



**ARMADA DE CHILE
DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO
Y DE MARINA MERCANTE**

OBJ.: IMPARTE INSTRUCCIONES PARA EL CONTROL DE TRAFICO MARITIMO EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES.

- REF.: A.- LEY DE NAVEGACION, D.L. N° 2.222 DE 21-MAYO-1978.
B.- D.F.L. N° 292, DE 1953, LEY ORGANICA DE LA DGTM. Y MM.
C.- CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR, 1954.
D.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1979.
E.- REGLAMENTO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE, D.S. N° 397, DE 08-MAYO-1985.
F.- REGLAMENTO DE RECEPCION Y DESPACHO DE NAVES, D.S. N° 364, DE 29-ABRIL-1980.
G.- REGLAMENTO DE TARIFAS Y DERECHOS DE LA DGTM. Y MM., D.S. N° 427, DE 25-JUNIO-1979.
H.- SERVICIO DE BUSQUEDA Y RESCATE MARITIMO, D.S. (M) N° 1.190, DE 29-DICIEMBRE-1976.
I.- REGLAMENTO DE ORDEN, SEGURIDAD Y DISCIPLINA EN LAS NAVES Y LITORAL DE LA REPUBLICA, D.S. (M) N° 1.340 BIS, DE 14-JUNIO-1941.**
-

I.- INFORMACIONES.

- A.- A la DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE, le corresponde velar por la seguridad de la navegación en las aguas de su jurisdicción nacional, con el objeto primordial de proteger la vida humana en el mar y el medio ambiente marino.

Consecuentemente, la DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE, debe mantener un eficaz y permanente control de tráfico marítimo para activar oportunamente el sistema de búsqueda y rescate sobre el área geográfica asignada a la República de Chile según Convenios Internacionales vigentes.

Se hace necesario que el Estrecho de Magallanes, debido a su gran densidad del tráfico marítimo, intensas corrientes marinas de dirección variables, alto porcentaje de malos tiempos, gran número de plataformas de prospección y de explotación del lecho submarino, sea zona de navegación en la cual se deba contar con todos los equipos y ayudas a la navegación y en el 100% de operatividad.

- B.- En general, las disposiciones vigentes establecen que toda nave que utilice el Estrecho para su navegación, acredite poseer las condiciones aptas de navegabilidad y las garantías que cubran la responsabilidad ante eventuales siniestros o contaminaciones que pudiere causar.

Estas disposiciones son verificadas por los Pilotos comisionados, al inicio de su pilotaje.

En los casos particulares que no sea obligatorio el pilotaje y no embarquen pilotos, hay necesidad de establecer un sistema eficaz que, en reemplazo de la función específica de éstos, pueda permitir conocer oportunamente la existencia de las condiciones de navegabilidad para su tráfico por el Estrecho.

II.- **INSTRUCCIONES.**

- A.- Toda nave de cualquier tipo y nacionalidad, que utilice para su navegación el Estrecho de Magallanes, deberá cumplir con las siguientes normas:

- 1.- Informará por mensaje su ETA de ingreso al estrecho, con 12 horas de anticipación. Dicho mensaje deberá contener los siguientes datos:
 - N° del mensaje.
 - Nombre de la nave.
 - N° de palabras.
 - Fecha.
 - Hora UTC.
 - MARITGOB PAR.
 - Texto.
 - Nombre de la nave, ETA, eslora, calados máximos, arqueo bruto, puerto de destino, ETA, zona pilotos, firma Capitán.
- 2.- Durante toda la travesía del estrecho, las naves deberán tener escucha y atención permanente en VHF Canal 16 y en radiotelefonía 2182 KHZ.
- 3.- Informará a la Gobernación Marítima de Punta Arenas, su ingreso y salida del Estrecho cuando se encuentre a través del Faro Punta Dúngenes, Faro Punta Anxious, Isla Tamar o Cabo Pilar, según corresponda.

Posteriormente, durante la navegación por el Estrecho, informará su situación geográfica y velocidad de acuerdo al siguiente criterio:

- a.- Naves que navegan sin práctico, cada cuatro horas.
 - b.- Naves que navegan con práctico a las 0800 y 2000 horas.
- 4.- Se establecen tres áreas de espera y aptas para que fondeen aquellos buques que, por razones de seguridad a la navegación, deban esperar para el cruce de las angosturas, de acuerdo a las instrucciones que disponga al respecto la Autoridad Marítima, según los requerimientos del tráfico marítimo.

Para estos efectos, fíjense, dentro de los límites determinados, las siguientes áreas de espera para el cruce de Primera y Segunda Angostura:

Bahía Posesión:	L= 52° 19' 20" S.	G= 68° 58' 30" W.
	L= 52° 19' 20" S.	G= 68° 53' 30" W.
	L= 52° 21' 20" S.	G= 68° 58' 30" W.
	L= 52° 21' 20" S.	G= 68° 53' 30" W.

Bahía Felipe:	L= 52° 45' 05" S.	G= 70° 00' 20" W.
	L= 52° 44' 25" S.	G= 69° 58' 10" W.
	L= 52° 45' 15" S.	G= 69° 57' 15" W.
	L= 52° 45' 55" S.	G= 69° 59' 30" W.

Punta Arenas:	L= 53° 10' 53" S.	G= 70° 54' 06" W.
	L= 53° 10' 53" S.	G= 70° 53' 27" W.
	L= 53° 11' 19" S.	G= 70° 53' 27" W.
	L= 53° 11' 19" S.	G= 70° 54' 06" W.

- 5.- Acreditarán la existencia y vigencia de los siguientes certificados internacionales y de acuerdo al tipo de buque:
- a.- Certificado de Seguridad de Construcción.
 - b.- Certificado de Seguridad de Equipo.
 - c.- Certificado de Seguridad Radiotelegráfica o Radiotelefonía, según el caso.
 - d.- Certificado correspondiente que acredite que la nave tiene un Seguro u otra garantía financiera, de acuerdo a lo establecido en el Art. 146° de la Ley de Navegación. (De la responsabilidad civil por los daños derivados de los derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas).

Estos certificados serán aceptados a menos que haya claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado.

- 6.- Además, los buques deberán cumplir los siguientes requisitos:
- a.- Tener un girocompás en buen estado de operación, con su grado de error debidamente conocido y un repetidor en el puente operando normalmente, y sus compases magnéticos de gobierno compensados adecuadamente para la navegación con su tablilla de desvíos al día, la que no podrá tener más de un año de antigüedad.
 - b.- Estar provistos de los equipos y elementos de navegación, en conformidad con las reglas exigibles a la nave, contenidas en el anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974.
 - c.- Contar a lo menos con un radar en buenas condiciones.
 - d.- Tener a bordo, debidamente actualizadas, las publicaciones chilenas que se señalan a continuación: cartas de navegación, derroteros, lista de faros, tablas de mareas y las demás publicaciones náuticas que sean necesarias para la conducción de la nave a través del Estrecho de Magallanes.
 - e.- Tener en buen estado de funcionamiento todos los elementos de fondeo y maniobras; la maquinaria principal, auxiliar y de emergencia y los elementos de ayuda a la navegación.
 - f.- Mantener las maniobras de plumas o grúas trincadas en sus respectivos calzos, de manera de no interferir los campos visuales desde el puente de gobierno de la nave.
- 7.- La existencia y vigencia de los certificados mencionados en el párrafo de la letra e), del presente acápite, y el cumplimiento de las exigencias contenidas en el párrafo precedente, serán revisadas por los pilotos embarcados mientras se efectúa la navegación por el Estrecho.
- 8.- Aquellos buques que no embarquen pilotos, deberán fondear en las áreas de espera de cruce para la revisión de las exigencias, a que hace referencia el párrafo anterior, por parte de la Autoridad Marítima. Esta revisión se efectuará en el primer cruce de la nave y posteriormente cada doce meses.

No obstante, la Autoridad Marítima podrá practicar visitas intermedias con el objeto de verificar la existencia y funcionamiento de los equipos y elementos exigibles para la navegación.

- 9.- Para aquellas naves que no tengan los certificados vigentes, ni cumplan los requisitos respecto a elementos y equipos para la navegación, la Autoridad Marítima dispondrá las medidas conducentes para que la nave regularice sus condiciones necesarias para la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

La Autoridad Marítima sólo autorizará la continuación de la navegación, una vez se hayan cumplido las medidas por ella dispuestas.

III.- ASPECTOS RELATIVOS A COBROS DE PILOTAJE Y SEÑALIZACION MARITIMA.

- A.- Para los efectos del cobro de los servicios de pilotaje y señalización marítima, se aplicarán las tarifas fijadas de acuerdo al Reglamento de Tarifas y Derechos de la DGTM y MM., aprobado por D.S. (M) N° 427, de 25-JUNIO-1979.
- B.- Si hubiere pilotaje circunstancial o éste se ejerciere sobre parte del Estrecho, a solicitud del Capitán de la Nave, se aplicará el 100% de la tarifa de pilotaje correspondiente.

Igualmente se aplicará el 100% de la tarifa sobre los tramos que involucra el contrato de pilotaje aún cuando el Capitán de la nave se desista del pilotaje solicitado.

IV.- OTRAS NORMAS COMPLEMENTARIAS.

- A.- Toda nave que navegue el Estrecho de Magallanes y que está en situación anormal de navegación o peligro de sufrir un siniestro marítimo, deberá dar cuenta oportunamente a la Autoridad Marítima, objeto estar en conocimiento del hecho y prestarle pronto auxilio en caso necesario.
- B.- Se prohíbe absolutamente arrojar lastre, escombros o basuras y derramar petróleo o sus derivados o residuos en las aguas sometidas a la jurisdicción indicada, en conformidad a los acuerdos internacionales suscritos por nuestro país y a la reglamentación interna vigente sobre esa materia.
- C.- La Autoridad Marítima de Punta Arenas adoptará las medidas conducentes a fin de que la Gobernación Marítima y la Capitanía de Puerto de Punta Delgada, mantengan siempre en existencia las publicaciones náuticas I.H.A., debidamente corregidas, necesarias para la navegación por el Estrecho de Magallanes y canales, y destinadas a proveer a las naves que las requieran, al precio oficial de venta.

- D.- Toda nave que infrinja las normas contempladas en la presente Directiva, será sancionada en conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes.

- E.- La presente Directiva complementará las instrucciones contenidas en el Derrotero de la Costa de Chile, Volumen IV, para la navegación por el Estrecho de Magallanes.

Valparaíso, 11 de Mayo de 1987

GUSTAVO PFEIFER NIEDBALSKI
CONTRAALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL