

ARMADA DE CHILE

TM-008

PUBLICO

**REGLAMENTO  
DE PRACTICAJE  
Y PILOTAJE**

CUARTA EDICION



DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE

**2015**

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

**REGLAMENTO  
DE PRACTICAJE  
Y PILOTAJE**

**CUARTA EDICION**

**DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE**  
**OFICINA DE REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARITIMAS**

Dirección: Errázuriz 537 Valparaíso - Teléfono 56-32-20 80 00  
Telefax 56-32-20 82 96 Télex 23 06 02 CL / 33 04 61 CK

Nombre Publicación : Reglamento de Practicaje  
Territorio Marítimo : y Pilotaje

Código Publicación : TM - 008  
Territorio Marítimo :

N° de Stock : 7530-N01-0447

CUARTA EDICION – 21 de Abril de 2015

**SE ENCUENTRA PUBLICADO SOLAMENTE EN WEB**

**REPUBLICA DE CHILE**  
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
SUBSECRETARIA DE MARINA

APRUEBA REGLAMENTO DE PRACTICAJE  
Y PILOTAJE.

DECRETO SUPREMO (M) N° 397.-

SANTIAGO, 08 de Mayo de 1985

Hoy se decretó lo que sigue :

VISTO : Lo manifestado por la Comandancia en Jefe de la Armada en su oficio, Reservado N° 12600/2 de fecha 24 de Abril de 1985; lo dispuesto en el párrafo 3° del Título III del Decreto Ley N° 2.222 de 1978; las disposiciones contenidas en el D.F.L. N° 292 de 1953 y las atribuciones que me confiere el N° 8 del artículo 32 de la Constitución Política de la República de Chile,

DECRETO :

1.- DEROGANSE los Capítulos III, IV, V, VI, VII y VIII del "Reglamento de Practicaje y Pilotaje para la República" aprobado por Decreto Supremo N° 1.836 de 20 de Julio de 1955,

2.- APRUEBASE EL SIGUIENTE REGLAMENTO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE.

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese.

Fdo.) Augusto PINOCHET Ugarte, Capitán General, Presidente de la República.

Fdo.) Patricio CARVAJAL Prado, Vicealmirante, Ministro de Defensa Nacional.

## INDICE DE TITULOS

	<b>Página</b>
TITULO 1 Disposiciones Generales.....	7
TITULO 2 De los Servicios de Practicaje.....	9
TITULO 3 De los Servicios de Pilotaje.....	13
TITULO 4 Rutas de Canales y del Estrecho de Magallanes.....	18
TITULO 5 Estaciones de Transferencia.....	20
TITULO FINAL.....	21
FICHA TECNICA.	

## APENDICE

### AL REGLAMENTO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE

APENDICE "1" Resolución D.G.T.M y M.M. Ordinario N° 12.600/47 Vrs., del 1 de Septiembre de 2009. Fija Áreas de Desembarco de Prácticos de Puerto, Límites de Puerto, Zona de Espera de Prácticos, Estaciones de Transferencia y Rutas de Entrada y Salida de Puertos.....	27
- Anexo "A" - Fija Límites de Puerto, Zona Espera de Prácticos, Estaciones de Transferencia y Rutas de Entrada y Salida de Puerto.....	28
- Anexo "B" - Fija Áreas de Desembarco de Prácticos...	55
APÉNDICE "2" Resolución D.G.T.M. y M.M. Ordinario N° 12100/41 Vrs., de 5 de Octubre de 2011. Imparte instrucciones complementarias al Reglamento de Practicaje y Pilotaje y Reglamento de Prácticos, con Anexo "A" y "B".....	63
- Anexo "A" – Guía Proceso de Designación Navas y Nominación Prácticos de Canales Comisiones de Pilotaje.....	97
- Anexo "B" – Guía Designación Comisiones Prácticos Autorizados de Canales.....	98

## TITULO 1

### DISPOSICIONES GENERALES

**Art. 1º.-** Toda nave chilena o extranjera que navegue por aguas interiores de la República, por el Estrecho de Magallanes o que efectúe cualquier maniobra en los puertos de la República de Chile, o en sus vecindades, deberá utilizar prácticos chilenos.

**Art. 2º.-** Las excepciones a lo dispuesto en el artículo precedente serán sólo las que expresamente se dispongan en el presente Reglamento.

**Art. 3º.-** Las funciones de prácticos a bordo, sujetas a la autoridad del Capitán de la nave, consisten en asesorar a éste en :

- La conducción de la derrota.
- La ejecución de toda maniobra que se realice en los puertos.
- Cualquier otra faena que se solicite o que contemple la intervención de uno o más prácticos.
- Todo lo relativo a la legislación y reglamentación de la República que sea aplicable dentro del ámbito de sus funciones.

**Art. 4º.-** Para los efectos de este Reglamento se entiende por :

- DIRECCION GENERAL : La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- DIRECTOR GENERAL : El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, que es la "Autoridad Superior".
- AUTORIDAD MARITIMA : El Director General, los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto.
- PRACTICAJE : Es toda maniobra que se ejecuta con una nave en puerto.
- PILOTAJE : Es la conducción de la derrota de una nave por los canales o entre puertos del litoral.
- PRACTICOS : Son los profesionales dependientes de la Dirección General, autorizados por ella y ajenos a la dotación de la nave, que asesoran al Capitán en todo lo relativo a la navegación, a las maniobras, a la legislación y a la reglamentación de la República.

Los Prácticos, cuando tengan a su cargo las maniobras de practicaje, se denominarán "prácticos de Puerto", y cuando tengan a su cargo el pilotaje, se denominarán "Prácticos de Canales".<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Artículo único, N° 1, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

Cuando en este Reglamento se emplee la expresión "nave" se deberá entender que comprende a los "artefactos navales", salvo que el texto los excluya expresamente.

**Art. 5º.-** Toda nave que solicite los servicios de practica o de pilotaje deberá tener vigentes los certificados de seguridad, que le sean exigibles de acuerdo a su legislación nacional y a los convenios internacionales.<sup>2</sup>

**Art. 6º.-** Corresponde a la Autoridad Marítima aplicar, hacer cumplir y supervisar las disposiciones de este Reglamento recayendo su interpretación técnica en el Director General.

**Art. 7º.-** Son facultades del Director General:

- a) En casos calificados, restringir o prohibir el tránsito de naves por las rutas de canales establecidas en el título cuarto del presente Reglamento o restringir o prohibir temporalmente su permanencia en otras zonas determinadas.
- b) Dictar normas tendientes a regular el tráfico marítimo con el objeto de velar por la seguridad de la navegación, de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.<sup>3</sup>
- c) Dictar las resoluciones e impartir las instrucciones que estime convenientes para la mejor aplicación del presente Reglamento.

**Art. 8º.-** Para los efectos de la aplicación de este Reglamento, son obligaciones y atribuciones de los Gobernadores Marítimos y Capitanes de Puerto :

- a) Dictar instrucciones locales para su cumplimiento.
- b) Aplicar las sanciones que corresponda por infracciones a las normas contenidas en el presente Reglamento.

**Art. 9º.-** Los Prácticos dependen de la Dirección General o de la Autoridad Marítima, en su caso, y son las únicas personas que pueden cumplir las funciones de pilotaje y practica.

**Art.10º.-** El practica y el pilotaje sólo podrán efectuarse, previa solicitud del usuario a la Autoridad Marítima jurisdiccional o a la Dirección General, según corresponda.

La solicitud de estos servicios estará sujeta al procedimiento que establece el presente Reglamento y a sus instrucciones complementarias.

---

<sup>2</sup> Artículo único, N° 2, D.S. (M.) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

<sup>3</sup> Artículo único, N° 3, D.S. (M.) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

**Art. 11°.-** Los armadores o agentes de naves proporcionarán los medios y elementos necesarios para la transferencia de los prácticos y para el desempeño de sus funciones, tales como remolcadores, lanchas motorizadas, personal y otros, siendo de su responsabilidad la puntual presentación de ellos.

Los armadores o agentes de naves serán también responsables de la movilización del práctico entre la sede de la capitanía de puerto y el lugar de embarco.

La Autoridad Marítima fijará las características, condiciones de seguridad y de operación de las embarcaciones que se utilicen para estos fines.<sup>4</sup>

**Art. 12°.-** El Capitán, Oficiales y dotación de la nave estarán obligados a prestar su colaboración a los prácticos mientras éstos desempeñen sus funciones.

**Art. 13°.-** Los buques de guerra extranjeros en viaje comercial se regirán por las normas establecidas en el presente Reglamento en todo aquello en que no se contraponga con la reglamentación sobre admisión y permanencia de buques de guerra extranjeros en el país.

**Art. 14°.-** Los armadores o agentes de naves que soliciten el servicio de Pilotaje y Practicaje, deberán contratar un seguro que cubrirá la pérdida de vida y todo otro riesgo involucrado en el cumplimiento de la comisión respectiva, en favor de él o los prácticos que sean designados para dicho efecto. El monto de la cobertura será el equivalente a 36 meses de sueldo y demás remuneraciones legales que corresponda percibir a un Capitán de Fragata Práctico, perteneciente al Escalafón de los Servicios Marítimos de la Armada. Las condiciones de detalle de dicho seguro serán establecidas por el Director General.<sup>5</sup>

## TITULO 2

### DE LOS SERVICIOS DE PRACTICAJE

**Art. 15°.-** En los puertos y terminales marítimos que determine el Director General, habrá prácticos para ejecutar las faenas de fondeo, amarre o desamarre de naves u otras maniobras propias del practicaje.

Será responsabilidad de la Dirección General mantener el número de prácticos necesarios para ejecutar las maniobras de fondeo, amarre o desamarre u otras maniobras propias del practicaje en todos aquellos puertos y terminales marítimos de practicaje obligatorio.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Artículo único, N° 4, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

<sup>5</sup> Artículo único, D.S. (M) N° 782, de 02 de Agosto de 1989 (Publicado en el D.O. N° 33.458, 26 de Agosto de 1989)

<sup>6</sup> Artículo único, N° 5, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)



El practicaaje será efectuado por los prácticos oficiales o autorizados que asigne la Gobernación Marítima o la Capitanía de Puerto, según corresponda.

**Art. 16º.-** Durante el desempeño de una comisión de practicaaje, el práctico deberá permanecer a bordo todo el tiempo que dure la faena.

La labor técnica del práctico de puerto principia en el momento de su llegada a bordo y concluye al quedar la nave convenientemente asegurada en el lugar de término de la respectiva maniobra de ingreso o al desembarcarse de la nave una vez concluida la maniobra de zarpe.

**Art. 17º.-** En cada Capitanía de Puerto habrá un registro de las solicitudes de maniobras de practicaaje que requieran los armadores o agentes de naves.

Existirá, asimismo, un libro de registro de maniobras de practicaaje efectuadas, en el cual el práctico dejará constancia de las maniobras realizadas.

Cuando por causa de fuerza mayor una nave extranjera deba recalcar a puerto, su capitán podrá solicitar directamente el práctico a la Autoridad Marítima local mediante radiocomunicación. Con todo, la nave estará obligada a designar un agente para el puerto de recalada.<sup>7</sup>

**Art. 18º.-** Las naves de las Marinas de Guerra extranjeras deberán solicitar el práctico por intermedio de la Autoridad Marítima local, pero en caso de que se trate de un viaje con fines comerciales, el práctico deberá ser solicitado por el agente de naves designado para el puerto, dentro de las modalidades y normas comunes que para tales efectos fija este Reglamento.

**Art. 19.-** El Servicio de practicaaje en puerto será obligatorio para todas las naves nacionales y extranjeras, con las excepciones que se señalan en el artículo siguiente.<sup>8</sup>

**Art. 20º.-** Las naves con pabellón chileno estarán liberadas del empleo obligatorio de práctico de puerto en los siguientes casos :

- a) En maniobras de fondear y levar a la gira.
- b) Naves menores de 25.000 <sup>9a</sup> toneladas de registro grueso, al mando de capitanes de alta mar, oficiales de cubierta o puente y de oficiales de pesca, que se encuentren debidamente habilitados para el efecto, conforme a los requisitos que fije la Dirección General para cada puerto, de acuerdo a las atribuciones de mando que le corresponda de conformidad con lo previsto por el Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, y en el Reglamento de Títulos Profesionales y Permisos de Embarco de Oficiales de la Marina Mercante y de Naves Especiales, para el caso de los oficiales de pesca.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Artículo único, N° 6, D.S. (M) N° 4, de 15.Enero.1997 ( D.O. N° 35.731, de 3. Abril.1997)

<sup>8</sup> Artículo único, N° 7, D.S. (M) N° 4, de 15.Enero.1997 (D.O. N° 35.731, de 3. Abril.1997)

<sup>9</sup> Artículo único, N° 1, D.S. (M) N° 58, de 13.Febrero.2008 (D.O. N° 39.072, de 28.Mayo.2008)

<sup>9 a</sup> Artículo único, letra a), D.S. (M) N° 238, de 19.Agosto.2009 (D.O. N° 39.527, de 3.Dic..2009)

Se exceptúan de la liberación anterior, a las naves nacionales que transporten combustibles líquidos o gaseosos mayores de 10.000 toneladas de registro grueso.<sup>10 a</sup>

- c) Naves menores de cincuenta toneladas de registro grueso.<sup>10</sup>

Las naves con pabellón extranjero menores de cincuenta toneladas de registro grueso estarán liberadas del empleo obligatorio de prácticos de puerto, en todos los casos.<sup>11</sup>

**Art. 21°.-** En todo caso, será obligatorio el empleo de práctico en aquellos puertos o terminales que se disponga por resolución fundada del Director General, como resultado de un estudio técnico que concluya en la necesidad del empleo de práctico, para la seguridad de las maniobras que se ejecuten y la ordenación del tráfico dentro de aquéllos.<sup>12</sup>

**Art. 22°.-** Las naves extranjeras quedarán liberadas del empleo de práctico en maniobras de fondeo a la gira, cuando esto ocurra en espera del práctico que la conducirá a su fondeadero definitivo. Mientras permanezca así fondeada, no podrá efectuar maniobra ni faena alguna, salvo zarpar.

**Art. 23°.-** El practicaaje sólo será obligatorio para las naves de la Armada de Chile, cuando se trate de buques auxiliares o de transporte que estén cumpliendo funciones de carácter comercial.

**Art. 24°.-** Las faenas de practicaaje serán ejecutadas generalmente por un práctico. No obstante, el practicaaje se efectuará por dos prácticos en los siguientes casos:

- a) Cuando se amarre o desamarre a un terminal de monoboya.
- b) Cuando la eslora de la nave sea mayor de 220 metros. Con todo, no será necesario el empleo del segundo práctico en aquellas naves de pabellón nacional bajo el mando de un Capitán de Alta Mar chileno debidamente habilitado al efecto, conforme a los requisitos que fije la Dirección General, para cada puerto.<sup>13</sup>
- c) Cuando la Autoridad Marítima correspondiente lo disponga por resolución fundada.

En estos casos, los honorarios del segundo práctico deberán ser cancelados por el armador de manera similar a como se cancela el segundo práctico en comisiones de pilotaje, de acuerdo con el reglamento de tarifas y derechos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

---

<sup>10</sup> Artículo único, N° 2, D.S. (M) N° 58, de 13.Febrero.2008 (D.O. N° 39.072, de 28.Mayo.2008)

<sup>11</sup> Artículo único, N° 8, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

<sup>11 a</sup> Artículo único, letra b), D.S. (M) N° 238, de 19.de Agosto de 2009 (D.O. N° 39.527, de 3.Duic.09)

<sup>12</sup> Artículo único, N° 9, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

<sup>13</sup> Artículo único, N° 10, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

**Art. 25°.-** Toda faena de practicaje estará sujeta a las siguientes condiciones de operación:

- a) Antes de iniciar la correspondiente faena, el práctico deberá obtener del Capitán de la nave una información completa acerca del buen estado de funcionamiento de todos los elementos de fondeo y maniobra, como asimismo, de la maquinaria principal, auxiliar y de emergencia y de los elementos de ayuda a la navegación que se emplearán en las respectivas faenas.<sup>14</sup>
- b) Se empleará el número de remolcadores y demás elementos de apoyo a la maniobra, conforme a las disposiciones de la Autoridad Marítima local.  
  
Si a juicio del práctico fuere necesario utilizar otros elementos de apoyo para la seguridad de la faena a ejecutar, será la Autoridad Marítima quien fije las nuevas condiciones de operación para el caso en particular.
- c) El práctico fondeará la nave con las anclas y cadenas y dispondrá el número de amarras que estime necesario, de acuerdo a las circunstancias en que se efectúe la maniobra, pero tendrá presente las disposiciones especiales que haya dictado para estos efectos la Autoridad Marítima local. Si el Capitán de la nave solicitare que se aumente el número de estos elementos para mayor seguridad, el práctico procederá de acuerdo con tal solicitud e informará de ello a la Autoridad Marítima.

**Art. 26°.-** Toda nave que solicite servicio de practicaje dará cumplimiento a las siguientes normas :

- a) Tener en buen estado y listas para uso las escalas para prácticos, las cuales además deberán cumplir las prescripciones pertinentes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional.<sup>15</sup>
- b) Un oficial de la nave esperará al práctico en el portalón, provisto de los elementos de auxilio indispensables para asistirlo oportuna y eficazmente en su embarco o desembarco.
- c) Habrá iluminación en la cubierta de la nave durante el embarco y desembarco del práctico, como también en las escalas, portalones y demás dispositivos de acceso.
- d) El oficial de la nave que se encuentre en el portalón estará en comunicación permanente con el puente de la misma.

---

<sup>14</sup> Artículo único, N° 11, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

<sup>15</sup> Artículo único, N° 12, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

**Art. 27º.-** En el caso de que una nave recalare a puerto llevando práctico de canales a bordo y no existiera práctico disponible en el puerto, la faena de practicaje podrá, excepcionalmente, ser realizada por uno o por ambos prácticos de canales. En este caso, la faena se llevará a cabo con sujeción a las normas generales que establece este Reglamento.

### TITULO 3

#### DE LOS SERVICIOS DE PILOTAJE

**Art. 28º.-** El pilotaje será efectuado por los prácticos que designe la Dirección General, conforme a las normas contenidas en este Reglamento y a las instrucciones especiales que imparta el Director General.

**Art. 29º.-** La navegación por las zona de canales y del estrecho de Magallanes, deberá efectuarse únicamente por las rutas que se establecen en el artículo 45º del presente Reglamento.

**Art. 30º.-** Si por causa de fuerza mayor, una nave se viera obligada a hacer uso de una ruta no autorizada, el Capitán o los prácticos embarcados informarán oportunamente y por el medio más expedito a la Autoridad Marítima de la jurisdicción en que se encuentre la nave, indicando las razones que causaron el uso de dicha ruta. De todo lo obrado, se dejará constancia en el bitácora de la misma.

**Art. 31º.-** No será obligatorio el empleo de práctico de canales en los siguientes casos:<sup>16</sup>

- 1.-<sup>17</sup> Naves mercantes y especiales al mando de capitanes de alta mar, oficiales de cubierta o puente u oficiales de pesca, que se encuentren debidamente habilitados para el efecto, conforme a los requisitos que fije la Dirección General para cada ruta, de acuerdo a las atribuciones de mando que le corresponda de conformidad con lo previsto por el Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, y en el Reglamento de Títulos Profesionales y Permisos de Embarco de Oficiales de la Marina Mercante y de Naves Especiales, para el caso de los oficiales de pesca.

Tales autorizaciones serán otorgadas, para los tramos correspondientes, una vez que los interesados acrediten haber navegado por aguas interiores ejerciendo funciones como capitán, patrón o de primer oficial de puente a bordo, cumpliendo las siguientes travesías, cuya descripción se señala en el artículo 45º:

Diez travesías por las siguientes rutas:

---

<sup>16</sup> Artículo único, Nº 13, D.S. (M) Nº 4, de 15.Enero.1997 ( D.O. Nº 35.731, de 3.Abril.1997)

<sup>17</sup> Artículo único, Nº 3, D.S. (M) Nº 58, de 13.Febrero.2008 (D.O. Nº 39.072, de 28.Mayo.2008)

- De la zona de canales desde Cabo Tamar a Isla San Pedro
- Del archipiélago de los Chonos
- De los canales interiores de Chiloé
- A Puerto Montt vía Canal Chacao

Cuatro travesías por las siguientes rutas:

- A Puerto Natales o Bories
- A Puerto Williams
- Al Cabo de Hornos
- Al Canal Beagle Oriental
- A los Senos de Otway y Skyring
- A Isla Guarello
- A Bahía Chacabuco
- A Golfo Elefantes

El Director General, mediante resolución fundada, de carácter general, podrá eximir parcialmente del cumplimiento del número de travesías exigidas precedentemente, tratándose del mando de naves de arqueo bruto no superior a 3.000 toneladas que realicen exclusivamente navegación por aguas territoriales e interiores de la República.

- 2.- Naves con pabellón chileno de hasta 200 TRG.<sup>18</sup>
- 3.- Naves especiales, con pabellón extranjero, de hasta 200 toneladas de registro grueso dedicadas al deporte y/o turismo recreativo, sin fines comerciales, siempre que acrediten contar con una póliza de seguro que cubra todos los gastos en que incurra la Autoridad Marítima, en caso de un siniestro marítimo en que se pueda ver involucrada la nave.
- 4.- Naves chilenas o extranjeras de deporte o turismo recreativo, sin fines comerciales, de entre 200 y 500 toneladas de registro grueso, liberadas del empleo obligatorio de práctico por resolución fundada del Director General, en las condiciones que se le fijen, que a lo menos deben considerar:
  - La aprobación del plan de ruta,
  - El contar con los certificados de competencia de la tripulación y de seguridad de la nave vigentes, y
  - Mantener un seguro o póliza de garantía en los términos expuestos en el número anterior.

---

18

Artículo único, N° 4, D.S. (M) N° 58, de 13.Febrero.2008 (D.O. N° 39.072, de 28.Mayo.2008)

**Art. 32°.-** Los buques de guerra extranjeros, para navegar en zonas de canales o en el Estrecho de Magallanes se atenderán, en lo referente a pilotaje, a las disposiciones pertinentes de la reglamentación sobre admisión y permanencia de buques de guerra extranjeros en el país.

**Art. 33°.-** La comisión de servicio de pilotaje principia en el momento en que el práctico es nombrado para dicho efecto por la Dirección General y concluye con la entrega del parte de viaje en la Oficina de Pilotaje.

La labor técnica de pilotaje se inicia cuando la nave entra a los canales o al estrecho de Magallanes y finaliza cuando sale de la zona de pilotaje obligatorio. Cuando el pilotaje se realiza entre puertos situados fuera de la zona de pilotaje obligatorio, éste se entenderá iniciado al salir de los límites de un puerto y terminado al llegar a los límites de otro puerto.

Si los prácticos permanecieren embarcados navegando fuera de la zona de pilotaje, asistirán con sus consejos y experiencia profesional al Capitán de la nave, en todo lo que éste los requiera.

**Art. 34°.-** Los Armadores o Agentes de Naves presentarán las solicitudes de pilotaje en la Oficina de Pilotaje de la Dirección General, con una anticipación mínima de cuarenta y ocho (48) horas, a la hora que los prácticos deban iniciar su traslado al puerto de zarpe.

Además, en los casos de pilotaje de Ancud al Sur, deberán disponer la movilización de los prácticos al puerto o lugar de embarco de tal forma que aquellos lleguen a éste con un mínimo de doce (12) horas de antelación a la hora en que iniciarán el pilotaje.<sup>19</sup>

**Art. 35°.-** Si por cualquier causa el o los prácticos no se encontraren en el puerto o lugar de embarque en el día y hora señalados, la nave no podrá iniciar su navegación.

**Art. 36°.-** Cuando se trate de un pilotaje local, los Armadores o Agentes de Naves deberán efectuar la solicitud de práctico directamente a la Autoridad Marítima que corresponda. Se entenderá por pilotaje local aquel que se lleve a cabo dentro de las zonas que fije la Dirección General.

**Art. 37°.-** Los prácticos serán nominados por la Oficina de Pilotaje de la Dirección General o, en caso de tratarse de una Comisión de pilotaje local, por el respectivo Gobernador Marítimo.

En el documento de nominación quedarán insertas las condiciones en que se prestará el servicio de pilotaje y se tendrán también por incorporadas a éste las disposiciones del presente Reglamento, en lo pertinente.

**Art. 38°.-** Toda nave sólo podrá navegar por las rutas establecidas en el documento de nominación de prácticos para dicha comisión. Sin embargo, excepcionalmente, los Capitanes podrán solicitar navegar otras rutas. En este caso se comunicará el hecho a la Dirección General quien aprobará o denegará la solicitud,

---

<sup>19</sup>

Artículo único, N° 14, D.S. (M) N° 4, de 15.Enero.1997 (D.O. N° 35.731, de 3.Abril.1997)

dejándose constancia de ello en un documento oficial que llevará la firma del Capitán de la Nave y la del práctico o prácticos. Si ésta es aprobada por la Dirección General, se considerará ampliada la comisión en los términos solicitados.<sup>20</sup>

En todo caso, las nuevas rutas que se indiquen en dicha ampliación, sólo podrán corresponder a aquellas que se encuentren establecidas en el artículo 45° del presente Reglamento.

**Art. 39°.-** Los prácticos designados para cumplir una comisión de pilotaje, se embarcarán o desembarcarán en la correspondiente estación de transferencia de prácticos de canales. Dichas estaciones de transferencia son las que se señalan en el Título 5 del presente Reglamento.

Con todo, los armadores o agentes de naves podrán solicitar que el embarco o desembarco de los prácticos se efectúe en un puerto o lugar distinto al de la estación de transferencia, fuera de la zona de pilotaje obligatorio. En este caso, la mayor permanencia de los prácticos a bordo, será considerada como ampliación de los servicios requeridos para los efectos de la aplicación del reglamento de tarifas y derechos de la Dirección General.

**Art. 40°.-** El Capitán de la nave en que desempeñen sus funciones los prácticos de canales, estará obligado a :

- a) Proporcionarles a bordo habitabilidad y alimentación adecuadas, conforme al rango de Capitán de Marina Mercante o su equivalente.
- b) Otorgarles las facilidades necesarias para que, mediante la radiocomunicación, u otro medio eficiente y rápido de comunicación, informen las novedades habidas durante la navegación y transmitan toda otra información de atingencia con su comisión. Estas comunicaciones serán consideradas oficiales.

Las prestaciones indicadas precedentemente tendrán carácter gratuito.

**Art. 41°.-** La comisión de pilotaje será efectuada como norma general, por dos prácticos, con las siguientes excepciones:

- a) Cuando la duración efectiva de la comisión de pilotaje sea menor de 8 horas de navegación, en cuyo caso, este servicio será proporcionado por un solo práctico.
- b) En casos calificados por el Director General.

**Art. 42°.-** Antes de iniciarse el pilotaje, toda nave deberá estar provista de los equipos y elementos de ayuda a la navegación, en conformidad con las reglas exigibles a la nave, contenidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de Vida Humana en el Mar, o en el Convenio Internacional para la Seguridad de los Buques Pesqueros (TORREMOLINOS), vigente en el país, según sea el tipo y el tonelaje de la nave.

---

<sup>20</sup>

Artículo único, N° 15, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

Además de las exigencias establecidas en los convenios indicados, deberán:

- a) Tener en buen estado de funcionamiento todos los elementos de fondeo y su maniobra; la maquinaria principal, auxiliar y de emergencia.
- b) 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.
- c) En todo caso, la visibilidad desde el puente de navegación no será afectada por carga, equipo de manipulación de la carga u otras obstrucciones que impidan cumplir con las funciones de pilotaje, conforme lo establezca la reglamentación vigente.
- d) Considerar que durante la navegación se debe mantener izado el pabellón chileno en la forma dispuesta en el artículo 9 del decreto ley N° 2.222 de 1978, Ley de Navegación.

Los prácticos al iniciar el pilotaje, y en conjunto con el Capitán elaborarán el formulario de verificación (check list) dejando estipuladas las condiciones operativas en que se encuentran los sistemas y equipos del buque de cuyas novedades informarán de inmediato a la Autoridad Marítima local.

Durante el desempeño de sus funciones, los prácticos velarán por el cumplimiento de las exigencias contenidas en el presente artículo, especialmente las infracciones al Convenio Internacional Para Prevenir la Contaminación Proveniente de los Buques, MARPOL 73/78 y la reglamentación nacional vigente.<sup>21</sup>

**Art. 43°.-** La Autoridad Marítima podrá suspender el zarpe o interrumpir la navegación de toda nave que no cumpla con alguna de las disposiciones señaladas en el artículo anterior, hasta que se subsanen las observaciones y se adopten las medidas para resguardar la seguridad de la vida humana en el mar, de la navegación y la protección del medio marino.<sup>22</sup>

**Art. 44°.-** El pilotaje de las naves que efectúen un remolque se ceñirá, en lo general, a las disposiciones del presente Reglamento y, en lo especial, a las normas que dictará el Director General para cada caso en particular.

El número de prácticos, la distribución operacional de éstos a bordo de las naves que conformen el tren del remolque, como la necesidad y número de remolcadores requeridos para realizar la travesía, serán fijados por la Dirección General atendidas la seguridad de la navegación y la normalidad del pilotaje. Igualmente se procederá en los casos de pilotaje de la nave que navegue en convoy, entendiéndose por tal, la reunión de dos o más naves para navegar en conjunto bajo un mando único.

---

<sup>21</sup> Artículo único, N° 16, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

<sup>22</sup> Artículo único, N° 17, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)



## TITULO 4

## RUTAS DE CANALES Y DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

**Art. 45°.-** Las rutas de navegación en canales y en el estrecho de Magallanes autorizadas para el tráfico de naves mercantes y especiales, son las siguientes:

a) **Ruta del Estrecho de Magallanes:**

Desde punta Dúngenes por la Primera y Segunda Angostura, paso Nuevo, paso Inglés, paso Tortuoso, paso Largo y paso del Mar hasta cabo Pilar, o viceversa.

b) **Ruta de la zona de canales desde cabo Tamar a isla San Pedro :**

Desde cabo Tamar por canal Smyth, canal Mayne o Gray, paso Victoria, estrecho Collingwood, paso Farquhar, canal Sarmiento, angostura Guía, canal Inocentes, canal Concepción, paso Caffin, canal Trinidad al Océano Pacífico, o viceversa, o bien continuando por el canal Wide, para proseguir ya sea por la ruta oriental: canales Icy, Grappler, paso del Indio, o bien por la occidental: acceso al canal Escape, paso del Abismo o paso Piloto Pardo, canal Escape, paso del Indio; continuando por angostura Inglesa, canal Messier hasta isla San Pedro, o viceversa, o desde cabo Ladrillero, canal Concepción a canales interiores o viceversa.

c) **Ruta a puerto Natales o Bories:**

Desde Isla Brinkley por seno Unión, canal Morla Vicuña, canal y angostura Kirke, canal Valdés, golfo Almirante Montt y canal Señoret hasta puerto Natales o Bories, o viceversa.

d) **Ruta a puerto Williams:**

Desde islote Anxious por canal Magdalena, canal Cockburn, paso Brecknock o canal Ocasión, prosiguiendo por canal Unión, paso Occidental y paso Norte, continuando luego por canal Ballenero, canal O'Brien, paso Timbales, brazo noroeste del canal Beagle, y canal Beagle hasta puerto Williams, o viceversa.

Los buques chilenos podrán utilizar además, como alternativa el paso Aguirre. <sup>23</sup>

e) **Ruta al cabo de Hornos:**

Desde Puerto Williams por el canal Beagle para conseguir por los pasos Picton y Richmond hasta el cabo de Hornos, o viceversa.

- f) **Ruta de acceso al canal Beagle Oriental:**
- Las naves provenientes de alta mar podrán acceder por su boca oriental al noroeste de la isla Nueva, o por los pasos Richmond y Picton.
- g) **Ruta a los senos Otway y Skyring :**
- Desde isla Carlos III por canal Jerónimo, seno Otway, canal Fitz-Roy y seno Skyring hasta caleta Mina Elena y otros puertos, o viceversa.
- h) **Ruta a isla Guarello:**
- Desde isla Inocentes por canal Concepción, canal Oeste, seno Contreras y bahía Corbeta Papudo en Isla Guarello, o viceversa, o desde Bahía Corbeta Papudo en isla Guarello, seno Contreras y paso Metalero, o viceversa.
- i) **Ruta por el archipiélago de Chonos :**
- Desde isla Inchemó, por bahía Anna Pink, boca Wickham, canal Pulluche, canal Chacabuco, canal Errázuriz y canal Moraleda hasta golfo Corcovado y boca del Guafo, o viceversa, o bien:
- Desde isla Inchemó, por bahía Anna Pink, boca Wickham, canal Pulluche, canal Utarupa, canal Darwin y canal Moraleda hasta golfo Corcovado y boca del Guafo o viceversa, o bien :
- Desde isla Auchilú, por bahía Darwin, canal Darwin y canal Moraleda hasta golfo Corcovado y boca del Guafo o viceversa, o bien:
- Desde bahía Adventure, por isla Liebre, canal Ninualac y canal Moraleda hasta golfo Corcovado y boca del Guafo, o viceversa.
- j) **Ruta a bahía Chacabuco :**
- Desde canal Moraleda por paso del Medio o canal Pilcomayo o canal Ferronave, seno Aysén hasta bahía Chacabuco, o viceversa.
- k) **Ruta laguna San Rafael:**
- Desde canal Moraleda por paso Casma, canal Costa, estero Elefante, paso Quesahuén, golfo Elefantes y río Témpanos hasta laguna San Rafael, o viceversa, o bien :
- Desde canal Moraleda, por canal Errázuriz, paso Tres Cruces, estero Elefantes, paso Quesahuén, golfo Elefantes y río Témpanos hasta laguna San Rafael, o viceversa.

l) **Ruta canales interiores de Chiloé :**

Desde boca del Guafo o golfo Corcovado hasta Puerto Montt o hasta el golfo de Coronados, o viceversa, navegando los canales interiores que conducen a los diversos puertos y caletas interiores.

m) **Ruta a Puerto Montt vía canal de Chacao :**

Desde el golfo Coronados por el canal Chacao, golfo de Ancud, canal Calbuco o por paso Queullín, seno Reloncaví, paso Guar hasta Puerto Montt, o viceversa.

Con todo, el Director General, por resolución fundada, podrá autorizar en forma temporal, una ruta distinta a la fijada en el presente reglamento.<sup>24</sup>

**Art. 46°.-** Toda nave que navegue por las zonas de los canales o por el Estrecho de Magallanes, cumplirá con las siguientes obligaciones :

- a) Dar su identidad cuando pase en las cercanías de los faros o de las estaciones de control del tráfico marítimo que determine la Dirección General, o al serle requerida por un buque de la Armada Nacional. Al respecto, informará su característica internacional de llamada, su último puerto y su próximo destino. Igualmente, deberá proporcionar toda otra información adicional que, eventualmente le sea requerida.
- b) Dar cumplimiento a las disposiciones especiales que dicte la Dirección General para la seguridad de la navegación.

## TITULO 5

### ESTACIONES DE TRANSFERENCIA

**Art. 47°.-** El Director General por resolución, establecerá los límites de los puertos de la República y las rutas de entrada y salida de ellos. Asimismo, establecerá los lugares correspondientes en que estarán ubicadas las estaciones de espera de prácticos y las estaciones de transferencia.

Las resoluciones respectivas deberán publicarse en el Diario Oficial.<sup>25</sup>

**Art. 48°.-** Se entiende por estación de transferencia de práctico, la posición donde se embarcará o desembarcará el práctico de canales. Se entiende por estación de espera de práctico, la posición donde se embarcará o desembarcará el práctico de puerto.

---

<sup>24</sup> Artículo único, N° 18, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

<sup>25</sup> Artículo único, N° 19, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

En ambas posiciones las naves deberán mantenerse sobre las máquinas, para recibir o desembarcar al práctico en forma inmediata.

Tratándose de practicaje, si la nave debe esperar la llegada del práctico de puerto, deberá dirigirse a la zona permitida de fondeo a la gira.<sup>26</sup>

## TITULO FINAL

**Art. 49°.-** El cumplimiento de las disposiciones del presente reglamento, no afectará lo que el Estado de Chile hubiese acordado o acuerde con otros Estados por medio de Tratados internacionales.

**Art. 50°.-** Por regla general no se exigirá el empleo de prácticos en el Estrecho de Magallanes en el tramo comprendido entre Félix y Punta Arenas, para aquellas naves que vayan a cruzar dicho estrecho de océano a océano y que no hayan navegado o naveguen, antes o después de dicho tramo aguas interiores chilenas.

Cuando alguna circunstancia determine suspender, en carácter general o particular, la presente excepción, la Dirección General dispondrá las medidas convenientes para permitir que tales naves puedan recibir o desembarcar prácticos oportunamente.<sup>27</sup>

**Artículo transitorio.-** Las autorizaciones otorgadas por la Dirección General para navegar sin práctico, de conformidad con el artículo 31, que se sustituye, otorgadas con anterioridad al 31 de Diciembre de 1996, continuarán vigentes.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> Artículo único, N° 20, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

<sup>27</sup> D.S. (M.) N° 116, de 29.ABR.1994, publicado en el D.O. N° 34.893, de 18 de Junio de 1994.

<sup>28</sup> Artículo único, N° 21, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

## FICHA TECNICA

Código Publicación : TM - 008  
Territorio Marítimo

Nombre Publicación : Reglamento de Practicaje y Pilotaje

- 1.- Promulgado por D.S. (M.) N° 397 de 08.May.1985, Publicado en D.O. N° 32.228, de 22.Jul.1985.
- 2.- Rectificado en D.O. N° 32.233, de 27.Jul.1985.
- 3.- Modificado por:

D.S. (M.) N° 846, de 4.Sep.1985.	D.O. N° 32.298, de 17.Oct.1985.
D.S. (M) N° 782, de 2.Ago.1989.	D.O. N° 33.458, de 26.Ago.1989.
D.S. (M) N° 832, de 7.Nov.1991.	(No publicado en el D.O.).
D.S. (M) N° 116, de 29.Abr.1994.	D.O N° 34.893, de 18.Jun.1994.
D.S. (M.) N° 4 de 15.Ene.1997,	D.O. N° 35.731, de 03.Abr.1997.
D.S. (M.) N° 58 de 13.Feb.2008,	D.O. N° 39.072, de 28.May.2008.
D.S. (M.) N° 238 de 19.Ago.2009,	D.O. N° 39.527, de 3..Dic.2009.

## **APENDICE**

### **AL REGLAMENTO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE**

**APENDICE "1"****MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL****ARMADA DE CHILE**

Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante

**FIJA ÁREAS DE DESEMBARCO DE PRÁCTICOS DE PUERTO, LÍMITES DE PUERTO, ZONA DE ESPERA DE PRÁCTICOS, ESTACIONES DE TRANSFERENCIA Y RUTAS DE ENTRADA Y SALIDA DE PUERTOS**

(D.O. N° 39.469, del 24 de Septiembre de 2009)

(Resolución)

Núm. 12.100/47 exenta.- Valparaíso, 1 de septiembre de 2009. (\*)

Visto: lo dispuesto en los artículos 5°, 29°, 30°, 34°, 35° y siguientes de la Ley de Navegación, aprobada por D.L. N° 2.222, del 21 de mayo de 1978; y en el ejercicio de las atribuciones que me confieren los Arts. 15°, 16°, 47° y 48°, del Reglamento de Practicaje y Pilotaje, aprobado por D.S. (M.) N° 397, del 8 de mayo de 1985,

Resuelvo:

- 1.- Fíjense, para los fines prescritos en el Título V del D.S. (M.) N° 397 de 1985, los Límites de Puerto, Zona de Espera de Prácticos, Estaciones de Transferencia y Rutas de Entrada y Salida de Puerto, indicados en Anexo "A".
- 2.- Fíjense, para los fines prescritos en el Título II, del D.S. (M.) N° 397 de 1985, las Áreas de Desembarco de Prácticos de Puerto indicadas en el Anexo "B", con el objeto de establecer un procedimiento común en todos los puertos, al finalizar la maniobra de desatraque y zarpe de una nave, considerando las condiciones propias del lugar y características operacionales de éstas, uniformando los criterios entre los prácticos de un mismo puerto.
- 3.- Deróganse las resoluciones DGTM. y MM. que se indican:
  - Ord. 12600/410 Vrs., del 27 de octubre de 1986.
  - Ord. 12600/481 Vrs., del 12 de marzo de 1992.
  - Ord. 12600/211 Vrs., del 13 de septiembre de 1994.
  - Ord. 12600/423 Vrs., del 04 de diciembre de 1995.
  - Ord. 12600/121 Vrs., del 25 de enero de 2000.
  - Ord. 12600/162 Vrs., del 25 de enero de 2001.
  - Ord. 12100/3 Vrs., del 26 de febrero de 2005.
  - Ord. 12600/2294 Vrs., del 20 de noviembre de 2007.
  - Ord. 12600/2293 Vrs., del 20 de noviembre de 2007.
- 4.- Inclúyase copia íntegra de esta resolución y sus anexos en el sitio web de esta Dirección General y publíquese en el próximo Boletín Informativo Marítimo.
- 5.- Anótese y publíquese en el Diario Oficial de la República de Chile.

Enrique Larrañaga Martin, Director General.

(\*) D.G.T.M. Y M.M. ORD. EXENTA N° 12100/29 VRS., DEL 3.AGO.2012  
(\*) D.G.T.M. Y M.M. ORD. EXENTA N° 12600/553 VRS., DEL 14.OCT.2014  
(\*) D.G.T.M. Y M.M. ORD. EXENTA N° 12600/151 VRS., DEL 21.ABR.2015

**A N E X O “A”****FIJA LIMITES DE PUERTO, ZONA ESPERA DE PRÁCTICOS, ESTACIONES DE TRANSFERENCIAS Y RUTAS DE ENTRADA Y SALIDA DE PUERTO**

- 1.- FÍJANSE, para los fines prescritos en el Título V del D.S.(M.) N° 397 de 1985, los siguientes límites de los puertos que se indican:

**ARICA :**

Línea imaginaria que une el canto Weste de la Península Alacrán, con el punto geográfico ubicado en latitud 18°27'13'' S y longitud 070°20'30'' W y desde allí hasta tocar Punta Chacalluta.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1111, Edición 1998).

**PISAGUA:**

Línea que une punta Pichalo con punta Pisagua.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1141, Edición 1980).

**JUNIN :**

Línea que une punta Landgren con punta Junín.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1142, Edición 1998).

**CALETA BUENA :**

Línea que une punta Rabo de Ballena con punta Monreal.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1142, Edición 1998).

**IQUIQUE:**

Paralelo de Lat. 20° 11' 21" S, y el meridiano del faro Península Serrano.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1211, Edición 1988).



**PATILLOS:**

Línea imaginaria que une Islote Patillos, con el punto geográfico ubicado en latitud 20°44'13,5'' S y longitud 070°12'10,5'' W y desde allí hasta tocar Punta Cotitira.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1231, Edición 1999).

**PATACHE:**

Línea imaginaria representada por el meridiano 070°12'34'' de longitud Weste que nace desde Punta Patache, hasta intersectar el paralelo 20°47'18'' de latitud Sur y continuando por este último hacia el Este, hasta tocar la costa.

(Cartas de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1231 y N° 1233, ambas Edición 1999).

**TOCOPILLA :**

Línea imaginaria que une Islote Blanco, con el punto geográfico ubicado en latitud 22°04'21'' S y longitud 070°13'37'' W y desde allí con el canto Weste de roca Blanca.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1311, Edición 1981).

**MEJILLONES :**

Paralelo que pasa por punta Choros.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1330, Edición 2005).

**ANTOFAGASTA :**

El polígono que se forma uniendo los siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 23° 38' 12" S Long. 070° 23' 48" W
- 2) Lat. 23° 37' 45" S Long. 070° 24' 54" W
- 3) Lat. 23° 37' 58" S Long. 070° 25' 19" W
- 4) Lat. 23° 39' 06" S Long. 070° 24' 36" W
- 5) Lat. 23° 39' 06" S Long. 070° 24' 04" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2111, Edición 1982).

**COLOSO :**

Paralelo de Latitud 23° 44' 42" S, y el meridiano Longitud 70° 28' 13" W.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2113, Edición 1999).

**TALTAL:**

Línea que une punta Hueso Parado con islote Puntilla.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2214, Edición 1951).

**CHAÑARÁL:**

Paralelo que pasa por la parte norte del cementerio y el meridiano que pasa por la punta Rocosa y blanca notable.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2213, Edición 2002).

**CALDERA:**

Línea imaginaria que une punta Caldera con punto geográfico situado en Lat: 27° 02' 06" S Long: 070° 50' 42" W y punta Francisco.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3111, Edición 2003).

**CALDERILLA:**

Línea que une punta Caldereta con punta Zorro.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3111, Edición 2003).

**HUASCO:**

Línea que une la desembocadura del río Huasco con el islote Blanco.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3211, Edición 1994).

**CRUZ GRANDE :**

Línea que une punta Medanitos con punta Mostacilla.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3214, Edición 2004).

**COQUIMBO :**

Paralelo que pasa por el morro Pelicano y el meridiano que pasa por el Puente Negro.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4111, Edición 1989).

**GUAYACÁN :**

Línea que une punta Miedo con punta Herradura.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4111, Edición 1989).

**LOS VILOS:**

Línea imaginaria que une el canto Weste de isla Huevos con el canto Weste de Punta Cabo Tablas.

(Cartas de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4310 y N° 4311, ambas Edición 2004).

**QUINTERO:**

Línea imaginaria que une Punta Liles, con el punto geográfico ubicado en latitud 32°44'54'' S y longitud 071°31'56'' W y desde allí con Punta Fraile.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4321, Edición 2009).

**VALPARAÍSO:**

Línea que une roca La Baja con punta Gruesa.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 5111, Edición 2003).

**SAN ANTONIO:**

Paralelo que pasa por faro Punta Panul por el Norte, y el paralelo que pasa por punta Molo Sur por el Sur, y el meridiano 071°38'59,66'' de longitud Weste.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 5115, Edición 2015).

**CONSTITUCIÓN :**

Paralelo 35° 19' 00" S, y el meridiano que pasa por la Piedra de la Iglesia.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 5311, Edición 1957).

**TOME :**

Paralelo 36° 38' 00" S, y el meridiano que pasa por la punta Montecristo.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6110, Edición 2003).

**PENCO y LIRQUÉN**

Paralelo de Punta Lirquén y el meridiano 73° 00' 44" W.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6111, Edición 2002).

**TALCAHUANO:**

Línea imaginaria que pasa por el faro Molo Caleta Manzano en latitud 36°41'18'' S, hasta el punto geográfico ubicado en latitud 36°41'18'' S y longitud 073°01'30'' W, siguiendo posteriormente esa longitud hacia el Sur, hasta tocar costa.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6110, Edición 2014).

**SAN VICENTE :**

La línea imaginaria que sigue el meridiano que pasa por el faro Punta Gualpén (073° 11' 28,5" W), hasta la intersección con la línea imaginaria del paralelo 36° 43' 17,5" S, que proyectado pasa por Punta Pardo.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6112, Edición 2012).

**CORONEL :**

Línea imaginaria que une el faro Punta Puchoco, con el punto geográfico ubicado en latitud 37°02'00'' S y longitud 073°11'11'' W, siguiendo al punto geográfico ubicado en latitud 37°04'00'' S y longitud 073°11'00'' W y finalmente al islote que se encuentra al Surweste de la Punta Oeste de Caleta Lotilla.

(Cartas de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6120, Edición 2004 y N° 6121, Edición 1987).

**LOTA :**

La línea imaginaria que une punta Lutrín con punta Villagrán.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6120, Edición 2004).

**LEBU :**

Línea que une punta Millaneco con faro Punta Tucapel.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6131, Edición 2000).

**CORRAL :**

Línea que une punta Molino con punta San Carlos.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6241, Edición 1989).

**ANCUD :**

Línea que une punta Ahui con roca Cochinos, y el meridiano de la isla Cochinos por el E.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 7212, Edición 1998).

**SAN JOSÉ DE CALBUCO :**

Línea que une roca San Pedro, con canto S de isla Calbuco.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 7311, Edición 1999).

**PUERTO MONTT :**

Paralelo de Lat. 41° 29' 42" S, y el meridiano que pasa por el muelle del Ex Frigorífico. En el canal Tenglo, la línea que une punta Anselmo con punta Codina.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 7321, Edición 2004).

**CHAITÉN :**

Paralelo de punta Pichi Nichi y el meridiano de punta García.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 7421, Edición 1999).

**PUERTO CISNES:**

Línea imaginaria que une Punta Cubillos con Punta Ganso.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 8500, Edición 2006).

**CHACABUCO:**

Línea que une punta Sofía, con punta Weste.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 8611, Edición 2003).

**EDÉN :**

Línea imaginaria que une islotes Eva con el punto geográfico ubicado en latitud 49°08'48" S y longitud 074°23'08" W y desde allí hasta tocar Punta Lackawana.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 9511, Edición 2010).

**NATALES y BORIES:**

Meridiano de punta Mila por el N, y el paralelo que pasa por los Islotes Cisnes por el S.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 10611, Edición 2002).

**PUNTA ARENAS:**

Línea que une los siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 53°06' 30" S Long. 70°52°36" W
- 2) Lat. 53°06' 30" S Long. 70°49°42" W
- 3) Lat. 53°09' 00" S Long. 70°49°42" W
- 4) Lat. 53°14' 00" S Long. 70°54°54" W
- 5) Lat. 53°14' 00" S Long. 70°56°20" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11411, Edición 1991).

**CABO NEGRO :**

Paralelo y meridiano sobre el faro Isla Isabel.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11521, Edición 1987).

**PERCY y CLARENCIA :**

Paralelo 52° 56' 00" S, y el meridiano que pasa por punta Zegers.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11530, Edición 1987).

**GREGORIO :**

Paralelo 52° 38' 52" S, y el meridiano 70° 08' 00" W.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11500, Edición 1991).

**PUERTO WILLIAMS:**

Línea que une faro Punta Gusano, con boya Banco Herradura y baliza anterior de Punta Truco.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 13142, Edición 1993).

- 2.- FÍJANSE, dentro de los límites determinados en punto anterior y para efectos de practica, las siguientes Zonas de Espera de Práctico, para los puertos que se indican:

**ARICA:**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 18° 27' 13" S Long. 70° 20' 30" W
- 2) Lat. 18° 26' 40" S Long. 70° 19' 32" W
- 3) Lat. 18° 27' 08" S Long. 70° 19' 19" W
- 4) Lat. 18° 27' 40" S Long. 70° 20' 18" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1111, Edición 1998).

**PISAGUA :**

En un punto al 325° y a distancia de 9 cables del cabezo del Muelle de Pasajeros.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1141, Edición 1980).

**JUNIN :**

En un punto al 351° y a distancia de 7,5 cables de Punta Junín.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile 1142, Edición 1998).

**CALETA BUENA :**

En un punto al 335° y a distancia de 5,5 cables de Roca Blanca.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1142, Edición 1998).

**IQUIQUE :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 20° 11' 10" S Long. 70° 09' 30" W
- 2) Lat. 20° 11' 10" S Long. 70° 09' 11" W
- 3) Lat. 20° 11' 25" S Long. 70° 09' 11" W
- 4) Lat. 20° 11' 25" S Long. 70° 09' 30" W



(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1211, Edición 1988).

#### **PATILLOS :**

Un área circular de 1.5 cables de radio, cuyo centro se encuentra situado al 346° y a 8 cables de la baliza luminosa Punta Patillos, centrada en Lat. 20° 44' 15.6" S, Long. 70° 12' 00" W.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1232, Edición 2000).

#### **PATACHE**

Área circular de 1.5 cables de radio, cuyo centro se encuentra al 004° y 1.02 millas de Punta Patache en Lat. 20° 47' 34,5" S y Long. 70° 12' 25" W.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1232, Edición 2000).

#### **TOCOPILLA :**

- 1) Un área circular de 2 cables de radio, cuyo centro se encuentra situado al 030,5° y 9 cables del faro Punta Algodonales.
- 2) Un área circular de 2 cables de radio, cuyo centro se encuentra situado al 350° y 8,4 cables del faro Punta Algodonales.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1311, Edición 1981).

#### **MEJILLONES :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 23° 04' 10" S Long. 70° 26' 44" W
- 2) Lat. 23° 04' 10" S Long. 70° 25' 26" W
- 3) Lat. 23° 05' 00" S Long. 70° 25' 26" W
- 4) Lat. 23° 05' 00" S Long. 70° 26' 44" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1330, Edición 2005).

**ANTOFAGASTA :**

Un área circular de 3 cables de radio, cuyo centro se encuentra situado al 318° y 6 cables del faro Extremo Molo de Abrigo.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2111, Edición 1982).

**COLOSO :**

En un punto al 042° y a distancia de 5 cables de Punta Coloso.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2113, Edición 1999).

**TALTAL :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 25° 23' 59" S Long. 70° 29' 42" W
- 2) Lat. 25° 23' 53" S Long. 70° 29' 22" W
- 3) Lat. 25° 24' 09" S Long. 70° 29' 15" W
- 4) Lat. 25° 24' 16" S Long. 70° 29' 33" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2214, Edición 1951).

**CHAÑARÁL :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 26° 20' 11" S Long. 70° 40' 04" W
- 2) Lat. 26° 20' 11" S Long. 70° 39' 37" W
- 3) Lat. 26° 20' 39" S Long. 70° 39' 37" W
- 4) Lat. 26° 20' 39" S Long. 70° 40' 04" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2213, Edición 2002).

**CALDERA :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 27° 02' 30" S Long. 70° 50' 50" W
- 2) Lat. 27° 02' 42" S Long. 70° 50' 40" W
- 3) Lat. 27° 02' 21" S Long. 70° 50' 12" W
- 4) Lat. 27° 02' 11" S Long. 70° 50' 22" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3111, Edición 2003).

**CALDERILLA :**

En un punto al 331° y la distancia de 820 metros de baliza anterior de Punta Este.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3111, Edición 2003).

**HUASCO :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 28° 27' 16" S Long. 071° 14' 36" W
- 2) Lat. 28° 27' 29" S Long. 071° 14' 36" W
- 3) Lat. 28° 27' 29" S Long. 071° 15' 00" W
- 4) Lat. 28° 27' 16" S Long. 071° 15' 00" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3211, Edición 1994).

**COQUIMBO :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 29° 56' 05" S Long. 071° 19' 37" W
- 2) Lat. 29° 56' 05" S Long. 071° 19' 11" W
- 3) Lat. 29° 56' 34" S Long. 071° 19' 11" W
- 4) Lat. 29° 56' 34" S Long. 071° 19' 37" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4111, Edición 1989).

**LOS VILOS:**

Un área circular de 2,5 cables de radio, cuyo centro se encuentra situado al 335° y 8,5 cables de la baliza luminosa Isla Huevos.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4311, Edición 2004).

**QUINTERO :**

Un área circular de 500 metros de radio, cuyo centro se encuentra en Lat. 32°44'54" S y Long. 071°31'54" W.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4321, Edición 2009).

**VALPARAÍSO :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 33° 01' 24,4" S Long. 71° 36' 11" W
- 2) Lat. 33° 01' 42" S Long. 71° 36' 6,3" W
- 3) Lat. 33° 01' 48" S Long. 71° 36' 41" W
- 4) Lat. 33° 01' 19,5" S Long. 71° 36' 48,5" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 5111, Edición 2003).

**SAN ANTONIO :**

Un área circular de 1,5 cables de radio, cuyo centro se encuentra situado al 278° y a 1,17 millas náuticas de la baliza luminosa Molo Sur.

(Cartas de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 5114, Edición 2002 y N° 5115, Edición 2015).

**TOME :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 36° 37' 36" S Long. 72° 58' 42" W
- 2) Lat. 36° 37' 36" S Long. 72° 58' 09" W
- 3) Lat. 36° 38' 00" S Long. 72° 58' 09" W
- 4) Lat. 36° 38' 00" S Long. 72° 58' 42" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6110, Edición 2003).

**PENCO :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 36° 41' 54" S Long. 73° 00' 28" W
- 2) Lat. 36° 41' 54" S Long. 72° 59' 50" W
- 3) Lat. 36° 42' 24" S Long. 72° 59' 50" W
- 4) Lat. 36° 42' 24" S Long. 73° 00' 28" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6111, Edición 2002).

**LIRQUÉN :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 36° 41' 54" S Long. 73° 00' 28" W
- 2) Lat. 36° 41' 54" S Long. 72° 59' 50" W
- 3) Lat. 36° 42' 24" S Long. 72° 59' 50" W
- 4) Lat. 36° 42' 24" S Long. 73° 00' 28" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6111, Edición 2002).

**TALCAHUANO :**

Un área circular de 1 cable de radio, cuyo centro se encuentra situado en latitud 36°41'30" S y longitud 073°03'00" W.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6110, Edición 2014).

**SAN VICENTE :**

- 1) Un área circular de 1,5 cables de radio, con centro en Lat. 36° 44' 12" S y Long. 073° 10' 18" W.
- 2) Un área circular de 2 cables de radio, con centro en Lat. 36° 43' 35,2" S y Long. 073° 11' 04" W.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6112, Edición 2012).

**CORONEL :**

Un área circular de 1 cable de radio, con centro en Lat. 37° 03'00" S y Long. 73° 10' 36" W.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6121, Edición 1987).

**LOTA :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 37° 06' 43" S Long. 073° 10' 20" W
- 2) Lat. 37° 06' 42" S Long. 073° 10' 18" W
- 3) Lat. 37° 06' 57" S Long. 073° 10' 20" W
- 4) Lat. 37° 05' 56" S Long. 073° 10' 18" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6120, Edición 2004).

**CORRAL :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 39° 51' 30" S Long. 73° 25' 00" W
- 2) Lat. 39° 51' 55" S Long. 73° 25' 00" W
- 3) Lat. 39° 51' 55" S Long. 73° 24' 30" W
- 4) Lat. 39° 51' 30" S Long. 73° 24' 30" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6241, Edición 1989)

**PUERTO MONTT :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 41° 29' 03" S Long. 72° 56' 56" W
- 2) Lat. 41° 29' 03" S Long. 72° 56' 24" W
- 3) Lat. 41° 29' 26" S Long. 72° 56' 56" W
- 4) Lat. 41° 29' 26" S Long. 72° 56' 24" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 7321, Edición 2004).

**PUERTO CISNES:**

Un área circular de 1 cable de radio, cuyo centro se encuentra situado en posición latitud 44°43'30" S y longitud 072°42'42" W.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 8500, Edición 2006).

**CHACABUCO :**

Un área circular de 1,5 cables de radio, cuyo centro se encuentra situado en posición latitud 45°27'27" S y longitud 072°50'12" W.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 8611, Edición 2003).

**EDEN :**

Un área circular de 1 cable de radio, ubicado al 075° y a una distancia de 7 cables del faro de la Isla Carlos.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 9511, Edición 2010).

**GUARELLO :**

Zona recomendada de fondeo a la gira para naves mayores, en un punto situado al 100° y a distancia de 1,5 millas del Faro Islole Guía.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 10330, Edición 2002).

**NATALES :**

En un punto situado al 057° y a 3,8 cables del Faro Islotes Cisnes.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 10611, Edición 2002).

**BORIES :**

En un punto situado al 057° y a 3,8 cables del Faro Islotes Cisnes.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 10611, Edición 2002).

**PUNTA ARENAS:**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos, unidos por rectas sucesivas:

- 1) Lat. 53° 10' 07" S Long. 70° 51' 42" W
- 2) Lat. 53° 10' 20" S Long. 70° 51' 06" W
- 3) Lat. 53° 10' 28" S Long. 70° 52' 02" W
- 4) Lat. 53° 10' 42" S Long. 70° 51' 28" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11411, Edición 1991).

**CABO NEGRO :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 52° 55' 17" S Long. 70° 47' 38" W
- 2) Lat. 52° 55' 17" S Long. 70° 46' 59" W
- 3) Lat. 52° 55' 42" S Long. 70° 46' 59" W
- 4) Lat. 52° 55' 42" S Long. 70° 47' 38" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11521, Edición 1987).

**PERCY:**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 53° 55' 30" S Long. 70° 10' 00" W
- 2) Lat. 53° 55' 30" S Long. 70° 09' 00" W
- 3) Lat. 53° 56' 00" S Long. 70° 09' 00" W
- 4) Lat. 53° 56' 00" S Long. 70° 10' 00" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11530, Edición 1987).

**CLARENCIA:**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 53° 55' 30" S Long. 70° 10' 00" W
- 2) Lat. 53° 55' 30" S Long. 70° 09' 00" W
- 3) Lat. 53° 56' 00" S Long. 70° 09' 00" W
- 4) Lat. 53° 56' 00" S Long. 70° 10' 00" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11530, Edición 1987).

**GREGORIO :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 52° 38' 22" S Long. 70° 11' 17" W
- 2) Lat. 52° 38' 22" S Long. 70° 09' 30" W
- 3) Lat. 52° 38' 52" S Long. 70° 09' 30" W
- 4) Lat. 52° 38' 52" S Long. 70° 11' 17" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11500, Edición 1991).



**PUERTO WILLIAMS :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 54° 54' 24" S Long. 67° 34' 50" W
- 2) Lat. 54° 54' 33" S Long. 67° 34' 22" W
- 3) Lat. 54° 54' 49" S Long. 67° 34' 37" W
- 4) Lat. 54° 54' 40" S Long. 67° 35' 05" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 13142, Edición 1993).

- 3.- FÍJANSE, para los efectos de pilotaje, las siguientes Estaciones de Transferencia de Prácticos:

**ANCUD :**

En un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 41°47'00" S Long. 73°51'37" W
- 2) Lat. 41°47'00" S Long. 73°49'11" W
- 3) Lat. 41°48'18" S Long. 73°51'21" W
- 4) Lat. 41°48'18" S Long. 73°49'28" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 7212, Edición 1998).

**LAITEC :**

En un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- a) Para naves menores de 40 pies de calado, un área circular de 6 cables de radio cuyo centro se encuentra situado al 281° y 2,8 millas del Faro Isla Laitec, con la siguiente leyenda: ZONA DE TRANSFERENCIA DE PRÁCTICOS.
- b) Para naves mayores de 40 pies de calado, un área circular de 1,3 millas de radio cuyo centro se encuentra situado en Lat. 43°20'30" S, Long. 073°36'00" W.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 7440, Edición 2004).

**PUNTA ARENAS :**

En un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 53° 10' 53" S Long. 70° 54' 06" W
- 2) Lat. 53° 10' 53" S Long. 70° 53' 27" W
- 3) Lat. 53° 11' 19" S Long. 70° 53' 27" W
- 4) Lat. 53° 11' 19" S Long. 70° 54' 06" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11411, Edición 1991).

**BAHIA POSESIÓN :**

Un área circular de 1 milla de radio, cuyo centro se encuentra situado al 216° y 2,7 millas del faro Cabo Posesión.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11500, Edición 1983).

**POSESIÓN EN TRACK DE NAVEGACIÓN :**

En el track de navegación en un punto ubicado en las siguientes coordenadas geográficas :

- 1) Lat. 52° 22' 13" S
- 2) Long. 69° 02' 00" W

NOTA : Sobre máquinas en coordinación con los Prácticos.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11600, Edición 1983).

**BAHÍA COOK :**

En un radio de 0,75 MN teniendo como centro las siguientes coordenadas geográficas :

- 1) Lat. 55° 09' 00" S
- 2) Long. 070° 12' 00" W

**PUNTA WALLER:**

En un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 55° 07' 30" S Long. 66° 34' 00" W
- 2) Lat. 55° 07' 30" S Long. 66° 32' 10" W
- 3) Lat. 55° 08' 30" S Long. 66° 32' 10" W
- 4) Lat. 55° 08' 30" S Long. 66° 34' 00" W

NOTA : Sobre máquinas en coordinación con los Prácticos.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 13300, Edición 1977).

#### **PASO RICHMOND:**

En un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 55° 20' 30" S Long. 66° 41' 45" W
- 2) Lat. 55° 20' 30" S Long. 66° 40' 00" W
- 3) Lat. 55° 21' 30" S Long. 66° 40' 00" W
- 4) Lat. 55° 21' 30" S Long. 66° 41' 45" W

NOTA: Sobre máquinas en coordinación con los Prácticos.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 13300, Edición 1977).

#### **CABO DE HORNOS:**

En un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 56° 00' 15" S Long. 67° 16' 45" W
- 2) Lat. 56° 00' 15" S Long. 67° 15' 00" W
- 3) Lat. 56° 01' 15" S Long. 67° 15' 00" W
- 4) Lat. 56° 01' 15" S Long. 67° 16' 45" W

NOTA : Sobre máquinas en coordinación con los Prácticos.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 13600, Edición 2000).

#### **ISLA HORNOS:**

Un punto ubicado en las siguientes coordenadas geográficas:

- 1) Lat. 55° 56' 44" S
- 2) Long. 67° 12' 30" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 13600, Edición 2000).

- 4.- FÍJANSE los siguientes dispositivos de separación de tráfico en los puertos que se indican:

**ARICA:**

- a) Una zona de separación de media milla de anchura, cuyo eje une las siguientes posiciones geográficas :
- 1) Lat. 18° 27' 32" S  
Long. 70° 21' 00" W
  - 2) Lat. 18° 27' 32" S  
Long. 70° 25' 25" W
- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Oeste, entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- 3) Lat. 18° 26' 48" S  
Long. 70° 21' 00" W
  - 4) Lat. 18° 25' 17" S  
Long. 70° 25' 25" W
- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Este, entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- 5) Lat. 18° 28' 18" S  
Long. 70° 21' 00" W
  - 6) Lat. 18° 29' 47" S  
Long. 70° 25' 25" W

Arrumbamiento tráfico principal : 090° - 270°

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1111, Edición 1998).

**IQUIQUE:**

- a) Una zona de separación de 4 cables de anchura, cuyo eje une las siguientes posiciones geográficas :
- 1) Lat. 20° 11' 17" S  
Long. 70° 10' 00" W
  - 2) Lat. 20° 11' 17" S  
Long. 70° 12' 00" W
- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Oeste, entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 3) Lat. 20° 10' 44" S  
Long. 70° 10' 00" W
  - 4) Lat. 20° 10' 05" S  
Long. 70° 12' 00" W
- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Este, entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- 5) Lat. 20° 11' 50" S  
Long. 70° 10' 00" W
  - 6) Lat. 20° 12' 29" S  
Long. 70° 12' 00" W

Arrumbamiento del tráfico principal : 090° - 270°

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1211, Edición 1988).

#### **ANTOFAGASTA:**

- a) Una zona de separación de una milla de anchura, cuyo eje une las siguientes posiciones geográficas :
- 1) Lat. 23° 38' 32" S  
Long. 70° 25' 31" W
  - 2) Lat. 23° 38' 32" S  
Long. 70° 29' 36" W
- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Oeste, entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- 3) Lat. 23° 37' 02" S  
Long. 70° 25' 31" W
  - 4) Lat. 23° 36' 02" S  
Long. 70° 29' 36" W
- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Este, entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 5) Lat. 23° 40' 02" S  
Long. 70° 25' 31" W
- 6) Lat. 23° 41' 02" S  
Long. 70° 29' 36" W

Arrumbamiento del tráfico principal : 090° - 270°

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2111, Edición 1982).

**QUINTERO:**

- a) Una zona de separación de media milla de anchura, cuyo eje une las siguientes posiciones geográficas :

- 1) Lat. 32° 44' 26" S  
Long. 71° 32' 00" W
- 2) Lat. 32° 44' 26" S  
Long. 71° 36' 26" W

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Oeste, entre la línea de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 3) Lat. 32° 43' 26" S  
Long. 71° 32' 00" W
- 4) Lat. 32° 42' 56" S  
Long. 71° 36' 26" W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Este, entre la línea de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 5) Lat. 32° 45' 26" S  
Long. 71° 32' 00" W
- 6) Lat. 32° 45' 56" S  
Long. 71° 36' 26" W

Arrumbamiento del tráfico principal : 090° - 270°

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4222, Edición 2009).

**VALPARAÍSO:**

- a) Una zona de separación, de media milla de anchura, cuyo eje une las siguientes posiciones geográficas :
- 1) Lat. 32° 58' 42,2" S  
Long. 71° 37' 06" W
  - 2) Lat. 33° 00' 45" S  
Long. 71° 36' 38,3" W
- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia Valparaíso, entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- 3) Lat. 32° 58' 41" S  
Long. 71° 38' 31,5" W.
  - 4) Lat. 33° 00' 55,7" S  
Long. 71° 37' 31" W
- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige desde Valparaíso, entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:
- 5) Lat. 32° 58' 41" S  
Long. 71° 35' 52,3" W
  - 6) Lat. 33° 00' 34,5" S  
Long. 71° 35' 46" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4320, Edición 1994).

**BAHÍA DE CONCEPCIÓN:**

- a) Una zona de separación, de un cuarto de milla de anchura, cuyo eje une las siguientes posiciones geográficas :
- 1) Lat. 36° 33' 51" S  
Long. 73° 01' 57" W
  - 2) Lat. 36° 35' 52" S  
Long. 73° 01' 33" W
  - 3) Lat. 36° 38' 16" S  
Long. 73° 01' 33" W
- b) Una vía de circulación de media milla de anchura a cada lado de la zona de separación.

Arrumbamiento del tráfico principal : 170° - 350° y 000° - 180°

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6110, Edición 2003)

**BAHÍA DE SAN VICENTE:**

a) Una zona de separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas :

1) Lat. 36° 40' 50.72" S  
Long. 73° 13' 21.71" W

2) Lat. 36° 44' 00.46" S  
Long. 73° 10' 17.48" W

3) Lat. 36° 43' 55.95" S  
Long. 73° 10' 09.92" W

4) Lat. 36° 40' 35.62" S  
Long. 73° 12' 52.12" W

b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Sur, entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

5) Lat. 36° 41' 35.56" S  
Long. 73° 14' 49.51" W

6) Lat. 36° 44' 15.64" S  
Long. 73° 10' 43.82" W

c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Norte, entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

7) Lat. 36° 39' 58.79" S  
Long. 73° 11' 39.98" W

8) Lat. 36° 43' 38.97" S  
Long. 73° 09' 43.30" W

Arrumbamiento tráfico principal : 144° - 324°

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6110, Edición 2003).



**PUNTA ARENAS:**

SUSTITÚYASE transitoriamente para los fines pertinentes el Dispositivo de Separación de Tráfico, para la entrada y salida del puerto de Punta Arenas, de acuerdo a las siguientes especificaciones:

- a) Sistema de Separación de tráfico con dirección establecida de tráfico:

"ÁREA COMPRENDIDA ENTRE LOS SIGUIENTES PUNTOS":

- 1) Lat. 53° 10' 15" S Long. 70° 49' 54" W
- 2) Lat. 53° 10' 54" S Long. 70° 46' 39" W
- 3) Lat. 53° 11' 25" S Long. 70° 51' 04" W
- 4) Lat. 53° 12' 48" S Long. 70° 48' 42" W

- b) Zona de Separación de Tráfico:

"ÁREA INTERIOR COMPRENDIDA ENTRE LOS SIGUIENTES PUNTOS":

- 1) Lat. 53° 10' 39" S Long. 70° 50' 18" W
- 2) Lat. 53° 11' 43" S Long. 70° 47' 30" W
- 3) Lat. 53° 11' 01" S Long. 70° 50' 40" W
- 4) Lat. 53° 12' 02" S Long. 70° 47' 51" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11411, Edición 1991).

- 5.- Separación de tráfico en la parte oriental del Estrecho de Magallanes.

Descripción del dispositivo de separación de tráfico.

- a) Una línea de separación que une las siguientes posiciones geográficas:

- |     |                    |                     |
|-----|--------------------|---------------------|
| 1)  | Lat. 52° 31' 40" S | Long. 68° 31' 16" W |
| 2)  | Lat. 52° 27' 14" S | Long. 68° 42' 28" W |
| 3)  | Lat. 52° 22' 52" S | Long. 68° 58' 15" W |
| 4)  | Lat. 52° 21' 10" S | Long. 69° 08' 00" W |
| 5)  | Lat. 52° 21' 10" S | Long. 69° 18' 45" W |
| 6)  | Lat. 52° 30' 48" S | Long. 69° 36' 14" W |
| 7)  | Lat. 52° 34' 00" S | Long. 69° 40' 00" W |
| 8)  | Lat. 52° 38' 33" S | Long. 69° 54' 00" W |
| 9)  | Lat. 52° 42' 08" S | Long. 70° 11' 07" W |
| 10) | Lat. 52° 44' 10" S | Long. 70° 26' 00" W |
| 11) | Lat. 52° 46' 35" S | Long. 70° 28' 45" W |
| 12) | Lat. 52° 57' 40" S | Long. 70° 29' 28" W |

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Este entre la línea de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas :

13)	Lat. 52° 33' 45" S	Long. 68° 32' 40" W
14)	Lat. 52° 27' 53" S	Long. 68° 43' 00" W
15)	Lat. 52° 23' 33" S	Long. 68° 58' 42" W
16)	Lat. 52° 21' 55" S	Long. 69° 08' 00" W
17)	Lat. 52° 21' 55" S	Long. 69° 18' 17" W
18)	Lat. 52° 31' 13" S	Long. 69° 35' 40" W
19)	Lat. 52° 34' 20" S	Long. 69° 39' 20" W
20)	Lat. 52° 39' 15" S	Long. 69° 53' 23" W
21)	Lat. 52° 42' 52" S	Long. 70° 10' 44" W
22)	Lat. 52° 44' 52" S	Long. 70° 25' 16" W
23)	Lat. 52° 46' 51" S	Long. 70° 27' 34" W
24)	Lat. 52° 57' 44" S	Long. 70° 28' 13" W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Oeste entre la línea de separación y una que une las siguientes posiciones geográficas :

25)	Lat. 52° 29' 48" S	Long. 68° 29' 57" W
26)	Lat. 52° 22' 06" S	Long. 68° 57' 50" W
27)	Lat. 52° 20' 20" S	Long. 69° 07' 50" W
28)	Lat. 52° 20' 20" S	Long. 69° 19' 11" W
29)	Lat. 52° 30' 27" S	Long. 69° 36' 45" W
30)	Lat. 52° 33' 45" S	Long. 69° 40' 42" W
31)	Lat. 52° 37' 54" S	Long. 69° 54' 30" W
32)	Lat. 52° 41' 22" S	Long. 70° 11' 31" W
33)	Lat. 52° 43' 30" S	Long. 70° 26' 48" W
34)	Lat. 52° 46' 19" S	Long. 70° 30' 00" W
35)	Lat. 52° 57' 44" S	Long. 70° 30' 45" W

(Cartas de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N°s 11600 y 11500, Ediciones 1983 y 1991)

**ANEXO "B"****FIJA ÁREAS DE DESEMBARCO DE PRÁCTICOS**

**ARICA :** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 18° 27' 37" S Long. 70° 19' 32" W
- 2) Lat. 18° 27' 40" S Long. 70° 19' 26" W
- 3) Lat. 18° 27' 53" S Long. 70° 19' 40" W
- 4) Lat. 18° 27' 56" S Long. 70° 19' 33" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 1111.

**IQUIQUE :** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 20° 11' 36" S Long. 70° 09' 16" W
- 2) Lat. 20° 11' 36" S Long. 70° 09' 35" W
- 3) Lat. 20° 11' 52" S Long. 70° 09' 35" W
- 4) Lat. 20° 11' 52" S Long. 70° 09' 16" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 1211.

**PATILLOS :** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 20° 44' 18" S Long. 70° 11' 56" W
- 2) Lat. 20° 44' 20" S Long. 70° 11' 43" W
- 3) Lat. 20° 44' 38" S Long. 70° 11' 46" W
- 4) Lat. 20° 44' 36" S Long. 70° 11' 59" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 1232.

**ANTOFAGASTA :** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 23° 37' 37" S Long. 70° 24' 18" W
- 2) Lat. 23° 37' 37" S Long. 70° 24' 38" W
- 3) Lat. 23° 38' 07" S Long. 70° 24' 38" W
- 4) Lat. 23° 38' 07" S Long. 70° 24' 18" W

Nota: En caso de existir condiciones de tiempo que impidan el desembarco seguro de prácticos en el área establecida, la maniobra se podrá efectuar en el interior de la dársena.

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 2111.

**CALDERA:** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 27° 02' 33" S Long. 70° 49' 44" W
- 2) Lat. 27° 02' 46" S Long. 70° 50' 06" W
- 3) Lat. 27° 02' 53" S Long. 70° 49' 29" W
- 4) Lat. 27° 03' 06" S Long. 70° 49' 52" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 3111.

**CHAÑARÁL:** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos: Al 280 y a 800 mts. de punta piedra blanca en siguiente punto geográfico:

- 1) Lat. 26° 20' 55" S Long. 70° 39' 15" W
- 2) Lat. 26° 20' 42" S Long. 70° 39' 15" W
- 3) Lat. 26° 20' 42" S Long. 70° 39' 35" W
- 4) Lat. 26° 20' 55" S Long. 70° 39' 35" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 2213.

**HUASCO :** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 28° 27' 48" S Long. 71° 15' 40" W
- 2) Lat. 28° 27' 48" S Long. 71° 15' 27" W
- 3) Lat. 28° 27' 58" S Long. 71° 15' 40" W
- 4) Lat. 28° 27' 58" S Long. 71° 15' 27" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 3211.

**GUAYACÁN :** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 29° 57' 55" S Long. 71° 22' 02" W
- 2) Lat. 29° 57' 55" S Long. 71° 21' 51" W
- 3) Lat. 29° 58' 07" S Long. 71° 21' 52" W
- 4) Lat. 29° 58' 07" S Long. 71° 21' 41" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 4111.

**COQUIMBO:** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 29° 56' 36" S Long. 71° 19' 48" W
- 2) Lat. 29° 56' 36" S Long. 71° 19' 35" W
- 3) Lat. 29° 56' 52" S Long. 71° 19' 50" W
- 4) Lat. 29° 56' 52" S Long. 71° 19' 37" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 4111.

**VALPARAÍSO:** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 33° 01' 51,7" S Long. 71° 36' 48" W
- 2) Lat. 33° 02' 00" S Long. 71° 36' 48" W
- 3) Lat. 33° 02' 04" S Long. 71° 37' 14,5" W
- 4) Lat. 33° 01' 56" S Long. 71° 37' 14,5" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 5111.

**SAN ANTONIO :** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 33° 34' 48" S Long. 71° 37' 30" W
- 2) Lat. 33° 34' 54" S Long. 71° 37' 36" W
- 3) Lat. 33° 34' 48" S Long. 71° 37' 42" W
- 4) Lat. 33° 34' 42" S Long. 71° 37' 36" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 5115.

**TALCAHUANO :** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 36° 41' 36" S Long. 73° 05' 54" W
- 2) Lat. 36° 41' 36" S Long. 73° 05' 00" W
- 3) Lat. 36° 42' 17" S Long. 73° 05' 54" W
- 4) Lat. 36° 42' 17" S Long. 73° 05' 00" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 6111.

**PENCO :** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 36° 42' 42" S Long. 73° 00' 27" W
- 2) Lat. 36° 42' 42" S Long. 73° 00' 07" W
- 3) Lat. 36° 43' 01" S Long. 73° 00' 27" W
- 4) Lat. 36° 43' 01" S Long. 73° 00' 07" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 6111.

**LIRQUÉN :** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 36° 41' 54" S Long. 72° 59' 04" W
- 2) Lat. 36° 41' 54" S Long. 72° 58' 52" W
- 3) Lat. 36° 42' 04" S Long. 72° 59' 04" W
- 4) Lat. 36° 42' 04" S Long. 72° 58' 52" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 6111.

**SAN VICENTE** : Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 36° 43' 59" S Long. 73° 08' 24" W
- 2) Lat. 36° 43' 47" S Long. 73° 08' 20" W
- 3) Lat. 36° 44' 12" S Long. 73° 07' 59" W
- 4) Lat. 36° 44' 19" S Long. 73° 08' 20" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 6112.

**CORRAL** : Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 39° 51' 55" S Long. 73° 25' 00" W
- 2) Lat. 39° 51' 55" S Long. 73° 24' 30" W
- 3) Lat. 39° 52' 15" S Long. 73° 25' 00" W
- 4) Lat. 39° 52' 15" S Long. 73° 24' 00" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 6241.

**CORONEL** : Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 37° 01' 53" S Long. 73° 10' 18" W
- 2) Lat. 37° 01' 53" S Long. 73° 09' 48" W
- 3) Lat. 37° 02' 06" S Long. 73° 10' 18" W
- 4) Lat. 37° 02' 06" S Long. 73° 09' 48" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 6121.

**LOTA** : Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 37° 05' 52" S Long. 73° 10' 35" W
- 2) Lat. 37° 05' 47" S Long. 73° 10' 22" W
- 3) Lat. 37° 06' 04" S Long. 73° 10' 28" W
- 4) Lat. 37° 05' 58" S Long. 73° 10' 17" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 6121.

**PUERTO MONTT** : Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

Un círculo con centro en Lat. 41° 28' 48" S y Long. 72° 56' 30" W, con un radio de 1 cable.

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 7321.

**SAN JOSÉ DE CALBUCO :** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

Un círculo con centro en Lat. 41° 48' 00" S y Long. 73° 12' 30" W, con un radio de 1 cable.

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 7311.

**CASTRO:** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 42° 29' 21" S Long. 73° 45' 27,5" W
- 2) Lat. 42° 29' 54" S Long. 73° 45' 27,5" W
- 3) Lat. 42° 29' 54" S Long. 73° 44' 54,0" W
- 4) Lat. 42° 29' 21" S Long. 73° 44' 54,0" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 7372.

**ANCUD:** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

Un círculo con centro en Lat. 41° 48' 32" S y Long. 73° 50' 20" W, con un radio de 9 cables, situado al 130° y 2.4 millas del Faro Punta Corona.

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 7212.

**CHONCHI:** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 42° 36' 00" S Long. 73° 46' 30" W
- 2) Lat. 42° 36' 48" S Long. 73° 46' 30" W
- 3) Lat. 42° 36' 48" S Long. 73° 45' 30" W
- 4) Lat. 42° 36' 00" S Long. 73° 45' 30" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 7372.

**CHAITÉN:** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 42° 54' 00" S Long. 72° 49' 00" W
- 2) Lat. 42° 55' 00" S Long. 72° 49' 00" W
- 3) Lat. 42° 55' 00" S Long. 72° 47' 00" W
- 4) Lat. 42° 54' 00" S Long. 72° 47' 00" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 7421.

**QUELLÓN:** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 43° 19' 00" S Long. 73° 39' 00" W
- 2) Lat. 43° 20' 30" S Long. 73° 39' 00" W
- 3) Lat. 43° 20' 30" S Long. 73° 35' 00" W
- 4) Lat. 43° 19' 00" S Long. 73° 35' 00" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 7440.

**ACHAO:** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 42° 27' 00" S Long. 73° 30' 15" W
- 2) Lat. 42° 27' 30" S Long. 73° 30' 15" W
- 3) Lat. 42° 27' 30" S Long. 73° 29' 45" W
- 4) Lat. 42° 27' 00" S Long. 73° 29' 45" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 7370.

**CHACABUCO:** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 45° 27' 40" S Long. 72° 50' 22" W
- 2) Lat. 45° 27' 40" S Long. 72° 49' 48" W
- 3) Lat. 45° 27' 54" S Long. 72° 49' 48" W
- 4) Lat. 45° 27' 54" S Long. 72° 50' 22" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 8611.

**PUNTA ARENAS:** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 53° 11' 20" S Long. 70° 54' 12" W
- 2) Lat. 53° 11' 20" S Long. 70° 53' 30" W
- 3) Lat. 53° 10' 54" S Long. 70° 53' 30" W
- 4) Lat. 53° 10' 54" S Long. 70° 54' 12" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 11411.

**CABO NEGRO :** Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 52° 55' 40" S Long. 70° 47' 28" W
- 2) Lat. 52° 55' 40" S Long. 70° 46' 48" W
- 3) Lat. 52° 55' 15" S Long. 70° 46' 48" W
- 4) Lat. 52° 55' 15" S Long. 70° 47' 28" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 11521.



**TERMINAL MARÍTIMO PETROLERO DE CLARENCIA :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 52° 56' 00" S Long. 70° 10' 00" W
- 2) Lat. 52° 56' 00" S Long. 70° 09' 00" W
- 3) Lat. 52° 55' 30" S Long. 70° 09' 00" W
- 4) Lat. 52° 55' 30" S Long. 70° 10' 00" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 11530.

**TERMINAL MARÍTIMO PETROLERO DE GREGORIO :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 52° 39' 00" S Long. 70° 11' 24" W
- 2) Lat. 52° 39' 00" S Long. 70° 09' 24" W
- 3) Lat. 52° 38' 12" S Long. 70° 09' 24" W
- 4) Lat. 52° 38' 12" S Long. 70° 11' 24" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 11500.

**TERMINAL MARÍTIMO MINA DE PECKET :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 52° 56' 30" S Long. 71° 16' 30" W
- 2) Lat. 52° 56' 30" S Long. 71° 18' 00" W
- 3) Lat. 52° 58' 00" S Long. 71° 18' 00" W
- 4) Lat. 52° 58' 00" S Long. 71° 16' 30" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 11700.

**PUERTO NATALES Y BORIES :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 51° 46' 48" S Long. 72° 31' 35" W
- 2) Lat. 51° 46' 48" S Long. 72° 31' 15" W
- 3) Lat. 51° 46' 30" S Long. 72° 31' 15" W
- 4) Lat. 51° 46' 30" S Long. 72° 31' 35" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 10611.

**TERMINAL GUARELLO :**

Práctico embarca en San Vicente recalando con Práctico a bordo.

**PUERTO WILLIAMS :**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos :

- 1) Lat. 54° 55' 07" S Long. 67° 36' 12" W
- 2) Lat. 54° 55' 07" S Long. 67° 35' 32" W
- 3) Lat. 54° 55' 27" S Long. 67° 36' 12" W
- 4) Lat. 54° 55' 27" S Long. 67° 35' 32" W

Carta de referencia: S.H.O.A. N° 13142.

**APENDICE N° "2"**

DGTM. Y MM. ORDINARIO EXENTA N° 12100/ 41 VRS.\*

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

VALPARAÍSO, 5 de Octubre de 2011.

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

**R E S U E L V O:**

- 1.- ACTUALÍZASE, a contar de esta fecha, las “Instrucciones Complementarias al Reglamento de Practicaje y Pilotaje y Reglamento de Prácticos”, modificadas por Resolución DGTM. Y MM. Ordinario N° 12100/32, del 04 de Junio de 2009.
- 2.- INCLÚYASE copia íntegra de esta resolución en el sitio Web de esta Dirección General.
- 3.- DERÓGASE, la Resolución DGTM. y MM. Ordinario N° 12100/32 Vrs., del 04 de Junio de 2009.
- 4.- ANÓTESE y COMUNÍQUESE a quienes corresponda.

(Fdo.)

ENRIQUE LARRAÑAGA MARTIN  
VICEALMIRANTE  
DIRECTOR GENERAL

\* D.G.T.M. Y M.M. ORD. EXENTA N° 12100/18 VRS. DEL 15.MAYO.2013

## **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 Jefe 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., del 09 de Julio de 1999.

**Art. 103** Al producirse vacantes en las dotaciones de Prácticos Autorizados de Canales o de Puerto, éstas serán llenadas o disminuidas de acuerdo a las fórmulas establecidas por resolución del Director General, quien los nombrará de entre aquellos postulantes que cumplan con los requisitos exigidos y que hayan sido aprobados por el Consejo de Selección.

El postulante que haya sido llamado por el Director General para cubrir una vacante y que no pueda ingresar al Servicio en la fecha dispuesta, mantendrá su condición de postulante por un plazo máximo de 90 días corridos desde su notificación.

**Art. 104** Los Prácticos Oficiales que cumplan con los requisitos reglamentarios, podrán postular a la condición de Práctico Autorizado de Canales o de Puerto, previa solicitud al Director General y posterior aprobación del Consejo de Selección, debiendo iniciar su trámite de retiro al asignárseles una vacante. Estos Prácticos encabezarán la lista de postulantes.

### **CAPÍTULO II**

#### **DE LA CONFORMACIÓN DEL ROL DE COMISIONES DE PILOTAJE**

**Art. 201** La Oficina de Pilotaje mantendrá actualizados y por separado los roles de designación para comisiones de los Prácticos Oficiales y de los Prácticos Autorizados, los que se mantendrán a la vista indicando el orden de precedencia, los permisos, las comisiones especiales, las suspensiones, las bajas médicas y otras situaciones.

**Art. 202** Los Prácticos incluidos en los roles serán asignados con un número, el que representará su orden de precedencia y su orden de designación para una comisión. Dicha precedencia se mantendrá para los efectos del contrato correspondiente.

**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. Para el caso del desembarco en el puerto de Ushuaia – República Argentina, se considerará para estos efectos la hora del término del pilotaje.
- 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 permiso o licencia médica o que sean afectados por una suspensión 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 en forma virtual y continuarán avanzando hasta alcanzar el numeral 11 en la precedencia, ubicación que les será respetada para su reincorporación al rol, de acuerdo a lo señalado en el artículo 203, letra h).

En caso de ingresos en días consecutivos en que no haya habido movimiento en el rol, la incorporación 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 a un Práctico no le sea posible cumplir una comisión ya asignada por causa de un accidente o enfermedad, ya sea propia o de un familiar directo, estando en una ubicación en el rol entre el N° 1 y el 10, al reintegrarse ocupará el numeral 11 de precedencia en el rol. Si estuviera en una posición mayor que el N° 10, retomará su posición relativa.
- e) Los Prácticos Autorizados que sean nominados por la Dirección General para realizar el Curso de Actualización, cursos profesionales o habilitaciones, mantendrán su precedencia en el rol hasta alcanzar los primeros lugares. Si alcanzaren el numeral 1 y el curso no hubiese terminado, mantendrán dicha precedencia hasta el término de éste, respetándoseles en las comisiones siguientes, su ubicación relativa al momento de ser sobrepasados en el rol.

- f) A los miembros de la Directiva de la Asociación de Prácticos Autorizados de Canales A. G. y aquellos Prácticos Autorizados miembros de alguna "Comisión Interna" de la misma, que no puedan ser designados por razones de su cargo directivo o por solicitud escrita del Presidente o quien lo subroga, se les respetará su precedencia para las comisiones venideras.
- g) Todos los reingresos al rol, estipulados anteriormente en c), d), e) y f), serán en la fecha que termina su ausencia o actividad, los días Lunes a Viernes a las 16:30 horas y los días Sábados y Domingos a las 12:30 horas.
- h) El reingreso al rol de los Prácticos Autorizados que hayan sido sancionados con la suspensión de su nombramiento por un plazo determinado, mediante resolución del Sr. Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, lo harán al final del rol.

**Art. 204** Los Prácticos Autorizados que hayan cumplido alguna de las comisiones que se indican, a su regreso a Valparaíso ocuparán la posición relativa que tenían en el rol al momento de su designación, manteniendo las características de TRG. del pilotaje anterior:

- 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 Contra maestre Perón hasta Punta Waller o Cabo de Hornos.
- e) Por haberse dejado sin efecto la designación de Práctico, en el caso contemplado en el artículo 404.
- f) Por haberse dejado sin efecto el contrato de pilotaje, salvo que reciba la totalidad del valor del pilotaje.

Cuando alguna de las comisiones anteriores corresponda a una redestinación posterior a una comisión normal, para el ingreso al rol registrará el tonelaje y hora de desembarco de la comisión original.

**Art. 205** Al término de una comisión, los Prácticos de Canales deberán presentarse al Jefe de la Oficina de Pilotaje, en los siguientes horarios:

- a) Lunes entre las 10:30 y 12:30 hrs. y entre las 15:00 y 16:30 hrs.

- b) Martes a Jueves entre las 10:00 y 12:30 hrs. y entre las 15:00 y 16:30 hrs.
- c) Viernes entre las 10:00 y 12:30 hrs. y entre las 15:00 y 16:00 hrs.

El plazo no debe ser mayor que el indicado a continuación para los lugares de desembarco que se señalan:

- a) Area Canal Beagle - C. Hornos: 48 horas después de arribado a Punta Arenas.
- b) Area Punta Arenas- Puerto Montt: 72 horas.
- c) Area de Valparaíso y Región del Bío-Bío: 48 horas.
- d) Desembarco en el extranjero o Isla de Pascua: 24 horas después de arribado a Santiago.

La presentación posterior a la fecha que corresponda, implicará la pérdida de la precedencia en el rol del Práctico Autorizado, pasando a ocupar el último lugar de éste, salvo lo dispuesto en el artículo 209.

Los prácticos que desembarcan en las áreas de Puerto Montt y Punta Arenas, deberán permanecer 24 horas en dichas áreas, con el objeto de facilitar una eventual redestinación.

Para lo anterior, deberán considerar su retorno, cumplidas las 24 horas de permanencia en el área. Aquellos prácticos que al momento de ser redestinados no se encuentren en el área, por no haber cumplido este artículo, serán ingresados al rol, posterior a la presentación de los prácticos que tuvieron que ser designados en su reemplazo.

Sólo serán designados 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.

#### **Art. 206**

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 **Menores**.
    - i.- Muy Pequeñas.
  - 2) Naves de Carga **Normales**.
    - i.- Pequeñas.

- ii.- Medianas.
  - iii.- Grandes.
- 3) Naves de Carga **Mayores**.
- i.- Muy Grandes.
  - ii.- Extra Grandes.
- b) GRUPO DE NAVES DE PASAJEROS.
- 1) Naves de Pasajeros **Normal**.
    - i.- Medianas.  - 2) Naves de Pasajeros **Mayores**.
    - i.- Grandes.
    - ii.- Muy Grandes.
    - iii.- Extra Grandes.
- c) GRUPO NAVES EN COMISIÓN ESPECIAL
- i.- Naves en comisión especial.

Los tipos y características de las naves agrupadas según la clasificación anterior, como asimismo los límites inferiores y superiores de cada rango, se establecen en el Anexo “B” del presente documento y se ajustarán cuando se estime conveniente, por resolución del Sr. Jefe del Servicio de Practicaje y Pilotaje, con la asesoría de la Asociación de Prácticos Autorizados de Canales A.G.

**Art. 207**

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 Normales, Medianas”.

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.

Por ello, salvo las excepciones estipuladas en los artículos 211, 212 y 207, letra h), los Prácticos Autorizados de Canales no podrán repetir en forma consecutiva una comisión de pilotaje de las que se establecen a continuación y en los rangos que se indican, pero mantendrán su precedencia en el rol:

- a) GRUPO DE NAVES DE CARGA.

  - 1) Naves de Carga **Menores**.  
Controlado con un asterisco rojo (\*).
  - 2) Naves de Carga **Mayores**.  
Controlado con un asterisco azul (\*).



- b) GRUPO DE NAVES DE PASAJEROS.
  - 1) Naves de Pasajeros **Mayores**.  
Controlado con una Letra “**T**” azul.
- c) GRUPO DE NAVES EN COMISIÓN ESPECIAL.
  - 1) Naves en Comisión Especial.  
Controlado con un asterisco rojo (\*)
- d) No se repetirá consecutivamente una comisión de pilotaje entre naves de carga “Muy Pequeñas” y Naves en “Comisión Especial”, ambas controladas con asterisco rojo (\*).
- e) Viniendo un práctico de una nave de “Pasajeros Mayor”, controlado con una letra “**T**” azul, en su siguiente comisión de pilotaje no se le designará a una nave Mayor, ni de Carga, ni de Pasajeros.
- f) Viniendo un práctico de una nave de “Carga Mayor”, controlado con un asterisco azul (\*), en su siguiente comisión de pilotaje no se le designará nuevamente a una Nave de “Carga Mayor”, pero sí podrá ser designado a una Nave de “Pasajeros Mayor”, si de acuerdo a su letra le corresponde.
- g) El Jefe de la Oficina de Pilotaje llevará el control de la asignación de “**Letras**” en cada una de las columnas del cuadro del Anexo “B”, para cada uno de los Prácticos Autorizados de Canales, excepto de la columna de naves de “Carga Normal Mediana”, la que no emplea “**Letra**”. La letra se asigna al término de la comisión.
- h) Cuando en el rol, no haya Prácticos Autorizados con letra menor disponibles en una determinada columna de naves, por estar todos ellos afectados por restricciones (asteriscos) impuestas por la comisión de pilotaje anterior, se obviará esta restricción y se designará al o los Prácticos con letra menor y mejor precedencia en el rol.
- i) Los pilotajes de una redestinación serán considerados como otra comisión para los efectos de asignación de letras y asteriscos, excepto para los pilotajes locales señalados en el artículo 203, letra e) y 204.
- j) 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 con que originalmente fueron designados.

- k) En las comisiones de naves mayores de 30.000 TRG. y menores de 64.000 TRG., con eslora mayor de 230 metros, en que no se les aplique la rebaja del 40%, a su regreso se les considerará la letra que les corresponda por TRG.
- l) **Definición de Naves en Comisión Especial:** Son las naves de hasta 4.000 TRG., que permanezcan dentro de la zona de pilotaje más de 120 horas.
- m) Aquellas naves de pasajeros que naveguen sin pasajeros y que su tránsito obedezca sólo a un desplazamiento sin fines turísticos y que sean calificadas por el Servicio de Practicaje y Pilotaje, serán consideradas según su tonelaje, como buque de carga, para los efectos de designación y asignación de letra en la columna que corresponda.

**Art. 208** Cuando las necesidades del Servicio lo exijan, el Jefe de la Oficina de Pilotaje dispondrá la redestinación de uno o más Prácticos. El orden de la redestinación estará dado por aquellos que se hayan desembarcado primero y se considerará en lo posible; que el Práctico tenga 12 horas de descanso y lo dispuesto en el artículo 207, excluyéndose a aquellos Prácticos cuya permanencia en el área, sea mayor de 48 hrs., después del desembarco, salvo que no exista otra alternativa.

En aquellos casos en que se requiera redestinar a un solo práctico, éste será nominado de acuerdo con el orden de precedencia del contrato anterior y conforme a su habilitación.

Se entiende por redestinación aquella comisión a la que es designado un Práctico, por necesidades del Servicio, estando desembarcado de su comisión inicial y antes de su regreso a Valparaíso.

**Art. 209** Cuando por razones justificadas de orden personal, un Práctico deba postergar su presentación al Jefe de la Oficina de Pilotaje después de cumplida una comisión, se considerará que la fecha en que lo hace es aquella en que, de acuerdo con lo indicado en el artículo 205 precedente, se presenta el Práctico acompañante, pudiendo ser designado solamente a contar de la presentación física en la Oficina de Pilotaje. Sin embargo, la postergación en la presentación no podrá extenderse más allá de dos días hábiles, de lo contrario será ubicado en el último lugar del rol, excepto si solicita permiso, momento en el cual dejará de estar cubierto por el seguro.

**Art. 210** Cuando un Práctico permanezca fuera de actividad por períodos prolongados, su ingreso al rol estará regido por lo dispuesto en la Circular de Habilitación vigente para su rehabilitación. Si el período de receso es igual o superior a un año, le será reasignada una letra de identificación, según lo siguiente:

- a) Naves de carga “Muy pequeña” y “Pequeña”, naves en “Comisión Especial” y de “Pasajeros Normal”, la letra menor en ejecución en cada una de las columnas correspondientes del cuadro del

Anexo “B”, siempre y cuando su letra original no sea superior a la menor en ejecución.

- b) Naves de carga “Grandes” y “Mayores” y de “pasajeros”, la letra menor de la mayoría en ejecución en cada una de las columnas correspondientes del cuadro del Anexo “B”, siempre y cuando su letra original no sea superior a lo antes indicado.

Es decir, si en los casos a) y b) el Práctico tiene una letra mayor a “la menor en ejecución”, mantendrá su letra original en el rol correspondiente.

**Art. 211** Los Prácticos Autorizados que ingresen al Servicio, tomarán el último lugar en el rol y no se les asignará letra de identificación en ninguna columna de las señaladas en el Anexo “B”.

Durante su desplazamiento en el rol, podrán ser designados en una nave Menor (Muy Pequeña), asumiendo que poseen la menor letra en uso. Al alcanzar el numeral 10, tendrán preferencia de designación sobre cualquier otra consideración, en naves de carga “Pequeñas” (de 6.000 y menores de 16.000 TRG.), según el orden normal del rol. Asimismo, no se les impondrá restricción (asterisco) para su próxima designación cuando cumplan comisión de pilotaje en una nave de carga “Muy Pequeñas” (menor de 6.000 TRG.).

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 uso en ambas columnas.

A mayor abundamiento, uno de estos Prácticos en habilitación o en rehabilitación que esté ubicado en el N° 10 del rol, puede ser designado antes que un Práctico habilitado en el N° 1, si la nave a designar es “Pequeña”.

De no existir solicitudes de pilotajes de nave “Pequeña” para su designación, seguirán avanzando en el rol hasta alcanzar el numeral 1, en donde esperarán su designación hasta cuando se reciba una solicitud de pilotaje de los rangos ya señalados.

Cumplidas sus 10 primeras comisiones de pilotaje y lo establecido en la “Circular de Habilitación” vigente, párrafo II, letra A, N° 1, cesará su preferencia de designación al alcanzar el lugar N° 10 del rol, asignándole letras de identificación, según lo siguiente:

- |                                 |                       |
|---------------------------------|-----------------------|
| a) Nave en “Comisión Especial ” | : Letra menor en uso. |
| b) Nave de Carga “ Muy Pequeña” | : Letra menor en uso. |
| c) Naves de Carga “Pequeña”     | : Letra menor en uso. |
| d) Nave de Carga “Grande”       | : Letra menor en uso. |

Cumplidas las 30 primeras comisiones se les asignará una letra de identificación, según lo siguiente:

- a) Nave de Carga “Muy Grande” : Letra menor en uso.
- b) Nave de Carga “Extra Grande” : Letra menor en uso.
- c) Nave de Pasajeros “Mediana” : Letra menor en uso.
- d) Nave de Pasajeros “Grande” : Letra menor en uso.
- e) Nave de Pasajeros “Muy Grande” : Letra menor en uso.
- f) Nave de Pasajeros “Extra Grande” : La letra menor en uso

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”.

Los Prácticos Oficiales que ingresen como Prácticos Autorizados y que se encuentren habilitados según la Circular O-80/004, se les considerará en todas las columnas la letra menor en uso.

Se establece que para las asignaciones de letras, para 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 complete cada etapa de habilitación

#### **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 “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 e integrado al rol de Prácticos, el Jefe de la Oficina de Pilotaje lo designará a la primera nave de Carga “Extra Grande” que solicite Prácticos. 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, manteniendo su petición de beneficio para cuando ingrese nuevamente al rol de Prácticos.

Las naves de pasajeros quedan expresamente excluidas de este beneficio.

Para ser asignado a esta nave de Carga “Extra Grande”, no requiere tener la letra en ejecución para esa nave, tampoco le significará avanzar en la asignación de letras y no le será aplicable la restricción de provenir de una nave mayor.

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

- Art. 213** Los Prácticos Autorizados que se encuentran efectuando las etapas de Habilitación General, Niveles 1 y 2 (primeras 30 comisiones), no podrán salir juntos en comisión.
- Asimismo, no podrán ser designados en una misma nave de pasajeros, dos Prácticos habilitados, si para ambos es la primera comisión en este tipo de buque.
- No podrán ser destinados en una misma nave aquellos Prácticos de parentesco directo.
- 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 la situación anterior y el otro en proceso de Habilitación normal.
- No están autorizadas las permutas bajo ninguna circunstancia.
- Los Prácticos deberán cumplir durante los últimos doce meses, a lo menos, una cantidad de pilotajes igual a 2 comisiones menos que el promedio general, el cual será fijado mensualmente por el Servicio de Practicaje y Pilotaje. Aquel Práctico que no cumpla esa cantidad mínima de pilotajes, deberá efectuar una cantidad de comisiones, en naves menores de 16.000 TRG., de acuerdo a instrucciones emitidas por el Servicio de Practicaje y Pilotaje.

### CAPÍTULO III

#### DE LA CONFORMACIÓN DEL ROL DE SERVICIOS DE PRACTICAJE

- Art. 301** Los Prácticos de cada puerto propondrán al Capitán de Puerto, el rol de Prácticos de Servicio, de Retén y de Subretén para el mes y éste, una vez que lo apruebe, lo publicará en forma oficial.
- Art. 302** Cuando un Práctico de Puerto sea suspendido, haga uso de permiso, se ausente por enfermedad o sea destinado a Curso de Actualización por la Dirección General, quedará fuera del rol y su puesto en éste se mantendrá corriendo hasta su reincorporación, objeto no perder la secuencia de los turnos en el tiempo.
- Art. 303** A los Prácticos de Puerto que estén por cumplir los 65 años de edad se les permitirá, si lo solicitan, el beneficio de asumir el servicio del día anterior al de su cumpleaños.

## CAPÍTULO IV

### DE LA DESIGNACIÓN DE LOS PRÁCTICOS DE CANALES PARA UNA COMISIÓN DE PILOTAJE

**Art. 401** 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, proporcionando, a lo menos, los siguientes antecedentes:

- a) Fecha y hora de la solicitud.
- b) Nombre, señal de llamada, número IMO, nacionalidad, eslora, calado, tonelaje de registro grueso y año de construcción de la nave.
- 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.
- g) Compañía de Seguro 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 oficializar por medio de un correo electrónico o fax a la Oficina de Pilotaje correspondiente, la hora estimada de zarpe (ETD) del puerto de retorno al arribo de la nave, para la aplicación del artículo relacionado con el adelanto o atraso al zarpe.

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. 402** La determinación de las naves a designar en cada oportunidad y su ordenamiento, 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 Falkland o Malvinas.
  - 3) Otros puertos con escaso itinerario de medios de transporte.
- c) Con todo, se debe tener presente el tiempo necesario para el desplazamiento y la permanencia anticipada de los Prácticos 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 Quellón y Chacabuco: 17 horas antes del zarpe.
  - 3) Puertos Ancud, Puerto Montt, Punta Arenas y Bahía Posesión: 14 horas antes zarpe.
  - 4) Puertos 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 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 de control de la Oficina de Pilotaje.
- 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 de Canales en el rol de designaciones, cumpliendo lo establecido en el Art. 403.
- f) Las designaciones para las comisiones de pilotaje se realizarán en los horarios dispuestos en el artículo 406, 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 hora del 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. En caso que por diversas razones no se pueda designar de inmediato y durante ese tiempo ingresen nuevas Solicitudes de Pilotaje, éstas se designarán estrictamente por orden de llegada, definida por el número de solicitud, no importando para este caso la fecha y hora del zarpe, ni el tonelaje.
- h) Designación de “Urgencia”, es la que implica una redestinación, el pronto desplazamiento de los Prácticos o atrasar el zarpe de la nave para que éstos puedan llegar al lugar de embarco, por lo cual también deben ser designados de inmediato. En estos casos los Prácticos deberán tener claro que la seguridad prima por sobre otra consideración y deberán hacerlo presente cuando por razones de fuerza mayor no puedan cumplir con los horarios de descanso, de manera de atrasar el zarpe de la nave, si la situación lo amerita.

**Art. 403** Las designaciones de las comisiones de pilotaje se regirán por lo establecido, específicamente en los artículos 207, 211, 212, 402 y 406. Sin embargo, tendrán preferencia de designación aquellas naves que se rigen por letras por sobre las naves de carga “Medianas” que no emplean letras, cumpliendo con el siguiente procedimiento:

- a) A la primera nave de la relación así confeccionada serán designados los dos primeros Prácticos Autorizados de Canales del rol, siempre y cuando cumplan las exigencias señaladas a continuación:



- 1) Que esté habilitado para el tipo y porte de la nave.
  - 2) Que esté habilitado para la ruta a navegar (Puede ser designado si el otro práctico está habilitado).
- b) Establecida la habilitación, se verificará lo siguiente:
- 1) Que no tenga limitación impuesta por el artículo 207.
  - 2) Que tenga la letra menor en ejecución según el artículo 207.
- c) Si un Práctico Autorizado de Canales no puede ser designado a alguna de las naves consideradas, por las razones indicadas 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 406.
- d) Para facilitar la aplicación de este artículo, en el Anexo “B”, se grafica 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 abajo hacia arriba en el rol de designaciones.

**Art. 404** 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. 405** 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. Para el caso de las designaciones “Fuera de Plazo” o de “Urgencia”, tendrán desde el momento en que son notificados, 4 horas como plazo máximo para embarcarse o cumplir con la hora de presentación al aeropuerto. En caso de no poder cumplir con lo citado, serán ubicados en el último lugar del rol de designación. Lo mismo se aplicará para los prácticos que se encuentren en los cuatro primeros lugares de la letra menor en ejecución, para la designación en orden inverso de las columnas 1 y 2.

La Oficina de Pilotaje les avisará por teléfono cuando se encuentren en alguno de los lugares desde el 1 al 10 y les solicitará indicar claramente el o los teléfonos de contacto que aseguren su ubicación para una eventual designación. Si la Oficina de Pilotaje, habiendo efectuado llamados al o los teléfonos señalados anteriormente, no pudiese establecer contacto con alguno de ellos para su designación, en un plazo máximo de 2 horas, dicho Práctico pasará automáticamente a ocupar el último lugar del rol y se continuará llamando al siguiente Práctico que corresponda. Para el caso de las designaciones de urgencia, no regirá el plazo de las 2 horas y esta se hará de inmediato con el práctico siguiente.

Para el resto de los Prácticos, en el caso de las designaciones de “Urgencia”, no regirá el plazo de las dos horas y ésta se hará de inmediato con el Práctico disponible según la secuencia del rol. Hecha la designación, los Prácticos que no fueron ubicados o no estén disponibles, conservarán su lugar en el rol.

**Art.406**

El Jefe de la Oficina de Pilotaje designará a los Prácticos ciñéndose a los horarios señalados más adelante y a lo estipulado en el cuadro del Anexo “A”, teniendo en consideración lo establecido en los artículos 402 al 405:

- a) Lunes : 09:00 hrs. y 16:00 hrs.
- b) Martes a Viernes : 16:00 hrs.
- c) Sábado : 12:00 hrs.

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

Aquellos Prácticos que se desembarquen los días Jueves AM en las áreas de Puerto Montt y Punta Arenas y que por desplazamiento no puedan presentarse en la Oficina de Pilotaje el día Viernes, serán considerados en la designación del día Lunes a las 09.00 hrs., 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. En caso de que esto no suceda, se le anulará la designación, efectuándose una nueva.

Finalizado el proceso de designación, se notificará a los Prácticos que les corresponda. Si alguno de ellos, que se encuentre después de los 10 primeros del rol, no es ubicado dentro del plazo de dos horas, se designará al siguiente y así sucesivamente, manteniendo éste su ubicación original.

**Art.407**

Al recibirse una solicitud de pilotaje, la Oficina de Pilotaje designará a los Prácticos que corresponda, de acuerdo al artículo 406, 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.

En los documentos que reciben los Prácticos, al momento de ser destinados, se les indicará el contrato y datos de la nave, la liquidación del pilotaje solicitado y el monto del seguro contra todo riesgo tomado por el Agente o el Armador. En el caso de las designaciones de urgencia o cuando no hay despacho presencial en la Oficina de Pilotaje, este procedimiento en lo administrativo quedará automáticamente formalizado desde el momento en que el Práctico es designado, excepto en lo relacionado con la “planilla de cobros, servicios y derechos”, la que se legalizará el primer día hábil siguiente.

Recibida la notificación y la entrega de los antecedentes vía teléfono y por correo electrónico, dentro de las 2 horas siguientes de recibida la información, los Prácticos Autorizados 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.408** Para el efecto del inicio de una comisión de pilotaje, se entenderá que ésta comienza en el momento en que los Prácticos son designados por la Oficina de Pilotaje y, para el caso de una redestinación, cuando ésta o la Autoridad Marítima local, previa autorización del Servicio, los designe para cumplir una nueva 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 coordinarán 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.

## CAPÍTULO V

### DE LA DESIGNACIÓN DE LOS PRÁCTICOS DE PUERTO PARA UNA MANIOBRA

**Art. 501** Las maniobras que ocurran dentro de las 24 horas de duración del servicio serán ejecutadas, en general, por el Práctico de Servicio.

Dependiendo de la concentración de maniobras en el tiempo o de la demanda simultánea en distintos terminales, el Práctico de Servicio requerirá la concurrencia del Práctico de Retén y del Subretén, si ello fuese necesario.

**Art. 502** La precedencia en las solicitudes de practicaje estará dada por la fecha y hora de la maniobra que se haya solicitado, la que, desde el punto de vista del servicio que se presta, determinará la precedencia en su ejecución.

No obstante lo anterior, en algunos puertos dicha precedencia podrá ser cambiada a requerimiento de la Empresa Administradora del Puerto o del Terminal.

**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 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 practicaje en la Capitanía de Puerto, ésta notificará al Práctico de Servicio al más breve plazo y se informará de ello al Agente mediante el Sistema SIAN.

## CAPÍTULO VI

### DEL DESEMPEÑO A BORDO DE LOS PRÁCTICOS 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 marino 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 de Canales deban ejecutar una maniobra de practicaje, de acuerdo a lo establecido en el artículo 27 del Reglamento de Practicaje 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 Urízar e Islote de Lobos.
- c) Angostura Inglesa, entre Punta Hume e Islote Kitt.
- d) Angostura Guía, entre Punta Don y Punta Escala Alta.

- e) Canal y Angostura Kirke, entre Isla Espinosa e Isla Norte.
- f) Canal Santa María y Angostura White, entre Punta Kate e Islas Balmaceda.
- g) Canal Gray, entre Boya Bajo Guacolda e Islote Pollo.
- 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 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.
- b) Angostura Inglesa, entre Punta Hume e Islote Kitt, en cualquier tipo de nave y condición de tiempo meteorológico.
- c) Canal y Angostura Kirke, entre Isla Espinosa e Isla Norte, en cualquier tipo de nave y condición de tiempo meteorológico.
- d) Canal Santa María y Angostura White, entre Punta Kate e Islas Balmaceda, en cualquier tipo de nave y condición de tiempo meteorológico.
- e) Paso Summer, entre Boya Banco San Juan y Punta Dashwood, en naves mayores de 180 metros de eslora durante navegación nocturna o para este mismo tipo de naves en navegación diurna y visibilidad reducida.
- f) Canal Gray, entre Boya Bajo Guacolda e Islote Pollo, en cualquier tipo de nave mayor de 150 metros de eslora y en cualquier condición meteorológica.
- g) Paso Shoal, entre Roca Pearse e Islas Green, en naves mayores de 180 metros de eslora durante navegación nocturna, o para este mismo tipo de nave, en navegación diurna y visibilidad reducida.

- h) Paso Tortuoso, entre Islote Beware y Cabo Crosstide, en naves con eslora de 230 metros o mayor y todo buque tanque cargado.
- i) Primera Angostura, entre Boya Bajo Satélite y Boya Banco Orange, en naves de 200 metros de eslora o mayor.
- j) Canal O'Brien y Paso Timbales, para naves mayores de 230 metros de eslora.

**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, 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.
- 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 tramos en que haya condiciones de riesgo y en pasos restringidos.
- 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 y en el caso de las órdenes al timón, agregar una indicación del sentido de la caída, señalando hacia la banda correspondiente con el brazo.
- 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.

## 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, recibirá de éste, las informaciones concernientes a la nave. Tendrá especial cuidado en informarse del estado operacional del timón, de la máquina, de las hélices laterales, del girocompás, de la corredera y del sistema de fondeo, entre otros sistemas que gravitan sobre la seguridad de la maniobra y percibirá, de la mejor forma que le sea posible, la calidad y preparación de la tripulación de cubierta y el grado de entendimiento idiomático entre el Capitán y los Oficiales a cargo de las estaciones de maniobra, a fin de actuar en forma segura de acuerdo con las circunstancias.

## 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.
  - 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.
- Art. 802** Si las condiciones de habitabilidad que posee la nave no fuesen adecuadas a la del rango de Capitán, que corresponde a los Prácticos, considerando las características o posibilidades de la nave, o si éstas fuesen insalubres, los Prácticos podrán solicitar su desembarco a la Autoridad Marítima, hasta que dichas condiciones sean subsanadas.

**Art. 803** El desembarco de los Prácticos 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 el embarco de los Prácticos se efectuó en un puerto extranjero, su desembarco se efectuará con posterioridad a la recepción de la nave por las autoridades locales.

Si no hubiese recepción oficial, 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.

Como norma, 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 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.

**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** Cuando una nave navegue en demanda de la zona de canales o se encuentre navegando en ésta, informará a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas y a la Autoridad Marítima local que corresponda, con 48 horas de anticipación, la hora estimada de arribo a la respectiva Estación de Transferencia de Prácticos y la confirmará con 24 horas de anticipación.



- Art. 808** Sin perjuicio de las obligaciones que recaen sobre el Capitán de una nave, como norma general los Prácticos informarán de todo accidente o incidente ocurrido durante la comisión y lo que a continuación se indica a las siguientes autoridades:
- a) A la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas y a la Autoridad Marítima local que corresponda:
    - 1) La navegación de una ruta no contemplada en el contrato (Ref. Artículo 30 Reglamento de Practicaje y Pilotaje).
    - 2) 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.
    - 3) Las novedades que ameriten una acción inmediata de la Autoridad Marítima en resguardo de la seguridad y de la protección del medio ambiente acuático.
  - b) A los faros Punta Corona, Cabo Raper, San Pedro, Félix, Evangelistas, Punta Delgada, Dúngenes, Cabo de Hornos y a las estaciones de control en Wollaston, Snipe, Yamana y Timbales (Ref. Artículo 46 letra a) del Reglamento de Practicaje y Pilotaje):
    - El nombre de la nave, la característica internacional y la hora estimada de arribo a los pasos con preferencia de cruce.

- Art. 809** Los Prácticos deberán verificar que el VHF de llamada selectiva digital esté en canal 70 y otro 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, dando cumplimiento 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.

## 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** Como norma general los Prácticos informarán a la Autoridad Marítima local de todo accidente o incidente que ocurra durante la ejecución de las maniobras.

## CAPITULO X

### DE LOS GASTOS DE VIAJE DE LOS PRÁCTICOS 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, contempla 30 kilos de equipaje. Cuando el pasaje aéreo considere un menor peso de equipaje, el costo de la diferencia hasta completar 30 kilos será de cargo de la agencia que solicitó el pilotaje.
- Art. 1003** Los Prácticos 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 LOS PERMISOS Y AUSENCIAS POR ENFERMEDAD DE LOS PRÁCTICOS AUTORIZADOS DE CANALES Y DE PUERTO

- Art. 1101** Los Prácticos Autorizados de Canales, podrán ausentarse del Servicio por un período de hasta 30 días hábiles dentro del año calendario, sin expresar causa y previa información escrita al Jefe de la Oficina de Pilotaje, indicando las fechas de iniciación y término del permiso. El término solamente por razones justificadas podrá ser extendido, pero en ningún caso podrá ser adelantado. Los Prácticos de Puerto podrán ausentarse del Servicio por un período continuo de no más de 30 días hábiles, previo aviso a la Autoridad Marítima local informando las fechas de inicio y término.
- Los Prácticos Autorizados de Canales podrán acumular hasta 2 períodos para solicitarlos simultáneamente, si lo desean.
- Art. 1102** El Práctico Autorizado que requiera un permiso superior a 30 días hábiles, deberá elevar una solicitud al Sr. Jefe del Servicio de Practicaje y Pilotaje.

- Art. 1103** Los Prácticos Autorizados de Canales que figuren en los 4 primeros lugares del rol no podrán solicitar permiso, salvo en caso de fuerza mayor como enfermedad o accidente, ya sean propios o de familiares directos. Al reintegrarse serán ubicados en el numeral 11 de precedencia en el rol.
- 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 de Canales y a la Autoridad Marítima local si se trata de Prácticos de Puerto, indicando los días de baja. Esta situación deberá acreditarse mediante certificado médico o la licencia correspondiente.
- Art. 1105** Aquellos Prácticos de Canales que soliciten permiso o se encuentren enfermos, continuarán avanzando en una columna paralela al rol, 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 15% 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.
- Art. 1107** Los Prácticos 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, por una vez entre dos comisiones, con excepción de aquellos que se encuentren en los primeros 7 lugares.
- Art. 1108** Como regla general, los Prácticos Autorizados de Canales no están autorizados para no cumplir una comisión de pilotaje, salvo fuerza mayor, como accidente o enfermedad propia o de un familiar directo, lo cual en ningún caso puede ser considerado como rechazo de la comisión, ya que se fundamenta en motivos ajenos a la voluntad del afectado.
- Si por razones diferentes a las señaladas, el Práctico solicita no cumplir una comisión a la que ha sido ya designado, se aplicará el siguiente procedimiento, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 18 del Reglamento de Practicaje:
- 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 Pequeña” o “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” 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” 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.

## **CAPITULO XII**

### **DE LOS SEGUROS CONTRA TODO RIESGO**

#### **PRÁCTICOS DE CANALES**

**Art. 1201** Los Prácticos de Canales estarán cubiertos por un seguro contra todo riesgo contratado por el Armador o el Agente de Nave, desde el momento en que son designados para cumplir una comisión y hasta que, terminada la comisión, vuelvan a su domicilio particular con un máximo de 3 horas, luego de entregar el Parte de Viaje en la Oficina de Pilotaje.

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 causa de accidente, por el total de la cantidad asegurada.
- b) Fallecimiento por enfermedad contraída a consecuencia o con ocasión de la comisión de pilotaje o de la maniobra de practicaje, por el total de la cantidad asegurada.
- c) Inhabilidad o incapacidad total o parcial y permanente, como consecuencia de un accidente o de una enfermedad contraída a consecuencia o con ocasión de la comisión de pilotaje o de la maniobra de practicaje, por el total de la cantidad asegurada.
- d) Gastos por asistencia médica, farmacéutica y hospitalaria, por causa de accidente o enfermedad, hasta un 10% del total asegurado, incluyendo gastos de enfermeras y cargos cubiertos de hospital dentro de un período de 52 semanas a partir de la fecha del accidente.
- e) Indemnización diaria por inhabilidad o incapacidad temporal por accidente o enfermedad, equivalente al 0,093% del total asegurado, con un máximo de 26 semanas.

- f) Gastos de hospitalización por accidente o enfermedad contraída en el transcurso de la comisión, cualquiera sea su naturaleza u origen, a razón de 0,65% del total asegurado, por semana con un máximo de 26 semanas.
- g) Pérdida o daño parcial o total de su equipo y equipamiento, por un monto máximo equivalente de hasta el 3,5% del total asegurado.

### **PRÁCTICOS DE PUERTO**

**Art. 1202** Los Prácticos de Puerto estarán cubiertos por un seguro contra todo riesgo contratado por el Armador o el Agente de Nave, desde el momento en que son notificados de una maniobra y hasta un máximo de 3 horas después de haber sido ejecutada la maniobra 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 hasta que regresen a su domicilio particular, después de haber sido ejecutada en el sistema de atención a la nave (SIAN).

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 causa de accidente, por el total de la cantidad asegurada.
- b) Fallecimiento por enfermedad contraída a consecuencia o con ocasión de la comisión de pilotaje o de la maniobra de practicaje, por el total de la cantidad asegurada.
- c) Inhabilidad o incapacidad total o parcial y permanente, como consecuencia de un accidente o de una enfermedad contraída a consecuencia o con ocasión de la comisión de pilotaje o de la maniobra de practicaje, por el total de la cantidad asegurada.
- d) Gastos por asistencia médica, farmacéutica y hospitalaria, por causa de accidente o enfermedad, hasta un 10% del total asegurado, incluyendo gastos de enfermeras y cargos cubiertos de hospital dentro de un período de 52 semanas a partir de la fecha del accidente.
- e) Indemnización diaria por inhabilidad o incapacidad temporal por accidente o enfermedad, equivalente al 0,093% del total asegurado, con un máximo de 26 semanas.
- f) Gastos de hospitalización por accidente o enfermedad contraída en el transcurso de la comisión, cualquiera sea su naturaleza u origen,

a razón de 0,65% del total asegurado, por semana con un máximo de 26 semanas.

- g) Pérdida o daño parcial o total de su equipaje y equipo por un monto máximo equivalente de hasta el 3,5% del total asegurado.

**Art. 1203** La cobertura de este seguro debe amparar las 24 horas del día ante todo accidente o enfermedad contraída a consecuencia o con ocasión de la comisión, en el caso de los Prácticos de Canales, aun cuando ésta los conduzca al extranjero y de la comisión respectiva, en el caso de los Prácticos de Puerto, en los términos indicados en los artículos 1201 y 1202, incluyendo las actividades propias del pilotaje y del practicaje y los traslados para el cumplimiento de dichas funciones, cualquiera sea el medio de traslado que se emplee. Cada Práctico nombrará al beneficiario de este seguro.

**Art. 1204** El Armador o el Agente de Nave será responsable ante la Dirección General de la suscripción de este seguro, así como de las negligencias u omisiones que se cometan en el cumplimiento de las condiciones antes descritas.

El Armador o el Agente enviará a la Oficina de Pilotaje o a la Capitanía de Puerto según corresponda, una copia de la póliza del seguro contratado, acompañado de la nómina de los asegurados y/o el certificado de cobertura vigente, antes de que los Prácticos inicien su desplazamiento hacia el punto o lugar de embarco.

**Art.1205** El procedimiento para activar el seguro será el siguiente:

- a) Deberán consignar en el Parte de Viaje, la mayor cantidad de información del accidente. En caso éste se produzca a bordo, solicitar al Capitán que la información del accidente quede registrada en el bitácora de la nave e idealmente, obtener un documento firmado por el Capitán.
- b) Al desembarco, informar a la Autoridad Marítima de la situación.
- c) Elevar un documento al Capitán de Puerto, para el caso de los Prácticos de Puerto, o a la Oficina de Pilotaje, para el caso de los Prácticos de Canales, indicando los antecedentes que motivan la activación del seguro.
- d) La Capitanía de Puerto o la Oficina de Pilotaje, según corresponda, enviará este documento a la agencia involucrada, con copia al Práctico involucrado, el cual desde ese momento asumirá los trámites directamente con la agencia o corredora de seguros según corresponda.

### 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 y sus Instrucciones Complementarias.
- Art. 1302** Los Prácticos Oficiales y Autorizados dependientes de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, serán nombrados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y 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 dependen 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 un Práctico Oficial, debiendo realizar todas las funciones administrativas del cargo.

En caso que el Jefe de la Oficina de Practicaje y Pilotaje de la Gobernación Marítima de Punta Arenas se ausente por motivos de comisión, enfermedad o permiso, lo subrogará un Práctico Oficial, quien deberá ser nombrado por resolución del Gobernador Marítimo de Punta Arenas.

##### DEL PRACTICAJE

- Art. 1306** El Practicaje es prioritario y prevalece ante el Pilotaje. En caso de necesidad de Pilotaje y al no existir Prácticos en el área de Magallanes disponibles, se solicitará una redestinación 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 Prácticos 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.

**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 Servicio 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	:	2 horas
- Cabo Negro	:	4 horas
- Gregorio y Pecket	:	6 horas
- Clarencia	:	12 horas
- Natales	:	24 horas
- Puerto Williams	:	48 horas

**Art. 1310** Para las maniobras en Puerto Natales, único puerto de apoyo del área de Magallanes, concurrirá, normalmente, el Práctico Oficial de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.

**Art. 1311** Las maniobras de apoyo a la jurisdicción de Puerto Williams, serán cubiertas, normalmente, 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.

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

- 1.- Lunes: 10:00 hrs. y 16:30 hrs.
- 2.- Martes a Viernes: 16:30 hrs.
- 3.- Sábado: 12:00 hrs.

En "Urgencias" durante los días festivos se avisará al Jefe de Servicio de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, quien tomará contacto con el Jefe de la Oficina de Practicaje y Pilotaje de Punta Arenas para que realice la designación.



Como norma no habrá reasignaciones, excepto por emergencias o problemas personales justificados.

**Art. 1314** Los Pilotajes en el Área de Magallanes se efectuarán con 2 Prácticos en todos los tramos, excepto dentro del tramo Posesión / Punta Arenas 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.

**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, quien designará a los Prácticos Locales para dicha comisión y coordinará el traslado correspondiente.

### DE LA DESIGNACIÓN DE PILOTAJES

**Art. 1317 Prácticos Oficiales**

- 1.- Se conformará un Rol entre los Prácticos Oficiales según la fecha y hora del último desembarco.
- 2.- 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 Oficina de Practicaje y Pilotaje de la Gobernación Marítima de Punta Arenas.

**Art. 1318 Práctico Autorizados**

- 1.- Los Prácticos Autorizados conformarán un Rol de acuerdo a la fecha y hora del último desembarco.
- 2.- 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 Práctico Oficiales y Autorizados, de acuerdo al factor antes mencionado.
- 3.- No se podrán repetir en comisiones sucesivas los desembarcados de naves de carga: Menores de 6000 TRG., o del grupo de naves Grandes Mayores de 44000 TRG., de Posesión a Pta. Arenas, Grandes Mayores de 44000 Trg., o Medianas Mayores de 6000 TRG., de Posesión / Félix y del Área Beagle / Cabo de Hornos.

- 4.- Para naves Menores de 6000 TRG., en tramos Área Beagle - Cabo de Hornos Félix, sólo se considerará como una nave normal Menor de 6000 TRG.
- 5.- 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 Art.11 D.S. (M) N° 398, del 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 DS (M) 427.
- Art- 1323** Finalizada la comisión de pilotaje los Prácticos presentarán un Parte de Viaje, dentro de las 12 horas después del 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 y enviado por E-mail 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 DE CANALES EN COMISIONES DE PILOTAJE.
- “B” : GUÍA DESIGNACIÓN DE COMISIONES DE PRÁCTICOS AUTORIZADOS DE CANALES.

VALPARAÍSO, 5 de Octubre de 2011.

(Fdo.)

ENRIQUE LARRAÑAGA MARTIN  
VICEALMIRANTE  
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
<b>LUNES</b>	<b>DESIGNACIÓN</b> 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						
	<b>DESIGNACIÓN</b> 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					
<b>MARTES</b>		<b>DESIGNACIÓN</b> 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				
<b>MIÉRCOLES</b>			<b>DESIGNACIÓN</b> 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			
<b>JUEVES</b>				<b>DESIGNACIÓN</b> 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		
<b>VIERNES</b>					<b>DESIGNACIÓN</b> 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	
<b>SABADO</b>						<b>DESIGNACIÓN</b> 12 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
<b>DOMINGO</b>							<b>No hay designación NORMAL</b>			

CUANDO AL COMPARAR LA SECUENCIA DE EVENTOS ESTABLECIDA EN ESTE CUADRO PARA LA DESIGNACIÓN, CON EL DIA DE LA SEMANA Y HORA DE ZARPE DE LA NAVE QUE SOLICITA PILOTAJE, SE CONCLUYE QUE ESTA DEBIERA HABER SIDO YA DESIGNADA, SE ENTENDERÁ QUE REQUIERE **DESIGNACIÓN "FUERA DE HORARIO"** Y LOS PRÁCTICOS SERÁN **DESIGNADOS DE INMEDIATO**. **DESIGNACIÓN DE "URGENCIA"**, ES LA QUE IMPLICA UNA REDESTINACIÓN, EL PRONTO DESPLAZAMIENTO DE LOS PRÁCTICOS O ATRASAR EL ZARPE DE LA NAVE PARA QUE LOS PRÁCTICOS PUEDAN LLEGAR AL LUGAR DE EMBARCO; POR LO CUAL TAMBIÉN SERÁN DESIGNADOS DE INMEDIATO.

**DESPACHO PRESENCIAL** SE ENTIENDE CUANDO LOS PRACTICOS 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.

VALPARAÍSO, 05-OCT-2011.

(Fdo.)  
TOMÁS SCHLACK CASACUBERTA  
CAPITÁN DE NAVÍO  
JEFE DEL SERVICIO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE

**ANEXO "B"****GUIA DESIGNACIÓN COMISIONES PRACTICOS AUTORIZADOS DE CANALES**

TRG		<b>DESIGNACIÓN – NAVE PRÓXIMA COMISION</b>																					
		<b>Comisiones Especiales</b>	<b>De Carga</b>						<b>De Pasajeros</b>														
			<b>MENOR</b>	<b>NORMAL</b>			<b>MAYOR</b>		<b>NORMAL</b>	<b>MAYOR</b>													
			Muy Pequeña	Pequeña	Mediana	Grande	Muy Grande	Extra Grande	Mediana	Grande	Muy Grande	Extra Grande											
<b>Tipo Comisión</b>		Menor de 4.000 Turismo, yate, científica u otras																					
		Menor de 8.000	De 8.000 a menor de 20.000 Menor de 8.000 TRG. Ida y regreso E. de M.	De 20.000 a menor de 34.000 De 34.000 a menor de 60.000 LOA mayor de 230 mtrs. De 8.000 a menor de 20.000 Ida y reg. C. Pat. Y E.M.	De 34.000 a menor de 50.000 LOA menor de 230 mtrs. De 20.000 a menor de 34.000 Ida y reg. C. Pat. Y E.M.	De 50.000 a menor de 86.000 De 34.000 a menor de 52.000 Ida y reg. C. Pat. Y E.M.	De 86.000 o mayor De 52.000 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												
		<b>MENOR ( * )</b>	<b>NO</b>	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b>	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)
		<b>NORMAL</b>	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b>	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)
		<b>MAYOR CARGA ( * )</b>	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)
<b>MAYOR PASAJE ( T )</b>	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>SI</b> (letra)	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	<b>NO</b>	