presentación de la solicitud de maniobra, se establece que las Agencias deberán considerar las siguientes antelaciones para solicitarla:

- Prat, Mardones, Guillermo y Varadero Asmar	: 02 hrs.
- Cabo Negro	: 04 hrs.
- Gregorio y Pecket	: 06 hrs.
- Clarencia	: 12 hrs.
- Terminal Otway	: 06 hrs.
- Natales	: 24 hrs.
- Puerto Williams	: 48 hrs.

Art. 1310 Para las maniobras en Puerto Natales, concurrirá, preferentemente, el Práctico Oficial de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.

Art. 1311 Las maniobras de apoyo a la jurisdicción de Puerto Williams, serán cubiertas, preferentemente, por el Práctico Oficial de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.

DEL PILOTAJE

Art. 1312 Los Prácticos Oficiales y Autorizados de Punta Arenas efectúan los pilotajes locales que se realizan desde y hacia puertos y canales comprendidos dentro del área formada entre la Boca Oriental del Estrecho de Magallanes, la Boca Occidental del Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos y todos los Fiordos, Senos y Estuarios a lo largo de dichas rutas, incluyendo el Seno Otway.

Art. 1313 Las designaciones se efectuarán en los horarios indicados a continuación:

- | | | |
|-----|-----------------|---------------------------|
| a.- | Lunes a viernes | : 08:30 hrs. a 17:00 hrs. |
| b.- | Sábado | : 08:30 hrs. a 12:00 hrs. |

En "Urgencias" durante los días festivos se avisará al Jefe de la Oficina de Practicaje y Pilotaje de Punta Arenas o en su ausencia al Práctico de Turno, para que realice la designación.

Como norma no habrá reasignaciones, excepto por emergencias, problemas personales justificados o por necesidad del servicio, justificada por el Jefe de la Oficina.

Art. 1314 Los Pilotajes en el Área de Magallanes se efectuarán con 2 Prácticos en todos los tramos, excepto dentro del tramo Ba. Posesión / Punta Arenas; Ba. Posesión /Cabo Negro; Ba. Posesión/ Ba. Gregorio; Pta. Arenas / Ba. Gregorio; Cabo Negro / Punta Arenas; Ba. Laredo / Punta Arenas; Cabo Negro / Ba. Gregorio y Viceversa, para naves de 200 metros de LOA o menores, que se efectuarán con 1 Práctico.

Art. 1315 Las designaciones de pilotajes locales área Cabo de Hornos / Williams / Ushuaia, serán realizadas por la Gobernación Marítima de Punta Arenas, nombrando al Práctico Oficial de Puerto Williams. Si dicho Práctico Oficial no puede cumplir con todas las solicitudes por sobreponerse dos o más naves en horario, la Gobernación Marítima de Puerto Williams debe solicitar apoyo a la Gobernación Marítima de Punta Arenas y los detalles los coordinará el Práctico Oficial.

Art. 1316 Para las naves que soliciten los tramos desde Cabo de Hornos / Williams / Ushuaia / Pta. Arenas, las Agencias deben solicitar el pilotaje a la Oficina de Practicaje y Pilotaje de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, la que designará a los Prácticos Locales para dicha comisión y coordinará el traslado correspondiente.

DE LA DESIGNACIÓN DE PILOTAJES

Art. 1317 Prácticos Oficiales

- a.- Se conformará un Rol entre los Prácticos Oficiales según la fecha y hora del último desembarco.
- b.- Los Prácticos Oficiales serán nombrados de acuerdo a la precedencia en su Rol, adjudicándose un nuevo pilotaje local, de acuerdo a lo que disponga el Jefe de la Oficina de Practicaje y Pilotaje de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.

Art. 1318 Prácticos Autorizados

- a.- Los Prácticos Autorizados conformarán un Rol de acuerdo a la fecha y hora del último desembarco.

- b.- Los Prácticos Autorizados serán nombrados para una nueva comisión de pilotaje local, de acuerdo a la precedencia en el Rol de designaciones y a la hora de la solicitud, verificando que estén habilitados para el tipo y porte de la nave y la ruta a navegar, manteniendo la cantidad de comisiones entre Prácticos Oficiales y Autorizados, de acuerdo al factor antes mencionado.
- c.- No se podrán repetir en comisiones sucesivas los desembarcados de naves de carga: Menores de 6.000 TRG., o del grupo de naves Grandes Mayores de 44.000 TRG., de Posesión a Pta. Arenas, Grandes Mayores de 44.000 TRG., o Medianas Mayores de 6.000 TRG., de Posesión / Félix y del Área Beagle / Cabo de Hornos.

A menos que no existan Prácticos disponibles en el área.

- d.- Para naves Menores de 6.000 TRG., en tramos Área Beagle - Cabo de Hornos - Félix, sólo se considerará como una nave normal Menor de 6.000 TRG.
- e.- Si se anula una solicitud por parte de una Agencia después de haber designado a los Prácticos, éstos se reincorporan al rol manteniendo su precedencia anterior o con el N° 0.

DEL CUMPLIMIENTO DE UNA COMISIÓN DE PILOTAJE

Art. 1319 En la navegación con 2 Prácticos, ésta debe ser programada y desarrollada en equipo, prestándose colaboración. En caso de no existir acuerdo entre los Prácticos, el jefe de la comisión resolverá lo pertinente. El jefe de la comisión será el más antiguo según lo establecido en el artículo 11 del D.S. (M) N° 398, de fecha 08 de mayo de 1985.

Art. 1320 Si se recalca a un muelle o terminal, dentro de la zona de pilotaje obligatorio, la hora de finalización del pilotaje es la hora de recalada al límite del puerto o el inicio de la maniobra de atraque o amarre.

- Art. 1321** Si se zarpa de un muelle o terminal, la hora de inicio del pilotaje es la finalización de la maniobra de desatraque o desamarre.
- Art. 1322** Si desde el inicio hasta el término del pilotaje, de acuerdo a los 2 párrafos anteriores o a las horas de embarco y desembarco en zonas de transferencias, dicha navegación de pilotaje tiene una duración **mayor a 8 horas**, se tendrá derecho al cobro del artículo 314, del D.S. (M) N° 427.
- Art- 1323** Finalizada la comisión de pilotaje, los Prácticos presentarán un Parte de Viaje, dentro de las 12 horas siguientes al desembarco, momento en que quedarán incorporados oficialmente al rol de designaciones según la hora de desembarco informada por la Autoridad Marítima Local.

El Práctico que no cumpla con la presentación de 2 Partes de Viaje, quedará fuera del rol de designaciones mientras no lo presente.

El Parte de Viaje debe confeccionarse en el formato correspondiente y enviado por correo electrónico o entregado personalmente a la Oficina de Practicaje y Pilotaje de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, para la tramitación de las observaciones a las Agencias y a los distintos servicios correspondientes.

ANEXOS:

“A” : GUÍA DE PROCESO DE DESIGNACIÓN DE NAVES Y NOMINACIÓN DE PRÁCTICOS AUTORIZADOS DE CANALES EN COMISIONES DE PILOTAJE.

“B” : GUÍA DESIGNACIÓN DE COMISIONES DE PRÁCTICOS AUTORIZADOS DE CANALES.

VALPARAÍSO, 20 de Octubre de 2017.

(Fdo.)

GUILLERMO LÜTTGES MATHIEU
CONTRAALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

ANEXO "A"
GUIA PROCESO DE DESIGNACION NAVES Y NOMINACIÓN PRÁCTICOS DE CANALES COMISIONES DE PILOTAJE

PROCESO	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES
LUNES	DESIGNACIÓN 09 00 hrs	Zarpe 5ª Región o Los Vilos	Zarpe de otros puertos, Bs. Aires o Montevideo	Zarpe de Ushuaia, P. Madryn, P. Williams y Cabo de Hornos						
	DESIGNACIÓN 16 00 hrs		Zarpe 5ª Región o Los Vilos	Zarpe de otros puertos, Bs. Aires o Montevideo	Zarpe de Ushuaia, P. Madryn, P. Williams y Cabo de Hornos					
MARTES		DESIGNACIÓN 16 00 hrs		Zarpe 5ª Región o Los Vilos	Zarpe de otros puertos, Bs. Aires o Montevideo	Zarpe de Ushuaia, P. Madryn, P. Williams y Cabo de Hornos				
MIÉRCOLES			DESIGNACIÓN 16 00 hrs		Zarpe 5ª Región o Los Vilos	Zarpe de otros puertos, Bs. Aires o Montevideo	Zarpe de Ushuaia, P. Madryn, P. Williams y Cabo de Hornos			
JUEVES				DESIGNACIÓN 16 00 hrs		Zarpe 5ª Región o Los Vilos	Zarpe de otros puertos, Bs. Aires o Montevideo	Zarpe de Ushuaia, P. Madryn, P. Williams y Cabo de Hornos		
VIERNES					DESIGNACIÓN 16 00 hrs		Zarpe 5ª Región o Los Vilos	Zarpe de otros puertos, Bs. Aires o Montevideo	Zarpe de Ushuaia, P. Madryn, P. Williams y Cabo de Hornos	
SABADO						DESIGNACIÓN 10 00 hrs		Zarpe 5ª Región o Los Vilos	Zarpe de otros puertos, Bs. Aires o Montevideo	Zarpe de Ushuaia, P. Madryn, P. Williams y Cabo de Hornos
DOMINGO							No hay designación NORMAL			

CUANDO AL COMPARAR LA SECUENCIA DE EVENTOS ESTABLECIDA EN ESTE CUADRO PARA LA DESIGNACIÓN, CON EL DÍA DE LA SEMANA DE LA NAVE QUE SOLICITA PILOTAJE, SE CONCLUYE QUE ÉSTA DEBIERA HABER SIDO YA DESIGNADA, SE ENTENDERÁ QUE REQUIERE **DESIGNACIÓN "FUERA DE HORARIO"** Y LOS PRÁCTICOS SERÁN **DESIGNADOS DE INMEDIATO**.

DESPACHO PRESENCIAL SE ENTIENDE CUANDO LOS PRÁCTICOS DESIGNADOS CONCURREN PERSONALMENTE A LA OFICINA DE PILOTAJE A RECIBIR LA DOCUMENTACIÓN CORRESPONDIENTE DE LA COMISIÓN. SE MATERIALIZARA EN LAS 4 PRIMERAS COMISIONES.

DESPACHO NO PRESENCIAL ES CUANDO SÓLO RECIBEN INSTRUCCIONES A DISTANCIA Y LA DOCUMENTACIÓN SE LEGALIZA A SU REGRESO. SISTEMA QUE SE USARA NORMALMENTE.

FDO.
 GUILLERMO VALENZUELA GOUDIE
 CONTRAALMIRANTE
 ENC. DEL SERVICIO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE

ANEXO B

GUIA DESIGNACIÓN COMISIONES PRACTICOS AUTORIZADOS DE CANALES

TRG		DESIGNACIÓN – NAVE PRÓXIMA COMISION											
		Comisiones Especiales	De Carga						De Pasajeros				
			MENOR	NORMAL			MAYOR		NORMAL	MAYOR			
			Muy Pequeña	Pequeña	Mediana	Grande	Muy Grande	Extra Grande	Mediana	Grande	Muy Grande	Extra Grande	
Tipo Comisión ÚLTIMA COMISIÓN		Menor de 4.000 Turismo, yate, científica u otras, con permanencia de más de 120 horas en la Zona de Pilotaje Obligatorio.	Menor de 10.000 Menor de 12.000 factor <1.0	De 10.000 a menor de 24.000 Menor de 12.000 TRG. Ida y regreso E. de M.	De 24.000 a menor de 40.000 De 40.000 a menor de 67.000 LOA mayor de 230 mtrs. De 12.000 a menor de 20.000 Ida y reg. C. Pat. Y E.M.	De 40.000 a menor de 54.000 De 20.000 a menor de 27.000 Ida y reg. C. Pat. Y E.M.	De 54.000 a menor de 86.000 De 27.000 a menor de 43.000 Ida y reg. C. Pat. Y E.M.	De 86.000 o mayor	De 4.000 a menor de 16.000 De 4.000 a menor de 18.000 Ida y reg. Natales	De 16.000 a menor de 42.000 De 18.000 a menor de 36.000 Ida y reg. Natales	De 42.000 a menor de 70.000 De 36.000 o mayor Ida y reg. Natales	De 70.000 o mayor	
		MENOR (*)	NO	NO	SI (letra)	SI	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)
		NORMAL	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)
		MAYOR CARGA	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)
		MAYOR PASAJE	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)	SI (letra)

(Fdo.)

GUILLERMO VALENZUELA GOUDIE

CONTRAALMIRANTE

ENCARGADO DEL SERVICIO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE