

TM-011

PÚBLICO

REGLAMENTO
GENERAL DE
RADIOCOMUNICACIONES
DEL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO



DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

COTEJADO CON BCN JUNIO 2025

Nota: Se adjunta Reglamento del año 1987, conforme al Artículo Segundo Transitorio del Decreto aprobatorio del presente Reglamento.

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

REGLAMENTO

GENERAL DE

RADIOCOMUNICACIONES

DEL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO

DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

DIVISIÓN REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARÍTIMAS

Dirección: Errázuriz # 537, Valparaíso - Teléfono 32-2208253

Nombre Publicación	Reglamento General de Radiocomunicaciones
Territorio Marítimo :	del Servicio Móvil Marítimo
Código Publicación	TM - 011
Territorio Marítimo :	
N° de Stock	7610-N01-0247

COTEJADO CON BCN JUNIO 2025
Se encuentra disponible solamente en página Web

**APRUEBA REGLAMENTO GENERAL
DE RADIOCOMUNICACIONES DEL
SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO.**

SANTIAGO, 5 de Diciembre de 2001.- Hoy se decretó lo que sigue:

Núm. 392¹.- Visto: Lo manifestado por la Comandancia en Jefe de la Armada en su oficio ordinario N° 12.600/76, de 20 de noviembre de 2001; el decreto supremo N° 734 del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, de fecha 7 de agosto de 1987; lo dispuesto en el artículo 3° letras a) y h) del D.F.L. N° 292 de fecha 25 de julio de 1953; el decreto ley N° 2.222 de fecha 21 de mayo de 1978 Ley de Navegación; el artículo 11 de la ley N° 18.168 de 1982 Ley General de Telecomunicaciones; y la facultad que me confiere el N° 8 del artículo 32 de la Constitución Política de la República de Chile;

D e c r e t o :

Artículo primero: Apruébase el siguiente Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo:

¹ Publicado en el D.O. N° 37.191, del 20 de febrero de 2002.

ÍNDICE

	<i>Página</i>
DECRETO APROBATORIO	4
TÍTULO I Disposiciones Generales	7
TÍTULO II De los Equipos Radioeléctricos y sus Normas de Funcionamiento	10
TÍTULO III De las Fuentes de Energía Eléctrica.....	14
TÍTULO IV De las Entidades Técnicas, los Radiotécnicos y su Certificación	16
TÍTULO V De los Métodos de Mantenimiento	17
TÍTULO VI Del Registro Radioeléctrico	18
TÍTULO VII Del Personal de Radiocomunicaciones	19
TÍTULO VIII De la Escucha Radioeléctrica.....	20
TÍTULO IX De las Normas Administrativas Relativas a las Estaciones.....	22
TÍTULO X De la Información de la Situación de la Nave y Observaciones Meteorológicas	25
TÍTULO XI Medidas Contra las Interferencias	26
TÍTULO XII De las Inspecciones a las Estaciones.....	28
Artículos Transitorios	28
<i>ANEXO</i> <i>Procedimientos Operacionales para las Comunicaciones de Socorro y Seguridad en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Maritimos (SMSSM).....</i>	<i>30</i>
<i>APÉNDICE</i> <i>Frecuencias en el SMSSM</i>	<i>41</i>
FICHA TÉCNICA	43

TÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1°.- El presente Reglamento regula las radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo y Servicio Móvil Marítimo por Satélite, que se desarrollan a bordo de las naves chilenas mayores y en las estaciones costeras, incluidos sus procedimientos y normas técnicas, así como el personal que opere, instale o repare equipos de estos servicios.

El Director General, mediante resolución fundada, regulará las radiocomunicaciones que se desarrollan a bordo de las naves menores y de los artefactos navales, atendida la actividad que realizan, su porte, diseño y tipo de navegación.

Se exceptúan de estas disposiciones las naves de guerra, unidades navales auxiliares, las estaciones costeras dependientes de la Dirección General y las naves de recreo o deportivas no dedicadas al comercio. Estas últimas se regirán por las disposiciones pertinentes del Reglamento de Deportes Náuticos.

Artículo 2°.- Para los efectos del presente reglamento, se entenderá por:

- 1.- *Autoridad Marítima:* El Director General, que será la autoridad superior, los Gobernadores Marítimos, los Capitanes de Puerto, los Alcaldes de Mar de acuerdo con las atribuciones específicas que les asigne el Director General y los Cónsules, en los casos que la ley señale.
- 2.- *Buque de pasaje:* Buque que transporte más de 12 pasajeros.
- 3.- *Capitán:* Toda persona que tenga el mando de una nave, estando en posesión de un título expedido por el Director General que lo habilita para tal efecto.
- 4.- *Comunicaciones de Puente a Puente:* Comunicaciones sobre seguridad mantenidas entre buques, efectuadas desde el puesto habitual de gobierno de éstos.
- 5.- *Convenio SOLAS:* Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y sus enmiendas, vigente en el país.
- 6.- *Correspondencia Pública:* Toda telecomunicación que deban aceptar para su transmisión las oficinas y estaciones de radiocomunicaciones, por el solo hecho de hallarse a disposición del público.
- 7.- *COSPAS/SARSAT:* Sistema de búsqueda y salvamento por satélites.
- 8.- *Dirección General:* La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- 9.- *Director General:* El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

- 10.- *Equipo Aprobado*: Equipo aprobado por la Dirección General.
- 11.- *Estación Base*: Estación costera de carácter privado, autorizada por la Dirección General, bajo condiciones específicas y abierta exclusivamente a la correspondencia de una empresa privada.
- 12.- *Estación Costera*: Estación terrestre del servicio móvil marítimo.
- 13.- *Estación de Barco*: Estación móvil del servicio móvil marítimo, instalada a bordo de una nave no amarrada de manera permanente y que no sea una estación de embarcación o dispositivo de salvamento.
- 14.- *Estación Espacial*: Estación situada en un objeto que se encuentra fuera de la parte principal de la atmósfera de la tierra.
- 15.- *Estación Terrena de Barco*: Estación terrena móvil del servicio móvil marítimo por satélite instalada a bordo de una nave.
- 16.- *Estación Terrena Costera*: Estación terrena del servicio móvil marítimo por satélite instalada en tierra, en un punto determinado, con el fin de establecer un enlace de conexión en el servicio móvil marítimo por satélite
- 17.- *Información de Seguridad Marítima (ISM)*: Radioavisos náuticos y meteorológicos, pronósticos meteorológicos y otros mensajes urgentes relativos a la seguridad que se transmiten a las naves.
- 18.- *INMARSAT*: Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite.²
- 19.- *Localización*: Determinación de la situación, por medios radioeléctricos, de buques, aeronaves, vehículos o personas necesitadas de socorro.
- 20.- *Llamada Selectiva Digital (LSD)*: Técnica que usa códigos digitales y que da a una estación radioeléctrica la posibilidad de establecer contacto con otra estación, o con un grupo de estaciones, y transmitirles información cumpliendo con las normas pertinentes de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.
- 21.- *Nave*: Toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera sea su clase o dimensión. Los vocablos nave, buque o barco se entenderán sinónimos.
- 22.- *Navegación Marítima Internacional*: La que se realiza por mar desde Chile hacia el exterior y viceversa, como también entre puertos no nacionales.
- 23.- *Navegación Marítima Nacional*: La que se efectúa por mar entre puertos o puntos del litoral chileno, entre éstos y las islas esporádicas chilenas y, en general, por aguas marítimas sometidas a la jurisdicción nacional. Comprende, asimismo, la navegación fluvial, lacustre y en aguas interiores.

² N. del E.: Debe entenderse "Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite".

- 24.- *Oficial de Radiocomunicaciones*: Oficial competente, en posesión de título o certificado habilitante otorgado por el Director General.
- 25.- *Radiocomunicaciones Generales*: Tráfico operacional y de correspondencia, distinto al de los mensajes de socorro, urgencia y seguridad, que se cursa por medios radioeléctricos.
- 26.- *Servicio de Seguridad*: Todo servicio radioeléctrico que se explote de manera permanente o temporal para garantizar la seguridad de la vida humana y la salvaguardia de los bienes.
- 27.- *Servicio Móvil Marítimo*: Servicio móvil entre estaciones costeras y estaciones de barco, entre estaciones de barco, o entre estaciones de comunicaciones asociadas de un mismo buque, que se desarrollan a través de las bandas de frecuencias atribuidas a este servicio; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de embarcación o dispositivos de salvamento y las estaciones de radiobalizas de localización de siniestros (RLS).
- 28.- *Servicio Móvil Marítimo por Satélite*: Servicio móvil entre estaciones terrenas costeras y estaciones terrenas de barco o entre estaciones terrenas de barco, empleando para ello una o más estaciones espaciales; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de embarcación o dispositivos de salvamento y las estaciones de radiobalizas de localización de siniestros (RLS), en cuanto empleen una o más estaciones espaciales.
- 29.- *Servicio Móvil por Satélite*: Servicio de radiocomunicación entre estaciones terrenas móviles y una o varias estaciones espaciales; o entre estaciones espaciales utilizadas en este servicio; o entre estaciones terrenas móviles por intermedio de una o varias estaciones espaciales.
- 30.- *Servicio NAVTEX*: Sistema de transmisión coordinada y recepción automática de información de seguridad marítima mediante telegrafía de impresión directa de banda estrecha.
- 31.- *SMSSM*: Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.
- 32.- *STCW*: Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y sus enmiendas, vigente en el país.
- 33.- *Tiempo Universal Coordinado (UTC)*: Escala de tiempo basada en el segundo, mantenida por la Oficina Internacional de la Hora (BIH). Para los efectos del Reglamento, el UTC es equivalente a la hora solar media en el meridiano origen, 0° longitud, antes singularizada como GMT.
- 34.- *Zonas Marítimas*: Las zonas marítimas A1, A2, A3 y A4, definidas en el artículo 5^o del presente Reglamento.

³ N. del E.: Debe entenderse “artículo 9°”.

- 35.- *Zonas Metarea*: Zonas geográficas de navegación delimitadas para la coordinación y difusión mundial de avisos meteorológicos.
- 36.- *Zonas Navarea*: Zonas geográficas de navegación delimitadas para la coordinación y difusión del servicio mundial de radio avisos náuticos.

TÍTULO II

De los Equipos Radioeléctricos y sus Normas de Funcionamiento

Artículo 3º.- Toda nave, en navegación, deberá cumplir las siguientes prescripciones funcionales:

- 1.- Transmitir alertas de socorro buque-costera a través de dos medios separados e independientes por lo menos, utilizando cada uno de ellos un servicio de radiocomunicaciones diferente.
- 2.- Recibir alertas de socorro costera-buque.
- 3.- Transmitir y recibir alertas de socorro buque-buque.
- 4.- Transmitir y recibir comunicaciones para la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento.
- 5.- Transmitir y recibir comunicaciones en el lugar del siniestro.
- 6.- Transmitir y, si le corresponde llevar un radar que funcione en la banda de 9 GHz, recibir señales para fines de localización.
- 7.- Transmitir y recibir información sobre seguridad marítima.
- 8.- Transmitir y recibir comunicaciones de puente a puente.
- 9.- Transmitir radiocomunicaciones generales destinadas a redes o sistemas radioeléctricos en tierra y recibirlos desde éstos.

Artículo 4º.- Toda nave deberá estar provista de instalaciones radioeléctricas suficientes para satisfacer las prescripciones funcionales establecidas en el artículo precedente durante el viaje proyectado, las que deberán cumplir los siguientes requisitos:

- 1.- Situada de modo que se garantice el mayor grado posible de seguridad y disponibilidad operacional.
- 2.- Situada de modo que no sea perjudicado su funcionamiento por ninguna interferencia de origen mecánico, eléctrico o de otra índole; se garantice la compatibilidad electromagnética; y no se produzcan interacciones perjudiciales con otros equipos y sistemas.

- 3.- Protegida contra los efectos perjudiciales del agua, las temperaturas extremas y otras condiciones ambientales desfavorables.
- 4.- Provista de alumbrado eléctrico de funcionamiento seguro, permanentemente dispuesto e independiente de las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia, que sea suficiente para iluminar adecuadamente los mandos necesarios para la operación de los equipos radioeléctricos.
- 5.- Marcada con el distintivo de llamada, la identidad de la estación del buque u otros códigos apropiados para la utilización de la estación radioeléctrica, claramente visibles desde la posición de operar los equipos.

Artículo 5º.- Ninguna nave será autorizada para hacerse a la mar si no está en condiciones de llevar a cabo todas las funciones de socorro y seguridad especificadas en los números 1 a 8 del artículo 3º del presente Reglamento, independientemente del o los métodos de mantenimiento utilizados.

Artículo 6º.- El control de los canales radiotelefónicos de ondas métricas necesarios para la seguridad de la navegación, se ejercerá de modo inmediato desde el puente de navegación y al alcance del puesto de órdenes de maniobras y, si fuere necesario, se dispondrá también de los medios que hagan posible las comunicaciones desde los alerones del puente de navegación, utilizando equipos portátiles de ondas métricas.

Artículo 7º.- Los buques de pasaje cumplirán adicionalmente las siguientes disposiciones:

- 1.- Se instalará un panel de socorro en el puesto de órdenes de maniobra. Este panel contendrá un pulsador único que, al oprimirse, inicie un alerta de socorro utilizando todos los medios de radiocomunicaciones exigidos a bordo para tal fin, o un pulsador para cada uno de estos medios.

El panel indicará, de forma clara y visible, qué pulsador o pulsadores se han activado. Se proveerán medios que eviten la activación involuntaria del pulsador o los pulsadores. Si se utiliza una RLS por satélite como medio secundario para emitir el alerta de socorro y no se activa por telemando, se permitirá disponer de una RLS adicional, instalada próxima al puesto de órdenes de maniobras.

- 2.- El panel de alarma de socorro instalado en el puesto de órdenes de maniobra, proporcionará una indicación visual y acústica del alerta o los alertas de socorro recibidos a bordo e indicará, asimismo, a través de qué servicio de radiocomunicaciones se ha recibido el alerta de socorro.
- 3.- Se facilitará de manera continua y automática, la información sobre la situación del buque a todo el equipo de radiocomunicaciones pertinente a fin de que, cuando se active el pulsador o los pulsadores en el panel de socorro, se incluya tal información en el alerta de socorro inicial.

Artículo 8°.- Toda nave estará provista del siguiente equipamiento radioeléctrico mínimo, además del que le corresponda llevar de acuerdo a la zona o zonas marítimas que navegue, conforme a lo establecido en el artículo siguiente:

- 1.- Una instalación radioeléctrica de ondas métricas (VHF) que pueda transmitir y recibir alertas de socorro mediante LSD en canal 70 y operar en radiotelefonía en, a lo menos, los canales 06, 13 y 16.
- 2.- Una instalación radioeléctrica de ondas métricas (VHF) que pueda mantener una escucha continua en el canal 70 LSD, la cual podrá hallarse combinada o separada del equipo prescrito en el párrafo 1 precedente.
- 3.- Un respondedor de radar que opere en la banda de 9 GHz.
- 4.- Un receptor del servicio NAVTEX, si el buque navega por zonas en las que se preste ese servicio.
- 5.- Una instalación radioeléctrica para la recepción de información de seguridad marítima por el sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de INMARSAT, o por telegrafía de impresión directa (IDBE) en HF, según corresponda, si el buque navega por zonas en las que no se preste el servicio NAVTEX.
- 6.- Una radiobaliza de localización de siniestros por satélite.

Artículo 9°.- Los requisitos complementarios exigibles a los equipos descritos en el artículo precedente, como asimismo los equipos radioeléctricos que corresponda instalar en las naves, según la zona marítima o zonas marítimas de navegación y aquellos que se consideren para las embarcaciones o dispositivos de salvamento, serán fijados por resolución del Director General, de acuerdo a lo establecido en el Convenio Solas, en la legislación y reglamentación nacional.

Para los efectos de lo dispuesto en el inciso anterior, se considerarán las siguientes zonas marítimas definidas por la Organización Marítima Internacional:

- 1.- **Zona Marítima A1:** Zona marítima comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, a lo menos, una estación costera de ondas métricas, en la que se dispone continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por la Dirección General.
- 2.- **Zona Marítima A2:** Zona marítima de la que se excluye la zona marítima A1, comprendida en el ámbito de cobertura radiotelefónica de, a lo menos, una estación costera de ondas hectométricas, en la que se dispone continuamente del alerta de LSD y cuya extensión está delimitada por la Dirección General.
- 3.- **Zona Marítima A3:** Zona marítima de la que se excluyen las zonas marítimas A1 y A2, comprendida en el ámbito de cobertura de un satélite geoestacionario de INMARSAT, en la que se dispone continuamente del alerta.

4.- **Zona Marítima A4:** Cualquiera de las demás zonas no comprendidas en las zonas marítimas A1, A2 y A3.

Artículo 10°.- El Director General, mediante resolución fundada, podrá eximir parcialmente del cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, a naves que efectúen navegación marítima nacional exclusivamente, y que por sus características o porte hagan innecesaria o irrazonable la plena aplicación de dichas disposiciones. En la misma resolución se fijarán las condiciones que estas naves deberán cumplir para acogerse a la exención.

Artículo 11°.- Con el propósito de evitar interferencias en los servicios de comunicaciones oficiales de la nave, todo equipo radioeléctrico no obligatorio, que se instale o emplee voluntariamente a bordo, cumplirá las siguientes condiciones:

- 1.- Si son equipos compatibles con el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), deberán ser de un tipo aprobado, conforme a lo prescrito en el artículo 14° del presente Reglamento.
- 2.- Si se trata de equipos no compatibles con el SMSSM o que operan en frecuencias diferentes a las empleadas en el Servicio Móvil Marítimo, deberán ser instalados y operados de manera que no provoquen interferencias perjudiciales ni alteren la escucha de seguridad o el normal funcionamiento de los equipos de comunicaciones y de navegación de la nave. Asimismo, deberán contar con la licencia respectiva otorgada por la autoridad que corresponda, según sea el caso.

Con todo, la instalación y el empleo a bordo de equipos de radiocomunicaciones que no formen parte del equipamiento reglamentario de la nave, deberá ser autorizado por la Dirección General mediante resolución, en la cual se fijará, además, las condiciones de su funcionamiento.

Artículo 12°.- La alimentación de los equipos radioeléctricos que no sean parte del equipamiento reglamentario del buque, no podrá afectar en ningún caso la capacidad de la o las fuentes de energía de reserva indicadas en el artículo 18° del presente Reglamento. Estos equipos se conectarán a una antena distinta.

Artículo 13°.- La instalación voluntaria de equipos radioeléctricos y su empleo, no exime a la nave de la obligación de cumplir con el equipamiento básico exigido en el artículo 8° del presente Reglamento y el que le corresponda para cada zona de navegación.

Artículo 14°.- Los equipos o dispositivos radioeléctricos, incluidos los accesorios necesarios para su funcionamiento, que deban ser empleados a bordo de las naves nacionales, en cumplimiento al presente reglamento, deberán ser de un tipo aprobado por la Dirección General.

La condición de “equipo aprobado” se acreditará mediante un “Certificado de Aprobación del Equipo”, extendido por la Dirección General, conforme a las normas de procedimiento establecidas para esos fines.

Artículo 15°.- Las Radiobalizas de Localización de Siniestros (RLS) que se instalen a bordo de las naves chilenas deberán cumplir los siguientes requisitos:

- 1.- Ser de un tipo aprobado por la Dirección General;
- 2.- Estar registrada en la base de datos de la Dirección General;
- 3.- Estar codificada con el número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo (ISMM) asignado a la nave; y
- 4.- Contar con un certificado expedido por una Entidad Técnica reconocida conforme al presente Reglamento, que acredite su buen estado de operatividad y la correcta codificación de su número de identificación.

El procedimiento de operación y prueba de la radiobaliza, así como las medidas que han de tomarse para evitar emisiones involuntarias que puedan provocar un falso alerta, deberán ser conocidos por toda la tripulación. Para tal efecto, se efectuarán demostraciones y pruebas durante los ejercicios o zafarranchos y se mantendrá a bordo el manual del fabricante.

TÍTULO III

De las Fuentes de Energía Eléctrica

Artículo 16°.- Mientras el buque esté en la mar, se dispondrá en todo momento de un suministro de energía eléctrica suficiente para hacer funcionar las instalaciones radioeléctricas y para cargar todas las baterías utilizadas como fuente de energía de reserva de las instalaciones radioeléctricas.

Artículo 17°.- Con la salvedad de lo dispuesto en el artículo 23° del presente Reglamento, todo buque irá provisto de una o más fuentes de energía de reserva para alimentar las instalaciones radioeléctricas, con el propósito de mantener las radiocomunicaciones de socorro y seguridad, en caso de falla de las fuentes de energía principal o de emergencia del buque.

Artículo 18°.- La fuente de energía de reserva tendrá capacidad para hacer funcionar simultáneamente la instalación de ondas métricas del buque, prescrita en el artículo 8° del presente Reglamento y, según corresponda a la zona o zonas marítimas para la que esté equipado el buque, la instalación de ondas hectométricas, la de ondas hectométricas/decamétricas o estación terrena de buque de INMARSAT, de acuerdo a lo que determine el Director General, conforme a lo dispuesto en el artículo 9°, y cualesquiera de las cargas suplementarias que se mencionan en el presente Reglamento, al menos durante un período de:

- 1.- Una hora, si el buque cuenta con una fuente autónoma de energía de emergencia aprobada, que incluya la alimentación de las instalaciones radioeléctricas.

- 2.- Seis horas, si el buque no va provisto de una fuente autónoma de energía de emergencia o si ésta no alimenta las instalaciones radioeléctricas.

No es necesario que la fuente de energía de reserva alimente al mismo tiempo las instalaciones radioeléctricas de ondas decamétricas y de ondas hectométricas independientes.

Asimismo, la fuente de energía de reserva tendrá capacidad suficiente para alimentar el alumbrado eléctrico de la estación, según se establece en el número 4 del Artículo 4º del presente Reglamento.

Artículo 19º.- La fuente de energía de reserva tendrá sus circuitos separados e independientes de los sistemas eléctricos y de propulsión del buque.

Artículo 20º.- Cuando la fuente de energía de reserva esté constituida por baterías de acumuladores recargables, se deberá:

- 1.- Disponer de medios de carga automáticos que puedan recargarlas a su capacidad de requerimiento, dentro de un plazo de 10 horas.
- 2.- Comprobar la capacidad de la batería o baterías empleando un método apropiado, a intervalos que no excedan de 12 meses. La prueba se efectuará cuando el buque no esté en la mar, dejándose constancia en el registro radioeléctrico.

Artículo 21.- El emplazamiento e instalación de las baterías de acumuladores que constituyan la fuente de energía de reserva, deberá cumplir los siguientes requisitos:

- 1.- Garantizar el más alto grado de servicio posible; una vida útil y seguridad razonable; que la temperatura de las baterías se mantenga dentro de los límites especificados por el fabricante, tanto bajo carga como en reposo; y, que estando a plena carga, proporcionen, a lo menos, el mínimo de horas de operación requeridas bajo cualquier condición meteorológica.
- 2.- Se ubicarán en la parte más alta del buque que sea practicable, en un compartimiento seguro, ventilado y protegido de las inclemencias del tiempo, de acceso expedito, y debidamente marcado con la expresión "Baterías de Radio".
- 3.- Contará con un sistema de carga exclusivo conectado a la red o generador del buque y provisto de indicadores de corriente de carga, descarga y de tensión, claramente visibles desde el puesto de operación de la instalación radioeléctrica.
- 4.- La conexión a la fuente de energía eléctrica de los equipos radioeléctricos y el alumbrado prescrito en el número 4 del artículo 4º, se efectuará a través de un tablero de distribución independiente, provisto de un interruptor automático de seguridad para cada equipo conectado.

- 5.- Se indicará en las baterías la marca del fabricante, el modelo o tipo, la capacidad en Amperes Hora⁴ y la fecha de instalación.
- 6.- No podrán mezclarse en un mismo banco, baterías de diferentes características, tales como de modelos o tipos diversos, de diferente construcción de celdas o de distintas capacidades o fabricantes.

Artículo 22.- Si es necesario proporcionar una entrada constante de información procedente de aparatos náuticos o de otros equipos del buque, tales como posicionadores satelitales, a una instalación radioeléctrica considerada en el presente título, se proveerán los medios que garanticen el suministro continuo de tal información en caso de falla de la fuente de energía principal o de emergencia del buque.

Artículo 23.- Las naves de arqueo bruto inferior a 300 toneladas, que efectúen navegación marítima nacional exclusivamente y los pesqueros de menos de 24 metros de eslora, podrán alimentar la instalación radioeléctrica directamente de baterías de acumuladores. En tal caso se aplicará a dichas baterías lo prescrito para las baterías de la fuente de energía de reserva en los artículos 18, 19, 20 y 21 del presente Reglamento.

TÍTULO IV

De las Entidades Técnicas, los Radiotécnicos y su Certificación

Artículo 24.- Los trabajos de instalación, reparación y mantenimiento de equipos radioeléctricos a bordo de las naves nacionales serán efectuados por empresas reconocidas por la Dirección General, mediante el “Certificado de Entidad Técnica”.

Artículo 25.- Se otorgará “Certificado de Entidad Técnica” a las empresas que posean las instalaciones, capacidad técnica y demás requisitos que fije la Dirección General, previo informe de la Comisión Local de Inspección de Naves dependiente de la Gobernación Marítima jurisdiccional.

Artículo 26.- Al personal técnico que cumpla con los requisitos que establezca la Dirección General, se le otorgará el Certificado de Radiotécnico del Servicio Móvil Marítimo.

Artículo 27.- La programación, instalación, reparación y mantenimiento de radiobalizas de localización de siniestros (RLS), u otros equipos que formen parte del SMSSM, será atendido por Entidades Técnicas reconocidas por la Dirección General.

⁴ N. del E.: Debe entenderse “Amperios por Hora”.

TÍTULO V

De los Métodos de Mantenimiento

Artículo 28.- Los equipos radioeléctricos deberán ser mantenidos de modo que ofrezcan, en todo momento, la disponibilidad operacional para cumplir con las prescripciones funcionales señaladas en el artículo 3º del presente Reglamento.

Artículo 29.- Las naves que naveguen en las zonas marítimas A1 y A2, utilizarán alguno de los siguientes métodos de mantenimiento:

- 1.- Duplicación de equipos;
- 2.- Mantenimiento basado en tierra;
- 3.- Mantenimiento en la mar, o
- 4.- Una combinación de ellos que apruebe la Autoridad Marítima.

Artículo 30.- Las naves que naveguen en las zonas marítimas A3 y A4, utilizarán una combinación de dos métodos, como mínimo, de las opciones indicadas en el artículo anterior, que apruebe la Autoridad Marítima.

No obstante, la Dirección General podrá eximir a un buque pesquero de la obligación de utilizar dos métodos, permitiendo que se utilice uno solo, teniendo en cuenta el tipo de buque y su modalidad operativa.

Artículo 31.- Los métodos de mantenimiento adoptados por la nave y aprobados por la Dirección General, quedarán registrados en el respectivo Certificado de Seguridad Radioeléctrica o en la parte pertinente del Certificado General de Seguridad, según corresponda.

Artículo 32.- Independientemente de los métodos de mantenimiento utilizados en la nave, se deberá mantener a bordo:

- 1.- Los manuales de servicio y de operación de los equipos radioeléctricos instalados, debiendo estar traducido al español, a lo menos, el manual de operación.
- 2.- Una cantidad apropiada de repuestos, herramientas e instrumentos, según las recomendaciones del fabricante.

Artículo 33.- Las instalaciones radioeléctricas adicionales (equipos duplicados) que corresponda llevar a las naves que utilicen el método de duplicación de equipos, serán fijadas por resolución del Director General, en la forma señalada en el artículo 8º del presente Reglamento.

Artículo 34.- Si se garantiza la disponibilidad operacional utilizando el método de mantenimiento basado en tierra o una combinación de métodos que lo incluya, el armador u operador de la nave adoptará las medidas necesarias para garantizar el apoyo adecuado y oportuno a la nave, para la reparación y mantenimiento de sus instalaciones radioeléctricas. Entre las medidas se considerará, a lo menos, las siguientes:

- 1.- Si la nave efectúa navegación marítima internacional, contratar los servicios de una o más empresas idóneas, que abarquen las áreas de navegación de la nave.
- 2.- Si la nave efectúa navegación marítima nacional y/o navegación marítima internacional, con ruta regular de duración no superior a 30 días, que contemple puertos nacionales, contratar los servicios de una entidad técnica reconocida por la Dirección General, para desempeñarse en alguno de esos puertos, o bien, acreditar sus propias capacidades para ejecutar estos trabajos.

Sin perjuicio de las medidas contempladas en el inciso anterior, se efectuará un servicio de mantenimiento y verificación de la operatividad de los equipos radioeléctricos antes del zarpe del primer puerto de recalada, luego de ocurrida cualquier falla.

Asimismo, cada componente del SMSSM será revisado y probado periódicamente por el oficial encargado de la escucha radioeléctrica, en la forma que establezca el Director General. Para dichos efectos existirá una lista de chequeo de los equipos reglamentarios del SMSSM instalados a bordo.

Artículo 35.- Si se garantiza la disponibilidad operacional utilizando el método de mantenimiento del equipo radioeléctrico en la mar o una combinación de métodos que lo incluya, el buque llevará:

- 1.- Los manuales de servicio, herramientas, equipos de prueba y repuestos que recomiende el fabricante, con el propósito de que la persona encargada del mantenimiento pueda realizar las pruebas y localizar y reparar las averías del equipo radioeléctrico.
- 2.- Una persona en posesión del título de Radioelectrónico.

TÍTULO VI

Del Registro Radioeléctrico

Artículo 36.- Las naves llevarán un registro radioeléctrico de formato aprobado.

Será obligación del oficial de radiocomunicaciones titular o del oficial designado como principal responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de peligro, según se indica en el artículo 41º del presente Reglamento, llevar el registro radioeléctrico al día.

Artículo 37.- En el registro radioeléctrico se dejará constancia, con indicación de fecha y hora, de lo siguiente:

- 1.- Un resumen de las radiocomunicaciones de socorro, urgencia y seguridad.
- 2.- Los sucesos de importancia relativos al servicio de las radiocomunicaciones, tales como fallas, reparaciones y mantenimiento de equipos radioeléctricos, designación del operador responsable de las radiocomunicaciones en situaciones de emergencia y relevos de radiooperadores.
- 3.- Las revisiones y pruebas periódicas de los componentes del SMSSM efectuados por el oficial encargado de la escucha radioeléctrica.
- 4.- La situación de la nave a lo menos una vez al día, con indicación de latitud y longitud o con referencia a un punto geográfico destacado, cuando se trate de navegación cercana a la costa.
- 5.- Una síntesis diaria del estado general de las instalaciones radioeléctricas, incluidas sus fuentes de energía.
- 6.- Aquellas que disponga la Dirección General.

Artículo 38.- El registro radioeléctrico se mantendrá en el lugar donde se realicen las operaciones correspondientes a las radiocomunicaciones de socorro y estará disponible para inspección y firma diaria del Capitán y para inspección por la Autoridad Marítima.

Artículo 39.- Las estaciones costeras privadas y las estaciones base deberán llevar un registro radioeléctrico de formato aprobado, en donde se anotarán resumidamente los enlaces con estaciones de barco, con indicación de fecha y hora y los sucesos de importancia para el servicio de radiocomunicaciones.

Artículo 40.- Una vez que se complete el libro de registro radioeléctrico, deberá conservarse, a lo menos, durante dos años, salvo disposición en contrario.

TÍTULO VII

Del Personal de Radiocomunicaciones

Artículo 41.- Las naves con instalación radioeléctrica considerarán en su dotación de seguridad, personal capacitado para mantener radiocomunicaciones de socorro y seguridad de manera satisfactoria. Este personal estará en posesión de los títulos o certificados habilitantes expedidos por la Dirección General, debiéndose asignar a cualesquiera de los miembros de este personal, la responsabilidad primordial de las radiocomunicaciones durante sucesos que entrañen peligro.

Artículo 42.- Los documentos habilitantes para el personal de estación de barco y estación terrena de barco serán los siguientes:

1.- Títulos:

- a) Radioelectrónico Primero.
- b) Radioelectrónico Segundo.

2.- Certificados:

- a) De Operador General (COG).
- b) De Operador Restringido zona A1(COR/A1).
- c) De Operador Restringido zonas A1 y A2 (COR/A1-A2).

Artículo 43.- Los requisitos para la obtención de los títulos y certificados señalados en el artículo anterior, serán los siguientes:

- 1.- Para Radioelectrónico Primero y Radioelectrónico Segundo, cumplir con los requisitos generales que establece el artículo 37 y los requisitos específicos que establece el artículo 42, letras a) y b), del Reglamento Sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, aprobado por D.S. (M) N° 90, de fecha 15 de Junio de 1999.
- 2.- Para Operador General, Operador Restringido Zona A1 y Operador Restringido Zonas A1 y A2, estar en posesión del título de Oficial de Radiocomunicaciones o de Oficial de Cubierta de la Marina Mercante u Oficial de Pesca y haber aprobado el curso respectivo, cuyos planes y programas de estudio cuenten con la aprobación de la Dirección General, conforme a los convenios internacionales, la legislación y reglamentación nacional.

Artículo 44.- La clase y número de radiooperadores de estas estaciones se determinará en función de la instalación radioeléctrica autorizada, conforme a los artículos 8° y 9° del presente Reglamento, registrándose esto en el Certificado de Dotación de Seguridad de la nave. Lo anterior se fijará por resolución fundada del Director General, conforme a lo dispuesto en los convenios, la legislación y la reglamentación nacional.

TÍTULO VIII

De la Escucha Radioeléctrica

Artículo 45.- Durante la navegación, las naves equipadas con instalación de ondas métricas, mantendrán una escucha continua en el canal 70 de LSD.

Si la nave está equipada con una instalación de ondas hectométricas, efectuará la escucha en la frecuencia de socorro y seguridad para LSD de 2.187,5 KHz.

Si la nave está equipada con una instalación hectométrica/decamétrica, efectuará la escucha en las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 2.187,5 KHz. y 8.414,5 KHz y también al menos en una de las frecuencias de socorro y seguridad para LSD de 4.207,5 KHz, 6.312 KHz, 12.577 KHz, o 16.804,5 KHz, que sea apropiada,

considerando la hora del día y la situación geográfica de la nave. Esta escucha se efectuará mediante un receptor de exploración limitado a seis frecuencias de socorro y seguridad en LSD.

Si la nave está equipada con una estación terrena de buque de INMARSAT, mantendrá la escucha de la señal de alerta de socorro costera-buque por satélite.

Artículo 46.- Las naves, según las zonas en que naveguen, mantendrán una escucha de las emisiones sobre información de seguridad marítima, en la frecuencia o frecuencias apropiadas en que se transmita tal información.

La escucha continua se mantendrá incluso mientras el buque permanezca en puerto en condiciones de tiempo variable o de mal tiempo decretado por la autoridad del puerto y, en todo caso, con a lo menos cuatro horas de anticipación al zarpe.

Artículo 47.- A la recepción de un alerta de socorro transmitida mediante la técnica de llamada selectiva digital, la estación de barco se pondrá a la escucha en la frecuencia radiotelefónica de tráfico de socorro y seguridad asociada a la frecuencia de llamada de socorro en que fue recibido el alerta.

Las estaciones de barco equipadas con telegrafía de impresión directa en banda estrecha (Radiotélex), fijarán su escucha en la frecuencia de impresión directa asociada con la señal de alerta de socorro, si ésta ha sido indicada para ser usada para las comunicaciones de socorro subsecuentes. Si es posible, adicionalmente se mantendrá la escucha en la frecuencia de radiotelefonía asociada a la frecuencia de alerta de socorro.

Artículo 48.- Con el propósito de garantizar un adecuado servicio de escucha radioeléctrica de seguridad mientras la nave esté en la mar, el Capitán, al organizar dicho servicio, deberá asegurar que la escucha se mantenga de conformidad con el presente Reglamento y que las tareas radioeléctricas básicas no se vean afectadas por atender el tráfico radioeléctrico que no sea imprescindible para la seguridad de la nave y de la navegación. Asimismo, tendrá en cuenta el equipo radioeléctrico instalado a bordo y su modalidad operacional.

Artículo 49.- El radiooperador encargado del servicio de escucha radioeléctrica, se asegurará de que se mantiene la escucha en las frecuencias especificadas en el artículo 46º y de recibir las difusiones de información de seguridad marítima. Mientras esté de servicio, comprobará periódicamente el funcionamiento del equipo radioeléctrico y de sus fuentes de energía, e informará al capitán de cualquier falla que observe en el equipo, anotando la observación en el registro radioeléctrico del buque.

Se asegurará de cursar la situación del buque, verificando que dicha situación esté ingresada en todo equipo de LSD y receptores de información de seguridad marítima que utilizan el sistema de llamada intensificada a grupo⁵ de INMARSAT, mediante un receptor de navegación.

⁵ N. del E.: Debe entenderse "llamada intensificada a grupos".

Asimismo, para la recepción de información de seguridad marítima a través del sistema de llamada intensificada a grupos de INMARSAT o del Sistema NAVTEX, mantendrá actualizada las zonas NAVAREA y METAREA o las estaciones NAVTEX que correspondan a la zona que navega la nave.

TÍTULO IX

De las Normas Administrativas Relativas a las Estaciones

Artículo 50°.- Le corresponde a la Dirección General hacer cumplir las disposiciones del presente reglamento, ejerciendo su potestad en relación a las normas técnicas de los equipos radioeléctricos, las instalaciones y el personal, como asimismo, con respecto a los procedimientos, sanciones y cobros a que haya lugar.

Artículo 51°.- El Capitán es el jefe superior de la nave, encargado de su gobierno y dirección y, en tal virtud, la autoridad superior de la estación existente a bordo. En dicha calidad, exigirá a los operadores que la estación se utilice con arreglo a las disposiciones del presente Reglamento, así como de los convenios internacionales y sus reglamentos anexos, cuando corresponda, sin perjuicio de la responsabilidad que le cabe al operador que tenga a su cargo las radiocomunicaciones de la nave.

Artículo 52°.- El Capitán y todas las personas que puedan tener conocimiento del texto, o simplemente de la existencia de radiotelegramas o de cualquier otro informe obtenido por medio del servicio de radiocomunicaciones, tienen la obligación de guardar y garantizar el secreto de la correspondencia.

Queda prohibida la interceptación, sin autorización, de radiocomunicaciones no destinadas al uso público general.

Artículo 53°.- Las estaciones del servicio móvil marítimo y móvil marítimo por satélite se identificarán por medio de alguna de las siguientes señales asignadas por la Dirección General y registradas en la respectiva Licencia:

- 1.- Distintivo de llamada
- 2.- Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo (ISMM)
- 3.- Nombre de la Estación, o
- 4.- Número de Llamada Selectiva

Las estaciones de radiobalizas de localización de siniestro por satélite que funcionen en la banda de 406 - 406,1 MHz o en la banda de 1.645,5 - 1.646,5 MHz, o de radiobalizas de localización de siniestro que emplean técnicas de llamada selectiva digital, deberán llevar señales de identificación.

Artículo 54°.- La asignación de los distintivos de llamada y de los números de identificación de las estaciones del servicio móvil marítimo y móvil marítimo por satélite, se ajustarán a las disposiciones del Reglamento de radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, UIT.

El distintivo de llamada y el número ISMM permanecerán con la nave mientras mantenga el registro chileno, aún si se produce un cambio de nombre o de propietario de la nave.

El distintivo de llamada, el número ISMM y otras señales de identificación que pueda tener la estación irán grabados en una placa o pintados en un lugar fácilmente visible, desde la posición donde se operan los equipos de comunicaciones. Asimismo, en las naves de pesca y otras naves que se empleen en servicios, faenas o finalidades específicas, con características propias para las funciones a las que están destinadas, tales como transbordadores, remolcadores, dragas, buques científicos o de recreo, etc., el distintivo de llamada se pintará en el exterior de ambas bandas del puente o caseta de gobierno, en letras de color negro sobre fondo blanco, de tamaño proporcional al porte de la nave; y, en el techo o púlpito en letras negras sobre fondo naranja, del mayor tamaño que sea posible, para identificación aérea.

Artículo 55°.- Se prohíben absolutamente todas las transmisiones con señales de identificación falsas o que puedan inducir a engaño.

Artículo 56°.- Para instalar, operar y explotar una estación transmisora en las bandas atribuidas al servicio móvil marítimo, se requerirá contar con algunas de las siguientes licencias otorgadas por la Dirección General:

- 1.- Licencia de Estación de Barco
- 2.- Licencia de Estación Costera
- 3.- Licencia de Estación Base

Artículo 57°.- En la licencia se consignará el estado descriptivo de la estación, incluyendo el nombre, señal distintiva y otros códigos de identificación, nombre y dirección del propietario, una relación del equipamiento radioeléctrico instalado y el tipo de correspondencia a la que está abierta la estación, de acuerdo a la siguiente clasificación:

- CO** = Estación abierta a la correspondencia oficial exclusivamente.
CP = Estación abierta a la correspondencia pública.
CR = Estación abierta a la correspondencia pública restringida.
CV = Estación abierta exclusivamente a la correspondencia de una empresa privada.

La licencia o una copia autorizada de ella, deberá mantenerse en un lugar destacado de la radioestación o del recinto desde donde se realizan las comunicaciones generales.

Artículo 58°.- La Dirección General llevará el registro de las Licencias otorgadas de conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 59°.- Las licencias de estación de barco se extenderán por un período máximo de hasta cinco años a contar de la fecha de su otorgamiento.

Las licencias de estación costera y de estación base tendrán un año de duración, pudiendo ser renovadas por un período similar a petición del interesado, previo cumplimiento de la inspección contemplada en el artículo 73° del presente Reglamento.

Artículo 60°.- Las licencias caducarán en los siguientes casos:

- a) Al vencer su período de vigencia, sin que se haya presentado solicitud de renovación;
- b) A petición del interesado;
- c) Por cambio de nombre o de dueño de la estación;
- d) Por cambio del Estado de Abanderamiento del buque;
- e) Por cambios significativos de equipos que alteren los datos registrados en la licencia;
- f) Por haberse dado de baja del registro de matrícula la nave portadora de la estación por otros motivos;
- g) Por no pago de los derechos contemplados en el Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General.

Artículo 61°.- Toda estación de barco contará con los siguientes documentos obligatorios:

- 1.- Licencia de Estación de Barco;
- 2.- Certificado del o los Operadores;
- 3.- Registro Radioeléctrico;
- 4.- Certificado de Seguridad Radioeléctrica o General de Seguridad;
- 5.- Inventario de la instalación radioeléctrica aprobada.

Además, para efectos operacionales, las naves que efectúan navegación marítima nacional llevarán:

- 1.- Una lista actualizada de las estaciones con las cuales pueda mantener comunicaciones durante su travesía, con los horarios y frecuencias del servicio.
- 2.- Una lista actualizada de las estaciones que provean información de seguridad marítima (ISM) en el área de navegación del buque.
- 3.- Un cuadro resumen con los procedimientos de socorro, urgencia y seguridad, empleando los sistemas que se disponen a bordo.
- 4.- Manual para uso en el Servicio Móvil Marítimo publicado por la Dirección General.

- 5.- Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo.
- 6.- Manuales de operación de todos los equipos radioeléctricos instalados.
- 7.- Un plano de las antenas del buque, que indique ubicación, dimensiones y altura sobre la línea de flotación.
- 8.- Diagrama eléctrico de interconexión de los equipos radioeléctricos a la fuente de energía principal, de emergencia (si la hubiere) y de reserva, con indicación de la corriente de consumo de cada equipo, incluido el alumbrado eléctrico prescrito en el número 4 del artículo 4º del presente Reglamento.

Artículo 62º.- Las estaciones costeras y estaciones bases contarán, a lo menos con los siguientes documentos obligatorios:

- a) Licencia de la Estación;
- b) Certificado del Operador;
- c) Registro Radioeléctrico;
- d) Manual para uso en el Servicio Móvil Marítimo o Cartilla Radiotelefónica del Servicio Móvil Marítimo.

TÍTULO X

De la Información de la Situación de la Nave y Observaciones Meteorológicas

Artículo 63º.- En navegación marítima nacional, las naves chilenas estarán obligadas a informar:

- 1.- Su situación diaria por mensaje a las 00:00 y 12:00 UTC, incluyendo rumbo, velocidad, puerto de origen, puerto de destino y hora estimada de arribo (ETA) al próximo puerto. El mensaje deberá ser dirigido a la Dirección General (DIRECTEMAR) y a la Gobernación Marítima o Capitanía de Puerto por cuya jurisdicción navegan.
- 2.- La observación meteorológica, en lo posible, desde el Ecuador hasta la Antártida y desde la costa Chilena hasta la isla de Pascua, con los siguientes datos:
 - a.- Situación de la nave (QTH).
 - b.- Hora de observación.
 - c.- Temperatura del aire.
 - d.- Temperatura del agua de mar.
 - e.- Presión atmosférica en Hectopascal y tendencia barométrica.
 - f.- Dirección e intensidad del viento.
 - g.- Visibilidad horizontal en kilómetros.
 - h.- Tipo de nubosidad y altura.

- i.- Estado del mar, altura en metros y período de las olas.
- j.- Tiempo presente (lluvia, granizo, niebla, neblina, bruma, cualquier otro fenómeno atmosférico).

La hora normal de observación será a las 00:00 y 12:00 UTC, y a las 18:00 y 06:00 UTC, con carácter optativo.

El mensaje deberá ser dirigido al Servicio Meteorológico de la Armada (SERVIMET) y desde el Canal de Chacao al sur se dirigirá también a la Oficina Meteorológica de Magallanes (METEOMAG).

TÍTULO XI

Medidas Contra las Interferencias

Artículo 64°.- Se prohíbe a las estaciones:

- 1.- Las transmisiones inútiles.
- 2.- La transmisión de señales y de correspondencia superflua.
- 3.- Las transmisiones de pruebas o ensayos no autorizados expresamente.
- 4.- Las transmisiones de señales de alarma o alertas de socorro por estaciones que no se encuentren en situaciones de peligro (falsos alertas).
- 5.- La utilización de frecuencias y tipos de emisiones no asignadas al Servicio Móvil Marítimo.
- 6.- Las transmisiones que causen interferencias a las frecuencias de socorro y seguridad.

Con el propósito de evitar las interferencias, se tomarán las siguientes medidas:

- 1.- Todas las estaciones estarán obligadas a limitar su potencia radiada al mínimo necesario para asegurar un servicio satisfactorio.
- 2.- Las estaciones de naves surtas en un puerto que cuenten con servicio de comunicaciones no podrán utilizar la instalación de MF/HF, salvo para tráfico de socorro, pudiendo utilizar la instalación de VHF con potencia reducida.
- 3.- Las estaciones base en comunicación con las naves surtas en puerto utilizarán, asimismo, la instalación de VHF con potencia reducida.
- 4.- Se adoptarán las medidas necesarias para evitar que el funcionamiento a bordo de aparatos e instalaciones eléctricas de toda clase, pueda causar interferencias perjudiciales al servicio de radiocomunicación y de radionavegación de la nave.

Artículo 65°.- Antes de efectuar cualquier prueba o experimento en una estación o entidad técnica, se adoptarán las máximas precauciones posibles para evitar interferencias perjudiciales, como por ejemplo, elección de la frecuencia y del horario; reducción o, cuando sea posible, supresión de la radiación, utilizando antenas artificiales. Cualquier interferencia perjudicial motivada por pruebas y experimentos será eliminada con la mayor rapidez posible.

Artículo 66°.- Cuando una estación tenga necesidad de emitir señales de prueba para ajustes de un transmisor o un receptor, estas señales no durarán más de 10 segundos y comprenderán el distintivo de llamada u otra señal de identificación de la estación que efectúa las pruebas pronunciadas lenta y claramente.

Artículo 67°.- Cuando una estación de barco tenga necesidad de emitir señales de prueba o de ajuste, que puedan causar interferencias a estaciones costeras vecinas, habrá de obtener el consentimiento de dichas estaciones antes de efectuar tales emisiones.

Artículo 68°.- La duración de las emisiones de prueba se reducirán al mínimo, especialmente en las frecuencias para fines de socorro y seguridad identificadas en el Apéndice del Anexo.

Artículo 69°.- Las pruebas o ajustes de equipos radioeléctricos que forman parte del SMSSM, se efectuarán tomando cuanta medida sea necesaria para evitar la emisión de falsos alertas en dicho sistema.

En caso de producirse la emisión involuntaria de un alerta de socorro, se procederá de inmediato a su cancelación, siguiendo las instrucciones para cancelar un falso alerta emitidas para tal efecto por la Dirección General.

Artículo 70°.- Las interferencias producidas por estaciones internacionales que afecten a estaciones costeras o naves nacionales, serán puestas en conocimiento de la Dirección General, a fin de seguir el procedimiento contemplado en caso de interferencia perjudicial en el Reglamento de radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

Artículo 71°.- Las infracciones o contravenciones a las disposiciones del presente Reglamento serán denunciadas a la Autoridad Marítima competente y los responsables serán sancionados con las penas de multa, suspensión de sus funciones o caducidad de sus títulos o certificados, conforme al procedimiento establecido en el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, aprobado por D.S. (M) N° 1340 bis, del año 1941, y sus modificaciones.

Asimismo, caerán en sanción los responsables de una estación que emita un falso alerta de socorro sin efectuar la cancelación respectiva como se indica en el artículo 69° del presente Reglamento o, aquellos que, sin causa justificada, no respondan al acuse de recibo de un alerta emitida por su estación.

TÍTULO XII

De las Inspecciones a las Estaciones

Artículo 72°.- Las estaciones de barco y terrenas de barco están sujetas a inspecciones por parte de los Inspectores designados por la Autoridad Marítima, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de las Comisiones de Inspección de Naves.

Artículo 73°.- Las estaciones costeras y las estaciones base, estarán sujetas a una inspección inicial y a una inspección anual como requisito previo para renovar la licencia, sin perjuicio de las inspecciones aleatorias que disponga la Autoridad Marítima, con el propósito de verificar que se mantengan las condiciones técnicas y equipamiento autorizado en la Licencia; y comprobar que no produzcan interferencias a terceros.

Artículos Transitorios

Artículo 1° transitorio: Será obligatorio mantener la escucha continua en el canal 16 de ondas métricas hasta el 1 de febrero del año 2005, fecha que podrá ser prorrogada por el Director General.

Artículo 2° transitorio: Mientras no se disponga del Manual para uso en el Servicio Móvil Marítimo, contemplado en el artículo 61°, inciso 2, número 4 del presente Reglamento, se aceptará en su reemplazo la Cartilla Radiotelefónica del Servicio Móvil Marítimo publicada por la Dirección General.

Artículo segundo: El reglamento aprobado por el presente decreto en el artículo precedente, sustituye al actual reglamento aprobado por decreto supremo N° 734⁶ del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, de fecha 7 de agosto de 1987, el cual continuará aplicándose únicamente con respecto de las naves nacionales que cuentan con instalación radiotelefónica, en aquello que les sea pertinente, hasta la plena implementación del equipamiento que les corresponda llevar de conformidad con el presente reglamento.

Artículo tercero: Las naves nacionales cumplirán con la implementación de las instalaciones radioeléctricas exigidas en el presente reglamento de acuerdo al siguiente calendario:

1.- Naves existentes a la fecha de entrada en vigor del reglamento:

- a) Con el equipamiento mínimo prescrito en el artículo 8°, a más tardar el 1 de febrero del año 2003.
- b) Con todas las disposiciones del presente reglamento que le sean aplicables, a más tardar el 1 de febrero del año 2005.

⁶ Sustituye el Reglamento N° 7-56/1, de 1987.

2.- Las naves construidas a partir de la entrada en vigencia del presente cumplirán con todas las disposiciones que les resulten aplicables.

Artículo cuarto: El presente reglamento entrará en vigencia transcurridos 180 días de su publicación en el Diario Oficial.⁷

Anótese, tómesese razón, insértese en la recopilación de leyes y reglamentos de la Contraloría General de la República y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Mario Fernández Baeza, Ministro de Defensa Nacional.

⁷ N. del E.: Entra en vigor el 20 de agosto de 2002.

ANEXO

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA LAS COMUNICACIONES DE SOCORRO Y SEGURIDAD EN EL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMOS (SMSSM)

A.- Comunicaciones de Socorro, Urgencia y Seguridad

- 1.- Ninguna disposición del presente Reglamento podrá impedir que un buque, una embarcación de supervivencia o una persona que se encuentre en peligro, emplee todos los medios de que disponga para lograr que se le preste atención, señalar su situación y obtener ayuda.
- 2.- Las comunicaciones de socorro y seguridad se basan en el uso de radiocomunicaciones terrenales en ondas hectométricas (MF), decamétricas (HF) y métricas (VHF); y de comunicaciones efectuadas mediante técnicas de satélites.
- 3.- Las comunicaciones de urgencia y seguridad incluyen: Radioavisos náuticos y meteorológicos e información urgente; comunicaciones buque-buque de seguridad a la navegación; reportes de situación de buques; comunicaciones de apoyo para operaciones de búsqueda y salvamento; otras comunicaciones y mensajes de urgencia y seguridad, relativas a la navegación, movimientos y necesidades de los buques; y mensajes de observación meteorológica destinados a un servicio meteorológico oficial.
- 4.- Comunicaciones entre buques relativas a la seguridad de la navegación, son aquellas comunicaciones radiotelefónicas en VHF efectuadas entre los buques con el propósito de contribuir a las seguridad de sus movimientos.

Para estas comunicaciones se utiliza la frecuencia de 156,650 MHz (C-13).

- 5.- El tráfico de socorro comprende todos los mensajes relativos a la asistencia inmediata requerida por un buque en peligro, incluidas las comunicaciones de búsqueda y salvamento y las comunicaciones en escena. El tráfico de socorro debe efectuarse, en lo posible, en las frecuencias establecidas en el Apéndice de este Anexo.

B.- Alertas de Socorro

- 1.- La transmisión de un alerta de socorro indica que una unidad móvil (que puede ser un barco, una aeronave u otro vehículo), o una persona está en peligro y requiere auxilio inmediato. El alerta de socorro es una llamada selectiva digital, con formato de llamada de socorro en las bandas empleadas para las comunicaciones terrenales (VHF, MF o HF), o con el formato de mensaje de socorro, en cuyo caso se retransmite por medio de estaciones espaciales.

- 2.- El alerta de socorro contendrá la identificación de la estación en peligro y su situación.
- 3.- El alerta de socorro también podrá contener información sobre la naturaleza del peligro, la clase de auxilio que se pide, el rumbo, velocidad de la unidad móvil, la hora en que se registró esta información y cualquier otro dato que pudiera facilitar el salvamento.
- 4.- Todas las estaciones que reciban un alerta de socorro transmitida por llamada selectiva digital, deben cesar inmediatamente cualquier transmisión que pueda interferir el tráfico de socorro y se mantendrán en escucha hasta que se haya acusado recibo a la llamada.

C.- Transmisión de Alerta de Socorro

- 1.- El alerta de socorro barco-costera se emplea para notificar a los centros coordinadores de salvamento (CCS), a través de una estación costera o terrena costera, que un barco está en peligro.
- 2.- El alerta de socorro barco-costera puede transmitirse por los siguientes medios:
 - a) Por satélites, desde una estación terrena de barco, en un canal de comunicaciones general utilizando el código de prioridad absoluta o mediante una radiobaliza de localización de siniestro por satélite.
 - b) A través de servicios terrenales, desde estaciones de barco utilizando las frecuencias de socorro y seguridad en las bandas de MF, HF y VHF de llamada selectiva digital, o mediante una radiobaliza de localización de siniestros que opere en la banda de VHF.
- 3.- Para la transmisión del alerta de socorro mediante LSD se podrá emplear alguno de los siguientes métodos:
 - a) Utilizando una frecuencia única, en cuyo caso el alerta de socorro se transmitirá como cinco llamadas consecutivas en la misma frecuencia.
 - b) Utilizando varias frecuencias (multifrecuencia). En ese caso el alerta de socorro se transmitirá como seis llamadas consecutivas dispersas, en un máximo de seis frecuencias, una en ondas hectométricas (MF) y cinco en ondas decamétricas (HF) de las indicadas en el Apéndice de este Anexo.
- 4.- Los alertas de socorro buque-buque se emplean para avisar a otros buques que se encuentren en las proximidades del que está en peligro y se basan en el uso de la llamada selectiva digital en las bandas de ondas métricas (VHF), hectométricas (MF) y decamétricas (HF).

D.- Retransmisión de un alerta de socorro costera-buque

- 1.- Una estación costera o un centro coordinador de salvamento (CCS), que reciba un alerta de socorro, iniciará una retransmisión de alerta de socorro costera-buque dirigida, según proceda, a todos los barcos, a un grupo particular de barcos o a un barco determinado, por medio de satélite, por medios terrenales o por ambos.
- 2.- La retransmisión del alerta de socorro debe contener la identificación de la unidad móvil en peligro, su situación y cualquier otra información que pueda facilitar el salvamento.

E.- Transmisión de un alerta de Socorro por una estación que no se halle en peligro

- 1.- Una estación del servicio móvil marítimo o móvil marítimo por satélite que tenga conocimiento que una unidad móvil está en peligro, deberá iniciar la transmisión de un alerta de socorro en los siguientes casos:
 - 1.1 Cuando la unidad móvil no pueda transmitir el alerta de socorro; por sí misma, o
 - 1.2 Cuando el Capitán, o persona responsable de la estación, que no se halle en peligro, estime que es necesario otra ayuda.
- 2.- La estación que retransmita un alerta de socorro de conformidad con los subpárrafos 1.1 y 1.2 precedentes, deberá indicar que ella misma no está en peligro.

F.- Acuse de Recibo de un alerta de Socorro

- 1.- El acuse de recibo de un alerta de socorro, utilizando LSD, se efectuará de acuerdo con la recomendación pertinente de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT-R).
- 2.- El acuse de recibo de un alerta de socorro recibida por medio de satélites deberá ser enviado de inmediato a un Centro Coordinador de Salvamento (CCS), quien lo dará para su retransmisión, a una estación costera, o estación terrena costera.
- 3.- El acuse de recibo por radiotelefonía de un alerta de socorro procedente de una estación de barco, o de una estación terrena de barco, se dará en la siguiente forma:
 - La señal de socorro MAYDAY; (pronunciada en español como ME-DÉ)
 - El distintivo de llamada, u otra identificación, de la estación que transmitió el mensaje de socorro, tres veces;

- Las palabras AQUI (o DE pronunciada DELTA ECO, en caso de dificultades de idioma)
- El distintivo de llamada, u otra identificación, de la estación que acusa recibo, tres veces;
- La palabra recibido (o RRR pronunciada ROMEO, ROMEO, ROMEO, en caso de dificultad de idioma)
- La señal de socorro MAYDAY.

4.- El acuse de recibo por telegrafía de impresión directa consistirá de:

- La señal de socorro MAYDAY;
- El distintivo de llamada, u otra identificación, de la estación que emitió la alerta de socorro;
- La palabra DE;
- El distintivo de llamada, u otra identificación de la estación que acusa recibo de la alerta de socorro;
- Las letras RRR;
- La señal de socorro MAYDAY.

5.- El acuse de recibo por telegrafía de impresión directa, de una alerta de socorro procedente de una estación terrena de barco, incumbe a la estación terrena costera que reciba el alerta de socorro y consiste en la retransmisión de la identidad de la estación de barco que transmite el alerta de socorro.

G.- Recepción y acuse de recibo de un Alerta de Socorro por una estación costera o una estación terrena costera

- 1.- Las estaciones costeras y las estaciones terrenas costeras que reciban alertas de socorro, harán que éstos se cursen lo antes posible a un Centro Coordinador de Salvamento. El acuse de recibo de un alerta de socorro debe realizarse lo antes posible por una estación costera, o por un Centro Coordinador de Salvamento, a través de una estación costera o de una estación terrena costera apropiada.
- 2.- El acuse de recibo por una estación costera, de una llamada de socorro por llamada selectiva digital, será transmitido en la frecuencia de llamada de socorro en que se haya recibido la llamada e irá dirigida a todos los barcos. El acuse de recibo incluirá la identificación del barco que emitió la llamada de socorro.

- 3.- El acuse de recibo por una estación costera, de un alerta de socorro por telegrafía de impresión directa, se dará de acuerdo al procedimiento indicado en el número 4 del párrafo F precedente. La estación costera efectuará la transmisión del acuse de recibo en modo de emisión FEC (de corrección de errores sin canal de retorno), a menos que esté en contacto con la nave, en cuyo caso utilizará el modo de emisión ARQ (de corrección de errores con canal de retorno).
- 4.- La estación costera proveerá asistencia para las comunicaciones de socorro cuando sea requerido por las autoridades encargadas de las operaciones de búsqueda y salvamento.

Los siguientes mensajes deben aceptarse sin cargos, cualquiera sea el método utilizado para su transmisión:

- a) mensajes de alertas de socorro;
- b) mensajes relacionado con la coordinación de búsqueda y salvamento;
- c) mensajes de asistencia médica cuando existe un peligro inminente para la vida; y
- d) mensaje de peligro para la navegación o avisos meteorológicos urgentes transmitidos en dirección buque-tierra.

H.- Recepción y acuse de recibo de un alerta de socorro por una estación de barco o estación terrena de barco

- 1.- Las estaciones de barco o terrenas de barco que reciban un alerta de socorro, deberán informar cuanto antes al capitán o persona responsable del barco sobre el contenido del alerta de socorro.
- 2.- En áreas donde las comunicaciones con una o más estaciones costeras son practicables, las estaciones de barco que hayan recibido un alerta de socorro, deberán demorar su acuse de recibo por un corto intervalo, a fin de permitir que una estación costera emita el suyo.
- 3.- Las estaciones de barco que se encuentren operando en zonas en las que no son posibles comunicaciones fiables con una estación costera, y que reciban un alerta de socorro de una estación de barco que se halle, sin duda alguna, en sus proximidades, deberán, tan pronto como sea posible, acusar recibo y avisar a un centro coordinador de salvamento, a través de una estación costera o terrena costera (ver número 1 del párrafo G).

- 4.- No obstante, la estación de barco que reciba un alerta de socorro en ondas decamétricas (HF) no acusará recibo, sino que observará las disposiciones de escucha en la frecuencia destinada al tráfico radiotelefónico de socorro asociada a la frecuencia de socorro en que haya recibido el alerta de socorro; y si una estación costera no acusa recibo en un plazo de tres minutos, retransmitirá el alerta de socorro.
- 5.- La estación de barco, que acuse recibo de un alerta de socorro de conformidad con los números 2 ó 3 del presente párrafo, deberá:
 - a) Acusar recibo del alerta usando radiotelefonía en la frecuencia del tráfico de socorro y seguridad de la banda empleada para transmitir el alerta;
 - b) Si no se logra acusar recibo mediante radiotelefonía del alerta de socorro recibido en las frecuencias de socorro de MF o VHF, acusará recibo del alerta de socorro respondiendo con una llamada selectiva digital en la frecuencia apropiada.
- 6.- La estación de barco que haya recibido un alerta de socorro en sentido costera-barco establecerá comunicación, según lo indicado en el párrafo F, y prestará el auxilio que se le pida y que sea apropiado.

I.- Comunicaciones de coordinación de Búsqueda y Salvamento

- 1.- En el tráfico de socorro por radiotelefonía, al establecerse las comunicaciones, las llamadas irán precedidas de la señal de socorro MAYDAY, pronunciada en radiotelefonía como la expresión francesa “m’aider” (en español medé).
- 2.- En el tráfico de socorro por telegrafía de impresión directa se emplearán las técnicas de corrección de errores indicadas en las Recomendaciones pertinentes de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT-R).

Todos los mensajes irán precedidos de, por lo menos, un retorno de carro, una señal de cambio de renglón, una señal de paso de letras y la señal de socorro MAYDAY.

- 3.- Las comunicaciones de socorro por telegrafía de impresión directa pueden efectuarse en modo ARQ, cuando los buques están en comunicación directa con estaciones costeras en canales donde ellas normalmente están a la escucha. Las otras comunicaciones de socorro, incluyendo aquellas en canales simplex provistos para estos casos, deben ser difundidas en modo FEC. El modo ARQ puede subsecuentemente utilizarse cuando sea más conveniente.
- 4.- El Centro Coordinador de Salvamento encargado de dirigir una operación de búsqueda y salvamento dirigirá también el tráfico de socorro relacionado con el incidente o podrá designar a otra estación para que lo haga.

- 5.- El Centro Coordinador de Salvamento que coordine el tráfico de socorro, la unidad que coordina las operaciones de búsqueda y salvamento o la estación costera participante, podrán imponer silencio a las estaciones que perturben ese tráfico. Tales instrucciones se dirigirán a todas las estaciones o a una sola, según el caso. En ambos casos se utilizará:
 - a) En radiotelefonía, la señal SILENCE MAYDAY, pronunciada como las palabras francesas “silence m’aider” (en español “siláns medé”).
 - b) En telegrafía de impresión directa de banda estrecha, en que se usa normalmente el modo de emisión FEC, la señal SILENCE MAYDAY. No obstante, podrá emplearse el modo ARQ cuando sea más conveniente.
- 6.- Hasta que no reciba el mensaje que indique que puede reanudarse el tráfico normal (ver número 8 siguiente), todas las estaciones que tengan conocimiento de un tráfico de socorro y que no estén participando en él ni se hallen en peligro, tienen prohibición absoluta de transmitir en las frecuencias en que se efectúa el tráfico de socorro.
- 7.- La estación que, sin dejar de seguir el tráfico de socorro, se encuentre en condiciones de continuar su servicio normal, podrá hacerlo cuando el tráfico de socorro esté bien establecido y a condición de observar lo dispuesto en el número 6 anterior y no perturbar el tráfico de socorro.
- 8.- Terminado el tráfico de socorro en las frecuencias que hayan sido utilizadas para el mismo, el Centro Coordinador de Salvamento que haya dirigido la operación de búsqueda y salvamento, iniciará un mensaje para su transmisión en dichas frecuencias indicando que el tráfico de socorro ha terminado.
- 9.- En radiotelefonía, el mensaje a que se refiere el número 8 anterior, comprenderá:
 - a) La señal de socorro MAYDAY (pronunciada en español medé);
 - b) La llamada “a todas las estaciones” o CQ (pronunciada CHARLIE QUEBEC en caso de dificultades de idioma), transmitida 3 veces;
 - c) La palabra AQUI (o, en caso de dificultades de idioma, la palabra DE pronunciada DELTA ECO);
 - d) El distintivo de llamada u otra señal de identificación de la estación que transmite el mensaje;
 - e) La hora de depósito del mensaje (debe corresponder a la hora en que ha cesado el tráfico de socorro).

- f) El nombre y el distintivo de llamada de la estación móvil que se hallaba en peligro;
- g) Las palabras SILENCE FINI (pronunciada en español como “siláns finí”)

J.- Comunicaciones en el lugar del Siniestro

- 1.- Las comunicaciones en el lugar del siniestro, o comunicaciones en escena, son las establecidas entre la unidad móvil en peligro y las unidades móviles de auxilio, y entre éstas y la unidad que coordina las operaciones de búsqueda y salvamento.
- 2.- La unidad que coordina las operaciones de búsqueda y salvamento es responsable del control de las comunicaciones en el lugar del siniestro. Se utilizarán comunicaciones simplex, de modo que todas las estaciones móviles que se hallen en el lugar del siniestro puedan compartir la información pertinente relativa a la situación de socorro. Si se utiliza telegrafía de impresión directa, se empleará el modo de emisión FEC.
- 3.- Las frecuencias preferidas en radiotelefonía para las comunicaciones en el lugar del siniestro son 156,8 MHz y 2.182 KHz. La frecuencia 2.174,5 KHz puede utilizarse también para las comunicaciones en el lugar del siniestro de barco a barco, empleando telegrafía de impresión directa de banda estrecha en el modo de emisión FEC.
- 4.- Además de 156,8 MHz y 2.182 KHz, pueden utilizarse las frecuencias 3.023 KHz, 4.125 KHz, 5.680 KHz, 123,1 MHz y 156,3 MHz para las comunicaciones de barco a aeronave en el lugar del siniestro (ver Apéndice).
- 5.- La elección o designación de las frecuencias que se emplearán en el lugar del siniestro corresponde a la unidad que coordina las operaciones de búsqueda y salvamento. Normalmente, una vez establecida una frecuencia en el lugar del siniestro, todas las unidades móviles que participan en las operaciones, mantendrán una escucha continua auditiva o de teleimpresor en esa frecuencia.

K.- Señales de localización y radiorrecalada

- 1.- Las señales de localización son transmisiones radioeléctricas destinadas a facilitar la localización de una unidad móvil en peligro o la ubicación de sus supervivientes. Dichas señales incluyen las transmitidas desde las unidades de búsqueda y desde la unidad móvil en peligro, la embarcación o dispositivo de salvamento, las radiobalizas de localización de siniestros en flotación libre, las radiobalizas de localización de siniestros por satélite y los respondedores automáticos de radar de auxilio a las unidades de búsqueda.

- 2.- Las señales de radiorrecalada son las señales de localización que transmiten las unidades móviles en peligro o las embarcaciones o dispositivos de salvamento, con el fin de proporcionar a las unidades de búsqueda una señal que pueda emplearse para determinar la demarcación de la estación transmisora.
- 3.- Las señales de localización podrán transmitirse en las siguientes bandas de frecuencias

117,975 - 136 MHz;
156 - 174 MHz;
406 - 406,1 MHz; y
9.200 - 9.500 MHz.
- 4.- Las señales de localización se ajustarán a las Recomendaciones pertinentes de la UIT.

L.- Comunicaciones de Urgencia

- 1.- En un sistema terrenal, el anuncio del mensaje de urgencia se hará en una o más de las frecuencias de llamada de socorro y seguridad especificadas en el Apéndice de este Anexo, empleando la llamada selectiva digital y el formato de llamada de urgencia. Si el mensaje de urgencia va a transmitirse por el servicio móvil marítimo por satélite, no habrá que hacer un anuncio separado.
- 2.- La señal de urgencia y el mensaje de urgencia se transmitirán en una o más de las frecuencias destinadas al tráfico de socorro y seguridad indicadas en el Apéndice de este Anexo o por el servicio móvil marítimo por satélite, o en otras frecuencias utilizadas para este fin.
- 3.- La señal de urgencia está formada por las palabras PAN PAN. En radiotelefonía, cada una de esas palabras se pronunciará como la palabra francesa “panne” (en español “pan”).
- 4.- El formato de llamada de urgencia y la señal de urgencia indican que la estación que llama tiene que transmitir un mensaje muy urgente relativo a la seguridad de una unidad móvil o de una persona.
- 5.- En radiotelefonía, el mensaje de urgencia irá precedido de la señal de urgencia (véase número 3 anterior), repetida 3 veces y de la identificación de la estación transmisora.
- 6.- En telegrafía de impresión directa de banda estrecha, el mensaje de urgencia irá precedido de la señal de urgencia (véase el número 3 anterior) y de la identificación de la estación transmisora.
- 7.- El formato de llamada de urgencia o la señal de urgencia sólo podrán transmitirse por orden del capitán o de la persona responsable de la unidad móvil que transporta a la estación móvil o a la estación terrena móvil.

- 8.- El formato de llamada de urgencia o la señal de urgencia podrán ser transmitidos por una estación terrestre o por una estación terrena costera previa aprobación de la autoridad responsable.
- 9.- Cuando se haya transmitido un mensaje de urgencia que requiera que las estaciones que lo reciban adopten medidas, la estación que lo hubiere transmitido lo anulará en cuanto sepa que ya no es necesario tomar medidas.
- 10.- En los mensajes de urgencia por telegrafía de impresión directa se emplearán las técnicas de corrección de errores indicadas en las Recomendaciones pertinentes de la UIT. Todos los mensajes irán precedidos, de por lo menos, un retorno del carro, una señal de cambio de renglón, una señal de paso a letras y la señal de urgencia PAN PAN.

M.- Comunicaciones de Seguridad

- 1.- En un sistema terrenal, el anuncio del mensaje de seguridad se hará en una o más de las frecuencias de llamadas de socorro y seguridad especificadas en el Apéndice de este Anexo, empleando las técnicas de llamada selectiva digital. Si el mensaje ha de transmitirse por el servicio móvil marítimo por satélite, no habrá que hacer un anuncio separado.
- 2.- Los mensajes y señales de seguridad se transmitirán normalmente en una o más de las frecuencias de tráfico de socorro y seguridad indicadas en el Apéndice o por el servicio móvil marítimo por satélite o en otras frecuencias utilizadas para este fin.
- 3.- La señal de seguridad consiste en la palabra SÉCURITÉ, pronunciada en radiotelefonía como en francés (en español “sequiurité”).
- 4.- El formato de llamada de seguridad o la señal de seguridad indica que la estación que llama tiene que transmitir un aviso náutico o meteorológico importante.
- 5.- En radiotelefonía, el mensaje de seguridad irá precedido de la señal de seguridad (véase el número 3 anterior), repetida tres veces y de la identificación de la estación transmisora.
- 6.- En telegrafía de impresión directa de banda estrecha, el mensaje de seguridad irá precedido de la señal de seguridad y de la identificación de la estación transmisora.
- 7.- En los mensajes de seguridad por telegrafía de impresión directa se emplearán las técnicas de corrección de errores indicadas en las Recomendaciones pertinentes de la UIT. Todos los mensajes irán precedidos de, por lo menos, un retorno de carro, una señal de cambio de renglón, una señal de paso a letras y la señal de seguridad SÉCURITÉ.

- 8.- Normalmente, el establecimiento de las comunicaciones de seguridad en telegrafía de impresión directa será iniciado en el modo de difusión FEC. Cuando sea más conveniente podrá emplearse el modo ARQ .

N.- Difusión de informaciones de Seguridad Marítima

- 1.- Los detalles operacionales de las estaciones que transmiten información de seguridad marítima, en conformidad con este párrafo, figuran en el Nomenclátor de las Estaciones de Radio determinación y que efectúan Servicios Especiales, Lista VI de la UIT y en el Plan General de las Instalaciones en Tierra para el SMSSM de la OMI (IMO GMDSS MASTER PLAN).

A nivel nacional, la información de las estaciones que emiten información de seguridad marítima figura en la publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, S.H.O.A. N° 3008, Radio ayudas a la navegación en las costas de Chile.⁸

- 2.- El modo y el formato de las transmisiones mencionadas en el presente párrafo se ajustarán a las Recomendaciones pertinentes de la UIT.
- 3.- Las informaciones de seguridad marítima se transmiten por telegrafía de impresión directa de banda estrecha en el modo de difusión FEC, utilizando la frecuencia de 518 KHz, de conformidad con el sistema NAVTEX internacional (ver Apéndice).
- 4.- La frecuencia de 490 KHz deberá utilizarse exclusivamente por las estaciones costeras para la difusión de informaciones de seguridad marítima con destino a las naves por medio de telegrafía de impresión directa de banda estrecha (NAVTEX), (ver Apéndice).
- 5.- La frecuencia de 4.209,5 KHz deberá utilizarse exclusivamente por las estaciones costeras para la difusión de informaciones de seguridad marítima con destino a las naves por medio de telegrafía de impresión directa de banda estrecha (NAVTEX), (ver Apéndice).
- 6.- Las informaciones de seguridad marítima para alta mar se transmiten por medio de telegrafía de impresión directa de banda estrecha (Radiotélex), con corrección de errores sin canal de retorno utilizando las frecuencias de 4.210 KHz, 6.314 KHz, 8.416,5 KHz, 12.579 KHz, 16.806,5 KHz, 19.680,5 KHz, 22.376 KHz y 26.100,5 KHz (ver Apéndice).
- 7.- Las informaciones de seguridad marítima pueden ser transmitidas por satélites, en el Servicio Móvil Marítimo por satélite, utilizando la banda 1530 - 1545 Mhz (ver Apéndice).

⁸ N. del E.: Debe entenderse "Radioayudas a la navegación en las costas de Chile".

APÉNDICE

Frecuencias en el SMSSM

El siguiente cuadro describe las frecuencias utilizadas en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.

Alertas:

RLS 406.....	406-406,1 MHz (tierra-espacio) 1.544-1.545 MHz (espacio-tierra)
RLS INMARSAT “E”	1.645,6-1.646,5 MHz (tierra-espacio)
ETB INMARSAT “A”, “B” o “C”	1.625,5-1.645,5 MHz (tierra-espacio)
VHF CANAL 70 LSD	156,525 MHz ¹
MF/HF LSD ²	2.187,5 KHz ³ , 4.207,5 KHz, 6.312 KHz, 8.414,5 KHz, 12.577 KHz y 16.804,5 KHz

Comunicaciones en Escena:

VHF (C-16)	156,800 MHz Radiotelefonía
MF	2.182 KHz Radiotelefonía 2.174.5 KHz. IDBE (Radiotélex)

Comunicaciones con Aeronaves en Escena, Incluidas las Operaciones de Búsqueda y Salvamento:

VHF	(C-16) 156,800 MHz ⁴ , (C-06) 156,300 MHz 121,5 MHz ⁵ , 123,1 MHz
MF/HF	2.182 KHz, 3.023 KHz, 4.125 KHz, y 5.680 KHz ⁶

¹ La frecuencia de 156,525 MHz (C-70), puede ser usada para alertas buque-a-buque y si se encuentra dentro de la zona marítima A1, para alertas buque-tierra.

² Los buques equipados con equipo MF/HF deben mantener escucha en 2.187,5 kHz, 8.414,5 KHz y en otra frecuencia HF.

³ La frecuencia de 2.187,5 KHz puede ser utilizada para alertas buque-a-buque y si se encuentra dentro de la zona marítima A2, para alertas buque a tierra.

⁴ La frecuencia de 156,8 MHz (C-16) también puede ser utilizada por aeronaves para propósitos de seguridad exclusivamente.

⁵ La frecuencia de 121,5 MHz puede ser utilizada por buques para propósitos de socorros y urgencia aeronáutica.

⁶ La prioridad de uso para las comunicaciones de coordinación buque-aeronave en 4.125 KHz es 3.023 KHz. Adicionalmente las frecuencias de 123,1 MHz, 3.023 KHz y 5.680 KHz pueden ser utilizadas por estaciones terrestres involucradas en operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento.

Señales de Localización:

RLS de 406 MHz 121,5 MHz.

Respondedores de
Radar de 9 GHz 9.200 - 9.500 MHz

Información de Seguridad Marítima (ISM):

NAVTEX Internacional 518 KHz⁷
Radioavisos 490 KHz⁸, 4.209,5 KHz⁹
IDBE (Radiotélex) 4.210 KHz, 6.314 KHz, 8.416,5 KHz,
12.579 KHz, 16.806,5 KHz, 19.680,5 KHz,
22.376, KHz, 26.100,5 KHz.
Satélite 1.530 - 1.545 MHz (espacio-tierra)

General de Llamada y Tráfico de Socorro y Seguridad:

Satélite 1.530 - 1.544 MHz (espacio-tierra) y
1.626,5 - 1.645,5 MHz (tierra-espacio)
Radiotelefonía 2.182 KHz, 4.125 KHz, 6.215 KHz,
8.291 KHz, 12.290 KHz, 16.420 KHz,
y 156,800 MHz.
IDBE (Radiotélex) 2.174,5 KHz, 4.177,5 KHz, 6.268 KHz,
8.376,5 KHz, 12.520 KHz,
y 16.695 KHz.
LSD 2.187,5 KHz, 4.207,5 KHz, 6.312 KHz,
8.414,5 KHz, 12.577 KHz, 16.804,5 KHz,
y 156,525 MHz.

Embarcaciones de Salvamento:

VHF Radiotelefonía 156,800 MHz (C-16) y a lo menos otra
en la banda de 156 - 174 MHz,
normalmente 156,300 MHz (C-06) y
156,650 MHz (C-13).

Respondedores de Radar:

DE 9 GHz 9.200 - 9.500 MHz.

⁷ La frecuencia 518 KHz es la frecuencia primaria de NAVTEX internacional para la recepción de información de seguridad marítima.

⁸ La frecuencia de 490 KHz puede utilizarse exclusivamente por estaciones costeras para transmisiones tipo NAVTEX con destino a los barcos en el idioma local del país.

⁹ La frecuencia de 4.209,5 KHz puede utilizarse exclusivamente por estaciones costeras para ampliar la cobertura de sus transmisiones tipo NAVTEX con destino a los barcos.

FICHA TÉCNICA

Código Publicación : TM - 011
Territorio Marítimo

Nombre Publicación : Reglamento General de Radiocomunicaciones del
Servicio Móvil Marítimo

1.- Promulgado por D.S. (M) N° 392, del 5 de diciembre de 2001.

2.- Publicado en el D.O. N° 37.191, del 20 de febrero de 2002.

3.- Modificado por:

ORDINARIO

7-56/1 - 01

ARMADA DE CHILE

LIBRO "L"
TOMO N° 2

7 - 56 / 1
1987

REGLAMENTO GENERAL DE RADIOCOMUNICACIONES DEL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO

(Aprobado por D. S. (M.) N° 734, de 07 de Agosto de 1987)

ORDINARIO

ORIGINAL

REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
SUBSECRETARÍA DE MARINA

APRUEBA REGLAMENTO GENERAL DE
RADIOCOMUNICACIONES DEL SERVICIO
MÓVIL MARÍTIMO.

DECRETO SUPREMO N° 734. 07-VIII-1987.-

Hoy se decretó lo que sigue:

VISTO: lo manifestado por la COMANDANCIA EN JEFE DE LA ARMADA en su oficio ordinario N° 12.600/17, de fecha 24 de julio de 1987; lo informado por la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE; lo dispuesto en el artículo 3° letras a) y h) del D.F.L. N° 292, de 1953; en el Decreto Ley N° 2.222 de 1978 "Ley de Navegación"; el artículo N° 11 de la Ley N° 18.168 de 1982 "Ley General de Telecomunicaciones", y la facultad que me confiere el N° 8 del artículo N° 32 de la Constitución Política de la República de Chile;

D E C R E T O :

Art. 1°.- Apruébase el siguiente Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Marítimo, con sus respectivos Anexos.

Art. 2°.- Derógase el Decreto Supremo N° 1.677, de 31 de diciembre de 1937, aprobó el "Reglamento General de Comunicaciones para la Marina Mercante".

ANÓTESE, tómesese razón, comuníquese y publíquese.

Fdo.) Augusto PINOCHET Ugarte, Capitán General, Presidente de la República.
Patricio CARVAJAL Prado, Ministro de Defensa Nacional.

ORIGINAL

ÍNDICE GENERAL**TÍTULO 1****DISPOSICIONES GENERALES****Página**

CAPÍTULO 1 : Campo de Aplicación y Generalidades.....	1
CAPÍTULO 2 : Naves obligadas a instalar una Estación de Radio	3
CAPÍTULO 3 : Naves Mercantes Nacionales y Extranjeras.....	4

TÍTULO 2**DE PERSONAL**

CAPÍTULO 1 : Obligación de tener Radiooperador.	5
CAPÍTULO 2 : Certificados de Operadores y Radiotécnicos.....	5
CAPÍTULO 3 : Cantidades de Radiooperadores a bordo.....	6
CAPÍTULO 4 : Clases de Operadores a bordo.	6
CAPÍTULO 5 : Prohibiciones y sanciones.	7

TÍTULO 3**DE LAS NAVES**

CAPÍTULO 1 : Naves de 300 o más TRG.....	8
CAPÍTULO 2 : Naves entre 50 hasta 300 TRG.....	8
CAPÍTULO 3 : Naves de entre 25 y 50 TRG.	11
CAPÍTULO 4 : Naves Fluviales y Lacustres.....	12
CAPÍTULO 5 : Naves de Pasajeros	12
CAPÍTULO 6 : Artefactos Navales.....	13
CAPÍTULO 7 : Autoridad del Capitán.....	13

TÍTULO 4**DE LAS OBLIGACIONES EN LA RADIOESTACIÓN DEL BUQUE**

	Página
CAPÍTULO 1 : Con la Escucha	14
CAPÍTULO 2 : Con el Buque	15
CAPÍTULO 3 : Con la Autoridad Marítima	15

TÍTULO 5**DEL SERVICIO DE ESCUCHA**

CAPÍTULO 1 : Obligación.....	17
CAPÍTULO 2 : Identificación de las Estaciones	17
CAPÍTULO 3 : Tipos de Estaciones	18
CAPÍTULO 4 : Símbolos para Designar Naves	19

TÍTULO 6**SOCORRO, URGENCIA Y SEGURIDAD**

CAPÍTULO 1 : Socorro.....	20
CAPÍTULO 2 : Urgencia.....	21
CAPÍTULO 3 : Seguridad	22

TÍTULO 7**DE LAS INSPECCIONES**

CAPÍTULO 1 : Inspecciones de Estaciones de Barco.....	24
CAPÍTULO 2 : Prórrogas	24
CAPÍTULO 3 : Documentos	24

ORIGINAL

λ TÍTULO 8

Derogado por Decreto Supremo (M) N° 894 del 04-Dic-91

λ TÍTULO 9

Derogado por Decreto Supremo (M) N° 894 del 04-Dic-91

λ TÍTULO 10

Derogado por Decreto Supremo (M) n° 894 del 04-Dic-91

DISPOSICIÓN TRANSITORIA..... 26

A N E X O S

ANEXO 1	: Símbolos Internacionales que se utilizan para designar la clase de los buques.....	A-01-1
ANEXO 2	: Informes sobre una irregularidad o sobre una infracción al Convenio o al Reglamento de Radiocomunicaciones.....	A-02-1
ANEXO 3	: Formas de llamar la atención para solicitar auxilio	A-03-1
ANEXO 4	: Asignación de canales en ondas métricas VHF	A-04-1
ANEXO 5	: Procedimientos de socorro	A-05-1
ANEXO 6	: Señal y Mensaje de Urgencia	A-06-1
ANEXO 7	: Señal y Mensaje de Seguridad	A-07-1
ANEXO 8	: Carné de Identidad.....	A-08-1
ANEXO 9	: Estado operativo del cargo de comunicaciones y electrónica.....	A-09-1
ANEXO 10	: Certificado de Inspección de Radiobaliza.....	A-10-1

**AL REGL.TO. N° 7-56/1 (Libro "T" T-2)
 (DS.(M) N° 894 del 04-Dic-1991)**

TÍTULO I**DISPOSICIONES GENERALES****CAPÍTULO 1****Campo de Aplicación y Generalidades**

Ψ **Art. 1º.-** Para los efectos del presente Reglamento y, salvo disposición expresa en otro sentido, se entenderá por:

- a) Asignación de una frecuencia o de de una canal radioeléctrico: Autorización que dá una Administración para que una estación radioeléctrica utilice una frecuencia o un canal radioeléctrico determinado en condiciones específicas.
- b) Estación: Uno o más transmisores o receptores, o una combinación de transmisores y receptores, incluyendo las instalaciones accesorias para asegurar un servicio de radiocomunicaciones en un lugar determinado.
- c) Servicio Móvil Marítimo: Servicio móvil entre estaciones costeras de barco, entre estaciones de barco o entre estaciones de comunicaciones asociadas; se incluye estaciones de embarcaciones o dispositivos de salvamento y las estaciones de radiobaliza de localización de siniestro.
- d) Base Privada del Servicio móvil Marítimo: Estación del Servicio Móvil Marítimo, de carácter particular, autorizada por la Dirección General bajo condiciones específicas y dedicadas exclusivamente a las necesidades de telecomunicaciones de sus naves.
- e) Correspondencia Pública: Toda telecomunicación que deban aceptar para su transmisión las oficinas y estaciones, por el simple hecho de hallarse a disposición del público.
- f) Telecomunicación: Toda transmisión, emisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o informaciones de cualquier naturaleza por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos.
- g) Tiempo Universal Coordinado (UTC): Escala de tiempo basada en el segundo, definida y recomendada por el Comité Consultivo Internacional de Radiotelecomunicaciones (CCIR) y mantenida por la oficina Internacional de la Hora (BIH). Para fines prácticos asociados con el reglamento de Unión Internacional de Telecomunicaciones, el UTC es equivalente a la hora solar media en el meridiano origen, 0° longitud, anteriormente expresada en GTM.
- h) Dirección General: La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

AL REGLAMENTO N° 7-56/1 (Libro "T" T-2)
(DS.(MD) N° 1023 del 22.Sep.1988)

- i) Autoridad Marítima: El Director General, los Gobernadores Marítimos y Capitanes de Puerto, los Cónsules, en los casos que determine la ley y los Alcaldes de Mar, de acuerdo con las atribuciones específicas que les asigne el Director General.
- j) Viaje Internacional: Un viaje desde un país al que sea aplicable el Convenio Internacional de Telecomunicaciones de 1982, hasta un puerto situado fuera de dicho país o viceversa.
- k) Barco de Primera Categoría: Es aquel que mantiene una escucha permanente de 24 horas.
 - Barco de Segunda Categoría: Es aquel que mantiene una escucha de 16 horas.
 - Barco de Tercera Categoría: Es aquel que mantiene una escucha de 8 horas.
 - Barco de Cuarta Categoría: Es aquel que mantiene una escucha menor de 8 horas.
- l) C B T B: Señal distintiva de llamada general a todos los buques mercantes chilenos.
- m) Nave, buque, o barco: Los términos nave, buque o barco utilizados en este reglamento se consideran sinónimos.
- n) T.R.G.: Tonelaje de Registro Grueso.
- o) Radioestación Base: Una radioestación costera autorizada por la Dirección General y abierta a la correspondencia exclusiva de la empresa o agencia naviera.
- p) RR - UIT: Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y anexo al convenio internacional de telecomunicaciones.
- q) SARSAT/COSPAS: Sistemas que utiliza satélites de órbita polar baja, equipados con receptores en frecuencias internacionales de socorro y que permiten detectar transmisores de balizas de socorro un unidades móviles.
- r) UNIDAD MÓVIL: Un buque, aeronave, vehículo o persona portadora de una RLS.
- s) RLS: Radiobaliza de localización de siniestro.
- t) LUT: Estación terrena dedicada al sistema de SARSAT/COSPAS (Local User Terminal).
- u) MSI: Información sobre seguridad marítima.
- v) MID: Cifra de identificación marítima.
- w) RCC: Centro de coordinación de salvamento.

- x) RSL-INMARSAT: Radiobaliza de localización de siniestro del sistema Inmarsat.
- y) SMSSM: Sistema mundial de seguridad y socorro marítimo.
- z) NAVTEX: Sistema automático de impresión directa, con emisión por estación costera y recepción por unidad móvil.
- aa) APROBADO: Significa un equipo que cumpla las características y prescripciones técnicas fijadas por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- bb) EPROM: Circuito integrado que lleva almacenado información en forma digital en un equipo de radio y que puede ser reprogramada externamente (eraser programable read only memory).
- cc) RLS-E: Radiobaliza de localización de siniestro que opera en la banda de 406 a 406,1 MHz.
- dd) RLS-D/E: Radiobaliza de localización de siniestro que opera en la frecuencia de 156,525 MHz y en la banda de 406 a 406,1 MHz en forma alternada.
- ee) RLS-D: Radiobaliza de localización de siniestro que opera en la frecuencia de 156,525 MHz.

* **Art. 2º.-** Las telecomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo, sus procedimientos y normas técnicas, así como el personal que opere en telecomunicaciones e instale o repare equipos radioeléctricos del Servicio Móvil Marítimo, se regirán por: La Convención Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar del año 1974 (SOLAS), promulgado por decreto supremo N° 328, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de 15 de abril de 1980; el Convenio Internacional de Telecomunicaciones y su Protocolo Adicional Facultativo de fecha 6 de noviembre de 1982, promulgado por decreto supremo N° 261 del Ministerio de Relaciones Exteriores de fecha 31 de marzo de 1986, y las disposiciones que establece el presente reglamento, con sus anexos.

El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en virtud de lo dispuesto en el artículo 3º letra a) del DFL. N° 292 de 1953, estará facultado para que, en la medida en que se adopten a nivel internacional nuevas normas que complementen las contenidas en el presente reglamento y cuyo cumplimiento pase a ser legalmente obligatorio en el país, dicte las resoluciones necesarias para llevar a efecto dichas disposiciones.

Art. 3º.- A la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en adelante, “la Dirección General”, corresponde hacer cumplir las disposiciones del presente reglamento. De este modo, ejerce asimismo

AL REGLTO. N° 7-56/1 (Libro "L" T-2)
(DS.(M) N° 1023 del 22.Sep.1988.)

Potestad sobre las normas técnicas de los equipos, las instalaciones y el personal, como asimismo, sobre los procedimientos, sanciones y cobros a que haya por estas acciones en las telecomunicaciones e instalaciones del Servicio Móvil Marítimo por Satélite y de Radioayudas a la Navegación.

Todos los servicios a que se hace mención en el presente reglamento, deberán ser pagados de acuerdo con lo establecidos en el Reglamento de Tarifas y Derechos, aprobado por decreto supremo (M) N° 427 de 25 de junio de 1979.

CAPÍTULO 2

Naves Obligadas a instalar una Estación de Radio

Art. 4°.- Las naves a las cuales les son aplicables la reglas del SOLAS, deberán llevar una estación radiotelegráfica o radiotelefónica según las especificaciones fijadas en los citados Convenios, sus enmiendas y las prescripciones del presente Reglamento.

Art. 5°.- No obstante lo dispuesto en el artículo precedente, en zonas marítimas de jurisdicción nacional o para viajes de buques con propósitos específicos que no sean viajes internacionales, la Dirección General podrá aplicar las obligaciones o las exenciones contenidas en los Convenios citados en el Art. 2° de este Reglamento.

En estos casos el período de aplicaciones no podrá ser superior a cinco meses.

Art. 6°.- Las naves comprendidas entre 50 y hasta 300 TRG, deberán estar equipadas con una Estación, acorde con las prescripciones del Art. 25, del presente Reglamento.

Art. 7°.- Las naves comprendidas entre 25 y hasta 50 TRG, deberán estar equipadas con una Estación, acorde con las prescripciones del Art. 26° del presente Reglamento.

- Art. 8°.-**
- a) No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, las naves de cualquier tipo que conduzcan más de 12 pasajeros y que sean de tonelaje inferior a 50 TRG, podrán estar equipadas con una instalación radiotelefónica en ondas métricas (VHF), siempre y cuando no se alejen más de 10 millas de la costa, y la duración de su viaje, entre puerto y puerto, no sea mayor de 8 horas.

- b) Las naves de pasajeros mayores de 50 TRG, deberán estar equipadas de acuerdo con las prescripciones de SOLAS, salvo que por resolución expresa del Director General se establezca exenciones, las que dependerán de las características de los viajes y los medios de telecomunicaciones involucrados. En todo caso, las exenciones serán para navegaciones dentro del mar territorial chileno.

Art. 9°.- Lo prescrito en los artículos 6° y 7°, será aplicable a las embarcaciones fluviales y lacustres siempre y cuando exista una Estación del Servicio Móvil Marítimo para servicios de seguridad, correspondencia pública a ambos.

Art. 10°.- Las exigencias o exenciones convenidas en acuerdos bilaterales o multilaterales, que comprendan las telecomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo, se aplicarán por Resolución de la Dirección General para aquellas estaciones que resulten involucradas.

Lo anterior, se hará constar en la Licencia para Estación de Barco y Certificado de Seguridad Radiotelegráfica/Radiotelefónica que extiende la Dirección General.

CAPÍTULO 3

Naves Mercantes Nacionales y Extranjeras

Art. 11°.- Las naves nacionales mercantes y especiales y los artefactos navales, se registrarán por los Convenios conforme a lo establecido en el Art.2° y por las disposiciones del presente Reglamento.

Art. 12°.- Las naves mercantes extranjeras se registrarán por las disposiciones contempladas en el SOLAS y Reglamentos anexos a este.

Art. 13°.- En casos de existir Convenios o Acuerdos recíprocos, bilaterales o multilaterales, con otras Administraciones, se aplicarán las reglas estipuladas en ellos.

- Art. 14°.-**
- a) Será reconocido en las naves nacionales y extranjeras, como certificado de buen funcionamiento, el Certificado de Seguridad Radiotelegráfica.
 - b) La licencia para estación de barco o terrestre y los certificados de los operadores extendidos de acuerdo al presente Reglamento, serán reconocidos como válidos para todos los efectos legales.

Art. 15°.- Los certificados concedidos por otras Administraciones, firmantes del SOLAS, Convenios o Acuerdos con la Administración Nacional, serán reconocidos como válidos en la forma establecidas en los respectivos Convenios.

ORIGINAL

TÍTULO 2**DEL PERSONAL****CAPÍTULO 1****Obligaciones de tener Radiooperador**

Art. 16°.- Toda radioestación del Servicio Móvil Marítimo y Móvil Marítimo por Satélite, deberá tener operadores de comunicaciones en posesión de un certificado válido, de acuerdo con la categoría y número que fije el presente Reglamento.

No se podrá operar una radioestación sin poseer el título de operador, vigente.

Art. 17°.- Los certificados de títulos de operadores y radiotécnico serán extendidos exclusivamente por la Dirección General.

CAPÍTULO 2**Certificados de Operadores y Radiotécnicos**

Art. 18°.- Los certificados citados en el artículo anterior, serán los siguientes, según la actividad respectiva:

- 1) Para Operadores Radiotelegrafistas:
 - a) Certificado de Operador General de Radiocomunicaciones.
 - b) Certificado de Operador Radiotelegrafista de Primera Clase.
 - c) Certificado de Operador Radiotelegrafista de Segunda Clase.

El Certificado de Operador General de Radiocomunicaciones será equivalente al de Oficial de Radioelectrónico.

- 2) Para Operadores Radiotelefonistas:
 - a) Certificado de Operador General de Radiocomunicaciones.
 - b) Certificado de Operador Restringido Radiotelefonista para Estación de Barco.
 - c) Certificado de Operador Restringido Radiotelefonista para Estación Terrestre.

- 3) Para Técnicos Reparadores y de Mantención:

Certificado de Radiotécnico del Servicio Móvil Marítimo.

Toda certificación de título otorgado por la Dirección General, serán acompañada de un carné de 9,5 x 6 cms. con la individualización del poseedor del título extendido, según modelo de Anexo 8 del presente Reglamento.

ORIGINAL

CAPÍTULO 3

Cantidades de Radiooperadores a Bordo

Art. 19º.- El número de radiooperadores será el siguiente:

- 1.- Radiotelegrafistas a bordo de cualquier barco a los que le es exigible estación radiotelegráfica:
 - a) En las estaciones de barco de primera categoría:
 - Un Jefe de estación, titular de un certificado general de operador de radiocomunicaciones o de operador radiotelegrafista de primera clase.
 - b) En las estaciones de barco de segunda y tercera categoría:
 - Un Jefe de estación, titular de un certificado general de operador de radiocomunicaciones o de operador radiotelegrafista de primera o segunda clase.
 - c) En las estaciones de barco de cuarta categoría:
 - Un operador, titular de un certificado general de operador de radiocomunicaciones o de operador radiotelegrafista de primera o segunda clase.

- 2.- Radiotelefonistas a bordo de los barcos a los que le es exigible estación radiotelefónica:
 - a) Si es menor de 500 TRG, a lo menos un operador que puede ser el Capitán o un miembro de la tripulación en posesión de un certificado válido.
 - b) Si el arqueo bruto del buque es igual o superior a 500 tons. Pero inferior a 1.600, a lo menos dos operadores.

Si el buque lleva un operador radiotelefonista dedicado exclusivamente a tareas radiotelefónicas, no será obligatorio un segundo operador.

- 3.- Radiooperadores terrestre:
 - a) Radioestación Base del Servicio Móvil Marítimo:
A lo menos un operador en posesión de un certificado válido, será el responsable de la estación.

CAPÍTULO 4

Clases de Operadores Radiotelefonistas

Art. 20º.- Los Operadores Radiotelefonistas del Servicio Móvil Marítimo son los siguientes:

- a) Radiotelefonista Clase General: El que está autorizado a operar en las bandas T - U - V

ORIGINAL

- b) Radiotelefonista Clase Restringido: El que está autorizado a operar sólo en las bandas T – V

Las bandas indicadas son:

T - 1.605 - 4.000 KHz
U - 4.000 - 27.500 KHz
V - 156 - 174 MHz

CAPÍTULO 5

Prohibiciones y Sanciones

Art. 21°.- Se prohíbe a todas las estaciones:

- a) Las transmisiones inútiles.
- b) Las transmisiones sin identificación, excepto las de radiobalizas de localización de siniestro (RLS).
- c) Las interferencias perjudiciales de cualquier tipo.
- d) El uso de clases de emisiones no asignadas.
- e) Lenguaje inapropiado o soez.
- f) Operar sin licencia respectiva.
- g) Procedimientos de llamadas que no estén acordes con el presente Reglamento.
- h) Utilizar frecuencias no asignadas.

Art. 22°.- Las contravenciones al artículo precedente serán sancionadas de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, aprobado por D.S. (M.) N° 1340 bis del año 1941 y sus modificaciones.

TÍTULO 3**DE LAS NAVES****CAPÍTULO 1****Naves de 300 o más TRG**

Art. 23°.- Las naves de más de 1.600 TRG, estarán equipadas de acuerdo con las prescripciones del Convenio SOLAS.

Art. 24°.- Las naves de 300 o más TRG, pero inferiores a 1.600 TRG, estarán equipadas de acuerdo con las prescripciones de la Convención SOLAS, según corresponda, esto último de acuerdo a su eslora.

CAPÍTULO 2**Naves de entre 50 y hasta 300 TRG**

Art. 25°.- El equipamiento de aves de 50 o más TRG, pero inferiores a 300 TRG, excepto las de pasajeros, constarán de:

- a) Un Transmisor Radiotelefónico de MF/HF.
- b) Un Receptor Radiotelefónico de MF/HF.
- c) Un generador de alarma radiotelefónica, incorporado al equipo, capaz de generar la señal de alarma radiotelefónicas por medios automáticos. Deben poder desconectarse en cualquier momento, para permitir la transmisión de un mensaje de socorro.
- d) Requisitos del equipo:
 - Poder en antena mínimo 150 watts P.E.P.
 - De fácil manejo y sin controles complicados, frecuencias controladas acristal o sintetizadas, con las tolerancias acordes a lo especificado por el RR-UIT.
 - El transmisor y receptor pueden ir incorporados en una sola unidad.
 - Deberá ubicarse en la parte más alta del buque que sea practicable, protegido contra cualquier contingencia, bien ventilado y lo más cerca posible de la sala de gobierno del buque, de manera que se pueda mantener la escucha y efectuar las comunicaciones sin desatender la navegación o maniobra de la nave.
 - Su alimentación deberá ser a baterías y éstas deberán tener una capacidad de amperes-hora, para permitir la operación del equipo y los equipos conectados a las baterías, con una duración mínima de 6 horas en forma continuada.

ORIGINAL

- e) Un transmisor/receptor de VHF, en lo posible con doble escucha. Deberá poseer todos los canales indicados en el Ap. 18 del RR-UIT y de potencia de 25 watts, capaz de ser reducido a 1 watts.
- f) Ecosonda con rango mínimo de escala 0 - 40 metros y, máximo el que permita el equipo.
- g) Una antena de repuesto lista para izar.
- h) Baterías de acumuladores, para uso exclusivo de la radioestación y luz de emergencia, capaz de alimentar los equipos durante 6 horas de funcionamiento continuo. Deberán contar con un cargador independiente conectado a la red o generador del buque y contar con los instrumentos indicadores de carga, descarga y tensión. Las baterías deberán estar ubicadas en la parte más alta del buque que sea practicable y bien ventiladas.
- i) Un reloj de diámetro 12,5 cms. como mínimo y con los períodos de silencio radiotelefónico marcados
- j) Una plancha grabada en forma destacada, colocada sobre el equipo, con la señal distinta de llamada.

La señal distintiva irá pintada en ambas bandas del puente o caserío en forma visible, con dimensiones apropiadas.

La señal distintiva se pintará en el púlpito o magistral, para identificación aérea, en dimensiones lo más grande que sea posible.

- k) Deberá llevar un cuadro con instrucciones claras de uso de las siguientes frecuencias:

2182 KHz Enlace y socorro, atención permanente en la mar.

2638 KHz Enlace y trabajo entre marcos.

2738 KHz Enlace y trabajo barco - tierra.

- l) Deberá llevar un cuadro con las instrucciones resumidas de los procedimientos de socorro, urgencia y seguridad.

- m) Documentos obligatorios:

- Licencia radiotelefónica para estación de barco.
- Certificado de operador.
- Registro de telecomunicaciones (Bitácora).
- Manual para uso de los Servicios Móvil Marítimo y Móvil Marítimo por Satélite.
- A las naves pesqueras les será exigible, en reemplazo del manual, la cartilla radiotelefónica del Servicio Móvil Marítimo.

- Una lista de radioestaciones marítimas y sus horarios con las que puedan preverse comunicaciones.
- Publicación IHA 3008 de Radioayudas a la Navegación.

n) Frecuencias y canales obligatorios:

2182 KHz

2638 KHz

2738 KHz

3023 KHz

4143,6 KHz

C 401 Ap. 16 RR-UIT

C 421 Ap. 16 RR-UIT

ñ) Serán opcionales las siguientes frecuencias y canales asignados a Chile:

1) Canales del Ap. RR-UIT:

404 – 405 – 419 – 425

606 – 601 – 604

821 – 801 – 807 – 809 – 813

815 – 817

819 sólo en Isla de Pascua.

1221 – 1202 – 1210 – 1218 – 1224

1226 – 1228

1621 – 1631 – 1640

2221 – 2225 – 2240

2) Frecuencias de la sección B Ap. 16 RR-UIT.

CAPÍTULO 3**Naves de 25 y 50 TRG**

Art. 26°.- Las naves de 25 o más TRG, pero inferiores a 50 TRG, excepto de pasajeros, constarán del siguiente equipamiento:

- a) Un transmisor/receptor de VHF, en lo posible con doble escucha, el cual deberá tener los canales indicados en el Ap. 18 RR-UIT, con potencia de 25 watts, máximo y capaz de ser reducido a 1 watt.

Su alimentación deberá ser a batería y con una capacidad suficiente para permitir la operación del equipo y los equipos conectados a las baterías con una duración mínima de 8 horas continuadas.

A dichas baterías de acumuladores para uso exclusivo de la radioestación, se les permitirá conectar luces de alumbrado, luces de navegación y ecosonda, siempre que no afecten una duración mínima de 8 horas continuas.

Deberá contar con un cargador independiente conectado al generador del motor y contar con los instrumentos indicadores de carga, descarga y tensión.

- b) Un reloj de diámetro de 12,5 cms. y con los períodos de silencio radiotelefónico marcados.
- c) Una plancha grabada, en forma destacada colocada sobre el equipo, con la señal distintiva de llamada.
La señal distintiva irá pintada en ambas bandas del puente o caserío, en forma visible y de dimensiones apropiadas, y en el púlpito o magistral para identificación aérea, lo más grande posible.
- d) Deberá llevar un cuadro con las instrucciones resumidas de los procedimientos de socorro, urgencias y seguridad.
- e) Documentos obligatorios:
- Licencia radiotelefónica para estación de barco.
 - Certificado de operador.
 - Registro de telecomunicaciones (Bitácora).
 - Cartilla radiotelefónica del Servicio Móvil Marítimo.
- f) Un reflector de radar consistente en una malla de alambre en forma ovoidal de mínimo 30 cms. de diámetro.

ORIGINAL

CAPÍTULO 4

Naves Fluviales y Lacustres

Ψ Art. 27°.- Las naves fluviales y lacustres de 25 o más TRG, irán equipadas de acuerdo con lo prescrito en el Art. 30° y 35°, siéndoles exigible en sus áreas de navegación cuando existan las siguientes condiciones:

- a) Que haya una radioestación marítima, o
- b) Que haya una radioestación base autorizada, ya sea de propiedad del armador de la nave o de otro armador que tenga naves en esa área o área colindante.

Art. 28°.- Todo armador a quien se le autorice una radioestación base de VHF, fluvial o lacustre, estará obligado a mantener la escucha en el canal de llamada y socorro internacional (C-16), y prestará a otras naves todo el apoyo que sea necesario en caso de emergencia, informando a la Autoridad Marítima más cercana de lo actuado.

Art. 29°.- Los operadores de radioestaciones bases fluviales o lacustres, mantendrán en lo posible el siguiente horario de escucha:

0800 - 1200 horas
1400 - 1800 horas
2000 - 2400 horas

De ser posible, lo mantendrán en forma permanente.

CAPÍTULO 5

Naves de Pasajeros

* **Art. 30°.-** A las naves de pasajeros les serán aplicables las siguientes disposiciones:

- a) Naves dedicadas a viajes internacionales, a la Antártica o a Isla de Pascua, cualquiera que sea su tonelaje: la Convención SOLAS
- b) Naves dedicadas a viajes nacionales, con las excepciones señaladas en a):
 - 1) Naves de menos de 50 TRG y en viajes cuya duración entre puerto y puerto no sea mayor de 8 horas: el Art. 26° de este Reglamento.
 - 2) Naves de 50 o más TRG, pero de menos de 500 TRG, en viajes cuya duración entre puerto y puerto no sea mayor de 16 horas, el Art. 25°, exigiéndose como frecuencias obligatorias las indicadas en las letras n) y ñ).

3) Naves de más de 500 TRG: la Convención SOLAS.

Art. 31°.- Las naves fluviales o lacustres dedicadas al transporte de pasajeros, cualquiera que sea su tonelaje, están obligadas a llevar una estación conforme a lo prescrito en el Art. 25°. En caso de no existir radioestación marítima, el armador estará obligado a solicitar autorización para instalar y operar una estación base.

Art. 32°.- Para los efectos del presente reglamento, se entiende por buque de pasajeros aquél que conduce más de 12 personas, sin contar su dotación.

CAPÍTULO 6

Artefactos Navales

Art. 33°.- A las naves de cualquier tonelaje, fijos o a remolques, dedicados a faenas con personal a bordo, se les aplicará el Art. 25°.

Art. 34°.- No obstante lo prescrito en el Art. 33° cuando no exista personal permanente a bordo, de acuerdo con la Resolución de la Autoridad Marítima, basará mantener equipos portátiles debiendo tener, como mínimo, los siguientes canales:

06 - 14 - 06 del Apéndice 18 del RR-UIT, y Anexo 4 del presente Reglamento.

CAPÍTULO 7

Autoridad del Capitán

Art. 35°.- El servicio de telecomunicaciones de las naves está bajo la autoridad superior del Capitán de la Nave, o de la persona responsable de ésta o de la embarcación portadora de la estación.

La persona investida de esta autoridad, velará por el correcto funcionamiento de la radioestación, conforme con las disposiciones del presente Reglamento y de las que se dicten en el futuro.

TÍTULO 4**DE LAS OBLIGACIONES EN LA RADIOESTACIÓN DEL BUQUE****CAPÍTULO 1****Con la Escucha**

Art. 36°.- Las naves de tercera categoría, de arqueo bruto igual o superior a 1.600 TRG, mientras estén en la mar, mantendrán escucha en la frecuencia de socorro usada en telegrafía en los siguientes horarios:

0800 - 1200 hora del huso horario.

1600 - 1800 hora del huso horario.

2000 - 2200 hora del huso horario.

Art. 37°.- El servicio no comprendido en los horarios especificados en el Art. 36°, será cubierto por un equipo receptor de autoalarma radiotelegráfico.

Art. 38°.- Las naves de arqueo bruto inferior a 1.600 TRG equipadas con una estación radiotelefónica, mantendrán escucha permanente mientras estén en la mar, en las frecuencias de socorro usada en telefonía.

Art. 39°.- Las naves a las que les sea exigible una estación telegráfica, no comprendida en los artículos anteriores, se registrarán por el horario de escucha indicado en el Art. 36°.

Art. 40°.- Toda nave de 300 o más TRG, equipada con una estación radiotelegráfica o radiotelefónica, mantendrá, mientras esté en la mar, además de lo exigido por el Art. 37°, escucha permanente en canal 16 de VHF desde la radioestación o desde el lugar en que normalmente se gobierne el buque.

Art. 41°.- En los puertos o fondeaderos en que no exista radioestación del Servicio Móvil Marítimo, deberá mantenerse la escucha como si se estuviera navegando.

Art. 42°.- El operador de comunicaciones que deba dar cumplimiento a lo prescrito en los Arts. 36°, 38° y 40°, no podrá desempeñar ninguna otra labor que lo distraiga de la escucha en los horarios establecidos. Asimismo, no podrá asumir obligaciones que sean incompatibles con su desempeño en emergencias en las situaciones a que se refiere los Arts. 44°, 45°, 48°, 63°, 64° y 65°.

Art. 43°.- Mientras esté en la mar, será obligatorio anotar en el registro radioeléctrico la posición diaria del buque, en latitud y longitud, rumbo, velocidad y destino, en los horarios de 0800 y 2000 hora local.

ORIGINAL

CAPÍTULO 2

Con el Buque

Art. 44°.- El operador de comunicaciones tiene la obligación de mantener en buen estado de funcionamiento la radioestación del buque en que está embarcado.

Art. 45°.- En caso de emergencias que comprometan la seguridad del buque o de otros buques, el operador de comunicaciones no podrá abandonar la radioestación hasta el término.

Art. 46°.- Los buques que tengan las radioestaciones abiertas a la correspondencia pública, mantendrán al día las tarifas de radiocomunicaciones para efectos de cuentas.

CAPÍTULO 3

Con la Autoridad Marítima

- Art. 47°.-**
- a) Al término de cada viaje, los radiooperadores enviarán al Jefe de la División de Telecomunicaciones Marítimas de la Dirección General, un resumen del estado de los equipos, de acuerdo con el formulario que se indica en el Anexo 9. Se exceptúa de esta obligación a las naves de TRG inferior a 300 toneladas.
 - b) Mientras esté en la mar el buque estará obligado a:
 - b.1. Dar su posición por mensaje, a las 08:00 y 20:00 hora local, incluyendo rumbo, velocidad, puerto de origen, puerto de destino y ETA. Deberá dirigirlo a la dirección telegráfica de la Dirección General y a la Gobernación Marítima en cuya jurisdicción navega.
 - b.2. Dar observación meteorológica, desde el Ecuador hasta la Antártica y desde la costa continental chilena hasta la Isla de Pascua, con los siguientes datos:
 - Posición de la nave.
 - Hora de observación.
 - Temperatura del aire.

ORIGINAL

- Temperatura del agua de mar.
- Presión atmosférica en hectopascale (Mbs) y tendencia barométrica.
- Dirección e intensidad del viento.
- Visibilidad horizontal en kms.
- Tipo de nubosidad y altura.
- Estado del mar, altura en metros y período en las olas.
- Tiempo presente.

Los antecedentes mencionados se codificarán en clave meteorológica FM 13-VII.

Para lo anterior, se cumplirá esta observación en los siguientes horarios:

0000 UTC

1200 UTC

1800 UTC

0600 UTC

La dirección telegráfica será SERVIMET y desde el Canal de Chacao al sur se agregará METEOMAG.

- b.3. Recibir las difusiones de CBTB que emitan las radioestaciones marítimas nacionales.
- b.4. Al recalar a puerto, toda nave de más de 50 TRG, deberá traer izadas las banderas del código internacional correspondiente a su señal distintiva de llamada.

TÍTULO 5**DEL SERVICIO DE ESCUCHA****CAPÍTULO 1****Obligación**

Art. 48°.- Toda nave que se encuentre en la mar, está obligada a efectuar un servicio de escucha como se detalla en el Título 4 del presente Reglamento.

CAPÍTULO 2**Identificación de las Estaciones**

Art. 49°.- Las asignaciones internacionales atribuidas a Chile por la UIT, son las siguientes:

CAA - CEZ
XQA - XRZ
3GA - 3GZ
725 - MID (Cifra de identificación marítima).
19000 - 19099 Llamada selectiva de estaciones de barco.
23000 - 23231 Llamada selectiva de estaciones de barco.
23233 - 23299 Llamada selectiva de estaciones de barco.
1820 - 1889 Llamada selectiva de estaciones costeras.
23232 - Llamada selectiva de grupos de naves nacionales.

Art. 50°.- Las estaciones terrestres o fijas, se identificarán por:

- Dos caracteres que pueden ser letras o números y una letra, o
- Dos caracteres que pueden ser letras o números y una letra, seguidos de tres cifras como máximo, (no siendo cero ni uno la que sigue inmediatamente a la letra).

Art. 51°.- Las estaciones de barco se identifican por:

- Dos caracteres que pueden ser letras o números y dos letras, o
- Dos caracteres que pueden ser letras o números, dos letras y una cifra distintiva de cero a uno.

Art. 52°.- Las estaciones de barco que utilicen sólo la telefonía, podrán emplear la siguiente identificación:

ORIGINAL

- Dos caracteres que pueden ser letras o números, siendo el segundo una letra, seguido de cuatro cifras, no siendo cero ni uno el que sigue inmediatamente a las letras, o
- Dos caracteres que pueden ser letras o números y una letra seguida de cuatro cifras.

Art. 53°.- Las estaciones de embarcaciones o dispositivos de salvamento de barco se identificarán con:

- Un distintivo de llamada del barco, seguido de dos cifras, no siendo cero ni uno la sigue inmediatamente a las letras.

Art. 54°.- Las estaciones de radiobalizas de localización de siniestro, se identificarán por la letra B en Morse y el distintivo de llamada del barco al que pertenezca la radiobaliza, o por cualquiera de los dos.

- Art. 55°.-**
- a) Las estaciones del servicio marítimo que utilicen la radiotelefonía, se identificarán:
 - Ya sea por el distintivo de llamada indicado en el Art. 50°, o por el nombre geográfico del lugar, seguido de la palabra “Radio”.
 - b) Las estaciones costeras privadas que utilicen la radiotelefonía, se identificarán por:
 - La palabra “BASE”, seguida del nombre de la empresa, tal como figura en la licencia, y el lugar geográfico.

Art. 56°.- Las estaciones de barco que utilicen la radiotelefonía se identificarán por:

- El distintivo de llamada indicado en el Art. 51°.
- Por el nombre del barco.
- Por el número o señal de llamada selectiva.

CAPÍTULO 3

Tipos de Estaciones

Art. 57°.- Para los efectos del presente Reglamento, las estaciones se clasificarán como sigue:

Tipo	Símbolo
De Correspondencia Oficial	CO
De Correspondencia Pública	CP
De Correspondencia Pública Restringida	CR
De Correspondencia de una Empresa Privada	CV

ORIGINAL

Art. 58°.- En toda nave más de 300 TRG, que lleve una estación radiotelegráfica o radiotelefónica, éstas estarán abiertas a la correspondencia pública (CP) mientras esté en la mar.

Art. 59°.- Las estaciones costeras estarán abiertas solamente a la correspondencia pública (CP) y oficial (CO).

Art. 60°.- Las radioestaciones bases estarán abiertas solamente a la correspondencia de una empresa privada (CV).

Art. 61°.- Todas las radioestaciones bases estarán obligadas a atender servicio de seguridad, siempre que éste se de en la frecuencia normal que utilice, y dará cuenta de inmediato de toda emergencia, por cualquier vía, a la Autoridad Marítima más cercana para que asuma el control.

CAPÍTULO 4

Símbolos para Designar Naves

Art. 62°.- Los símbolos que se utilizan internacionalmente para designar las clases en los documentos de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), son los que se indican en el Anexo N° 1 del presente reglamento.

TÍTULO 6**SOCORRO, URGENCIA Y SEGURIDAD****CAPÍTULO 1****Socorro**

Art. 63°.- En casos de peligro que afecten a su propio buque, el radiooperador deberá:

- a) Obtener del puente la posición real o estimada de la nave o, de no ser posible obtenerla, la última posición conocida o la marcación verdadera y la distancia respecto a una posición geográfica fija.
- b) Transmitir en la frecuencia de 500 KHZ, utilizando el procedimiento de socorro radiotelegráfico de conformidad con las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT.

La llamada y el mensaje de socorro serán transmitidos sólo con la autorización del Capitán o de quien tenga el mando del buque.

- c) De no recibir respuesta a un mensaje de socorro enviado en la frecuencia de socorro, repetir el mensaje en cualquier frecuencia, de preferencia las de llamada y socorro radiotelegráficas, las que se utilizan con llamada selectiva, de radiotélex, o en cualquier otra frecuencia en que se tenga la certeza de ser escuchado.
- d) Utilizar cualquier medio que permita llamar la atención.
- e) Si el buque ha de ser abandonado antes de que lo localicen otros buques, tener los aparatos radioeléctricos, siempre que se considere necesario y las circunstancias lo permitan, dispuestos para emisiones continuas.

Art. 64°.- En casos de peligro que afecten a otros buques, el radiooperador deberá:

- a) Recibir el mensaje y remitirlo al puente.
- b) Al mismo tiempo, tratar, de ser posible, de obtener una marcación radiogoniométrica. Si la marcación es relativa se tomará nota del rumbo del buque.
- c) Si es indudable que se está en las proximidades del buque en peligro, acusar recibo inmediatamente. No obstante, en las zonas en que se puedan establecer seguras comunicaciones con las estaciones costeras, diferir su acuse de recibo durante un breve intervalo a fin de que una estación costera pueda transmitir el suyo.

ORIGINAL

- d) Si no está en las proximidades del buque en peligro, dejar que transcurra un breve intervalo antes de acusar recibo del mensaje, a fin de que las estaciones más próximas puedan acusarlo sin interferir alguna.
- e) No acusar recibo a un mensaje de socorro cuando se está a gran distancia del buque en peligro y sin posibilidad de prestar auxilio, salvo en caso que no haya acusado recibo otra estación.

En este caso, retransmitir el mensaje de socorro, haciendo uso del transmisor principal a toda potencia, precedida de la señal de alarma y aplicando los procedimientos DDD y/o "Mayday Relay". Tomar todas las medidas pertinentes, como si el buque en peligro fuera el suyo propio para informar a las autoridades que puedan prestar auxilio.

- f) Previa orden del Capitán, transmitir lo antes posible el nombre de su propio buque, la situación y la velocidad del mismo y la hora que se estima llegar al lugar del siniestro, así como, si la posición del buque en peligro fuere dudosa, la marcación verdadera del mismo precedida de la abreviatura QTE y la clasificación de la marcación.
- g) Registrar y remitir al puente otros acuses de recibo, indicando posición y hora estimada de llegar, así como otros detalles del tráfico de socorro que sean pertinentes.
- h) Si la dirección del tráfico de socorro es asumida por una estación costera o por un buque mejor situado para auxiliar al que esté en peligro, trabajar normalmente con la estación que dirija el tráfico.
- i) Permanecer en escucha continua hasta que termine el tráfico de socorro. No obstante, si otros buques más próximos estuvieran prestando auxilio adecuado o si se hubiera establecido contacto con estaciones costeras y no existiera posibilidad de ser requerido para facilitar medios de retransmisión o asesoramientos de tipo especializado, la escucha podrá ser interrumpida.

CAPÍTULO 2

Urgencia

Art. 65°.- En casos de urgencia que afecten a su propio buque, el radiooperador deberá:

- a) Utilizando el procedimiento radiotelegráfico de urgencia y por orden del Capitán únicamente, enviar la señal y el mensaje de urgencia en la frecuencia de socorro o en cualquiera otra frecuencia que pueda ser utilizada.

Tratándose de un mensaje largo o de un consejo médico, o de repetir el mensaje en zonas de intenso tráfico, transmitir dicho mensaje en una frecuencia de trabajo. En estos casos incluir en la llamada detalles de la frecuencia en que el mensaje de urgencia se va a transmitir.

- b) Si el mensaje de urgencia concierne a una o más personas caídas al mar, la llamada irá precedida de la señal de alarma radiotelegráfica.
- c) Si el mensaje va dirigido a todas las estaciones, dejar que transcurra un intervalo prudencial antes de repetir la llamada y transmitir el mensaje.
- d) Si el mensaje va dirigido a una estación determinada, establecer contacto con dicha estación antes de pasar a una frecuencia de trabajo.

Art. 66°.- En casos de urgencia que afecten a otros buques el radiooperador deberá, puesto que la señal de urgencia tiene prioridad sobre todas las demás comunicaciones a excepción de las de socorro, cuidar de no producir interferencia en dicha señal o en la transmisión del mensaje que siga a la misma.

CAPÍTULO 3

Seguridad

Art. 67°.- Cuando se tenga que transmitir un mensaje de seguridad, el radiooperador deberá:

- a) Enviar la señal y la llamada de seguridad en una o más de las frecuencias internacionales de socorro.
- b) Enviar el mensaje de seguridad que siga a la llamada en una frecuencia de trabajo, haciéndose una indicación apropiada a tal efecto al final de la llamada. Fuera de las zonas de intenso tráfico, podrán transmitirse breves mensajes de seguridad en la frecuencia de socorro.
- c) Transmitir, dentro de la mayor brevedad, las llamadas y los mensajes de seguridad que contengan avisos meteorológicos y náuticos importantes y repetirlos al final del primer período de silencio siguiente:

Art. 68°.- Al escuchar la señal de seguridad, el radiooperador deberá:

- a) No interferir la señal o el mensaje.
- b) Remitir el mensaje al Capitán o al radiooperador encargado de la guardia de navegación, inmediatamente después de recibido.

ORIGINAL

Art. 69°.- Los siguientes Cuadros que integran el Anexo del presente Reglamento, dan cuenta de las materias que se indican:

En el Anexo N° 1 se señalan los símbolos internacionales que se utilizan para designar la clase de los barcos.

En el Anexo N° 2 se indica informe sobre una irregularidad o sobre una infracción al convenio o al Reglamento de Radiocomunicaciones.

En el Anexo N° 3 se indican diferentes formas de llamar la atención para solicitar auxilio.

En el Anexo N° 4 se señalan la asignación de canales en ondas métricas (VHF).

En el Anexo N° 5 se indican procedimientos de socorro.

En el Anexo N° 6 se indica procedimiento de señal y mensaje de urgencia.

En el Anexo N° 7 se indica procedimiento de señal y mensaje de seguridad.

En el Anexo N° 8, formato de carné de identificación.

En el Anexo N° 9, formato del Estado operativo del cargo de comunicaciones y electrónica.

λ En el Anexo N° 10, formato del Certificado de Inspección de Radiobalizas.

AL REGLITO. N° 7-56/1 (Libro "L" T-2)
(DS.(M) N° 1023 del 22.Sep.1988)

TÍTULO 7**DE LAS INSPECCIONES****CAPÍTULO 1****Inspecciones de Estaciones de Barco**

Art. 70°.- Todo Oficial responsable de una radioestación cuyo barco deba ser objeto de un reconocimiento inspectivo, deberá presentarse con uniforme reglamentario.

Art. 71°.- Todas las naves que posean una estación de cualquier tipo, estarán sujetas a reconocimientos por parte de la Dirección General, la cual, mediante Resolución, designará a los Oficiales competentes para practicarlo.

Art. 72°.- Las estaciones bases están sujetas a inspección inicial, y a posteriores reconocimientos siempre y cuando hayan modificaciones sustanciales que alteran la instalación o cuando lo determine la Autoridad Marítima.

Art. 73°.- Toda nave de o mayor de 20 años desde la fecha de puesta la quilla, será inspeccionada cada seis meses.

Toda nave menor de 20 años desde la fecha de puesta la quilla, será inspeccionada cada doce meses.

CAPÍTULO 2**Prórrogas**

Art. 74°.- Las prórrogas e inspecciones se otorgarán en los siguientes casos:

- a) Cuando el buque se encuentre navegando y expire su certificado antes de recalar a puerto.
- b) Por resolución fundada de la Dirección General.

CAPÍTULO 3**Documentos**

Art. 75°.- Ningún particular o entidad de cualquier índole, podrá instalar o explotar una estación transmisora sin la correspondiente licencia.

ORIGINAL

Art. 76°.- La licencia para estación de barco o terrestre del Servicio Móvil Marítimo es otorgada por la Dirección General.

Para lo anterior, deberá cumplirse lo siguiente:

- a) Verificación técnica de los equipos, frecuencias y emisiones, previa a su instalación, para lo cual deberán presentarse los folletos respectivos y la Dirección General otorgará un Certificado de Necesidad.
- b) Comprobación de la instalación y verificación de que se tome cuanta medida sea necesaria para evitar interferencias a terceros.

Art. 77°.- Las licencias para estación base tendrán duración de un año calendario, con vencimiento cada 31 de diciembre, y podrán renovarse previa solicitud y devolución de la licencia anterior.

Las licencias para estaciones de barco tendrán una duración máxima de cinco años.

Art. 78°.- Las licencias o una copia debidamente legalizada por la Autoridad Marítima, deberán encontrarse permanentemente expuestas en un lugar prominente de la radioestación.

Art. 79°.- La licencia caducará en los siguientes casos:

- a) A petición del interesado.
- b) Por cambio de dueño de la radioestación.
- c) Cuando se introduzcan cambios significativos, aumento o eliminación de equipos que al alteren los datos de la licencia.
- d) Por cambio de las frecuencias autorizadas.
- e) Transcurridos 60 días después del vencimiento de la licencia.
- f) Por no cancelación de derechos contemplados en el Reglamento de Tarifas y Derechos de la Dirección General (D.S. (M) N° 427 del año 1979).
- g) Por resolución fundada de la Dirección General, o cuando lo determine la Autoridad Marítima.

Art. 80°.- Toda radioestación de barco, deberá contar además con los siguientes documentos a la vista:

- a) Licencia.
- b) Certificado de seguridad.
- c) Certificado del operador.
- d) Circuito en bloque de los equipos y antenas, incluyendo radioayudas a la navegación.

- e) Diagramas eléctricos de interconexiones de los equipos a la red y fuente de reserva.

Art. 81°.- Toda radioestación, ya sea móvil o fija, estará sujeta a inspecciones y reconocimientos obligatorios antes de entrar en servicio, con el objeto de verificar que se cumpla con las normas técnicas del presente Reglamento, y que se adopten las medidas necesarias para evitar interferencias a terceros.

Art. 82°.- En aquellos lugares en que no hayan inspectores de telecomunicaciones y se requiera del reconocimiento a una nave mercante, previa la autorización del Director General, aquél podrá ser realizado por un operador general de radiocomunicaciones de la Marina Mercante Nacional, con la salvedad que no podrá inspeccionar su propio buque.

Art. 83°.- A los Oficiales del Litoral que tengan la calidad de inspectores de telecomunicaciones se les considerará con grado equivalente al de operador general de radiocomunicaciones de la Marina Mercante.

λ TÍTULO 8

Derogado por Decreto Supremo (M) N° 894 del 04-DIC-91

λ TÍTULO 9

Derogado por Decreto Supremo (M) N° 894 del 04-DIC-91

λ TÍTULO 10

Derogado por Decreto Supremo (M) N° 894 del 04-DIC-91

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Art. 1° Transitorio.- A contar del 1° de enero de 1989, será exigible a todas las naves con radioestación el listado de estaciones marítimas chilenas, con sus frecuencias y horarios.

AL REGLTO. N° 7-56/1 (Libro "L" T-2)
(DS.(M) N° 894 del 04.Dic.1991)

A N E X O "1"**SIMBOLOS INTERNACIONALES QUE SE UTILIZAN PARA
DESIGNAR LA CLASE DE LOS BUQUES****CLASIFICACIÓN GENERAL**

FV	Buque de la flota pesquera.
NS	Barco de la marina de guerra.
GV	Embarcación de un servicio oficial.
PL	Embarcación de la flota de recreo.
MM	Buque de la flota mercante.
SV	Embarcación de salvamento.
NF	Embarcación fluvial.
XX	No especificada.

CLASIFICACIÓN ESPECIAL

Acv	Overcraft
Aux	Buque auxiliar
Avi	Aviso
Bar	Gabarra
Blk	Buque de carga a granel
Bln	Ballenero
Bls	Barco para colocar boyas
Bta	Barco factoría
Ca	Barco de carga
Cab	Buque de cabotaje
Cbl	Buque cableero
Cgt	Guardacosta
Cha	Chalana
	Barcaza
Chr	Bou
Cim	Transporte de cemento
Cit	Buquetanque
Coa	Carbonero
Con	Portacontenedores
Cor	Corbeta
Cro	Crucero
Ctr	Balandro
Des	Destructor
Div	Barco empleado por los buzos
Dmn	Dragaminas
Dou	Lancha de aduanas
Drg	Draga
Dry	Carga seca
Dun	Ketch

ORIGINAL

Eco	Buque escuela
Esc	Buque escolta
Exp	Buque de exploración Buque de investigación
Fbt	Transbordador
Fps	Buque patrullero rápido
Frg	Buque frigorífico
Frm	Buque meteorológico
Frt	Fragata
Fru	Buque frutero
Gen	Buque de carga general
Gol	Goleta
Grc	Transporte de granos
Grf	Grúa flotante
Gs	Buque de guerra
Hop	Barco hospital
Hyd	Buque planero
Ice	Rompehielos
Ins	Buque de vigilancia
Lan	Langostero
Lou	Lugre
Mor	Bacaladero
Mou	Minador
Mib	Buque a motor
Net	Buque de antipolución
Nvp	Naviplano
Obo	Petrolero – mineralero
Oil	Petrolero
Osc	Buque oceanográfico
Osv	Buque estación oceánica
Pa	Buque de pasaje
Paq	Transatlántico
Pbe	Transporte de ganado
Pch	Portagabarras
Per	Unidad de perforación
Ph	Barco pesquero
Pha	Buque faro
Phr	Buque para el servicio de faros
Phs	Guardaespaldas
Ple	Plataforma
Plt	Embarcación de prácticos
Pmp	Buque contraincendios
Pmx	Carga y pasaje
Pon	Pontón
Pta	Portaaviones
Pth	Portahelicópteros
Ram	Barco de recuperación
Rav	Buque de suministros
Roc	Romperrocas

ORIGINAL

ORDINARIO

7-56/1 - A - 01 - 3

Rou	Barco de transporte por rodadura
Sau	Buque de salvamento
Sec	Buque de seguridad
Slo	Balandra
Smn	Submarino
Srv	Patrullero
Tho	Atunero
Tpg	Transporte de gas licuado
Tpo	Buque mineralero
Tps	Transporte de disolvente
Tpt	Transporte
Tpw	Transporte de madera (de construcción)
Tra	Trump
Tug	Remolcador
Tvh	Transporte de vehículos
Vdo	Lancha
Vdt	Hidroala
Vlr	Velero
Xxx	No especificada
Yat	Yate

ORIGINAL
(Reverso en Blanco)

A N E X O "2"

**INFORME SOBRE UNA IRREGULARIDAD O SOBRE UNA
INFRACCIÓN AL CONVENIO O AL REGLAMENTO DE
RADIOCOMUNICACIONES**

**DATOS RELATIVOS A LA ESTACIÓN TRANSGRESORA DEL
REGLAMENTO:**

- 1.- Nombre, si se conoce (en mayúscula de imprenta).
- 2.- Distintivo de llamada u otro medio de identificación (en mayúscula de imprenta).
- 3.- Nacionalidad, si se conoce.
- 4.- Frecuencia empleada (KHz, MHz, GHz o THz).
- 5.- Clase de emisión.
- 6.- Clase de estación y naturaleza del servicio, si se conocen.
- 7.- Ubicación.

**DATOS RELATIVOS A LA ESTACIÓN, OFICINA CENTRALIZADORA
O SERVICIO DE INSPECCIÓN QUE SEÑALA LA IRREGULARIDAD O
INFRACCIÓN:**

- 8.- Nombre (en mayúscula de imprenta).
- 9.- Distintivo de llamada u otro medio de identificación (en mayúscula de imprenta).
- 10.- Nacionalidad.
- 11.- Ubicación.

DATOS SOBRE LA IRREGULARIDAD O INFRACCIÓN:

- 12.- Nombre de la estación en comunicación con la que comete la irregularidad o la infracción (en mayúscula de imprenta).
- 13.- Distintivo de llamada u otro medio de identificación de la estación en comunicación con la que comete la irregularidad o la infracción (en mayúscula de imprenta).
- 14.- Fecha y hora.
- 15.- Naturaleza de la irregularidad o infracción.
- 16.- Extracto del diario de a bordo u otros datos que justifiquen el informe.

ORIGINAL

DATOS RELATIVOS A LA ESTACION TRANSMISORA INTERFERIDAS:

- 17.- Nombre de la estación (en mayúscula de imprenta).
- 18.- Distintivo de llamada u otro medio de identificación (en mayúscula de imprenta).
- 19.- Frecuencia asignada. (KHz, MHz, GHz o THz).
- 20.- Frecuencia medida en el momento de la interferencia.
- 21.- Clase de emisión y anchura de banda (indicar si ha sido medida o estimada, o si es la anchura de banda necesaria notificada a la IFRB).
- 22.- Lugar de recepción (en mayúscula de imprenta) en que se manifestó la interferencia.
- 23.- Certificado:
Certificado que el informe precedente corresponde a lo sucedido, de manera completa y exacta, según mi legítimo entender.

Firma.....

Fecha.....

ORIGINAL

A N E X O "3"

FORMAS DE LLAMAR LA ATENCIÓN PARA SOLICITAR AUXILIO

- 1.- Por telegrafía la señal SOS.
- 2.- Por telefonía la palabra MAYDAY.
- 3.- La bandera del Código Internacional VICTOR.
- 4.- La señal NC utilizando banderas del Código Internacional.
- 5.- Una bandera cuadra con una esfera negra arriba o abajo.
- 6.- Por cohetes.
- 7.- Por bengalas.
- 8.- Efectuando llamaradas quemando brea o algo combustible.
- 9.- Bajando y alzando los brazos hasta la altura de los hombros lentamente (letra R de semáforo).
- 10.- Por Heliógrafo.
- 11.- Acelerando y desacelerando el motor en embarcaciones menores.

E A N E X O "4"

ASIGNACIÓN DE CANALES EN ONDAS METRICAS VHF

CANAL	BUQUE TRANS. MHz	BUQUE RECEP. MHz	INTER-NACIONAL	USO EXCLUS. DGTM. Y M.M.	BARCO BARCO	TIERRA BARCO	TIPO DE OPERACIONES	MODO
01	156,050	160,650	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
02	156,100	160,700	SI	SI	NO	SI	CM LINK	DUPLEX
03	156,150	160,750	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
04	156,200	160,800	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
05	156,250	160,850	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
06	156,300	156,300	SI	SI	SI	NO	SEG.	SIMPLEX
07	156,350	160,950	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
07A	156,310	156,350	NO	-	-	SI	CM	SIMPLEX
08	156,400	156,400	SI	-	SI	NO	TFC MAN	SIMPLEX
09	156,450	156,450	SI	-	SI	SI	TFC TUG	SIMPLEX
10	156,500	156,500	SI	-	NO	SI	TFC	SIMPLEX
11	156,550	156,550	SI	SI	NO	SI	CM TFC RAD	SIMPLEX
12	156,600	156,600	SI	SI	SI	SI	CO	SIMPLEX
13	059,951	156,650	SI	SI	SI	SI	PIL TFC RAD	SIMPLEX
14	007,951	156,700	SI	SI	NO	SI	DIF TFC	SIMPLEX
15	156,750	156,750	-	-	NO	SI	RX NOTA 1	-
16	156,800	156,800	SI	-	SEG.	SEG.	SEG.	SIMPLEX
17	000,951	156,850	-	-	NO	SI	RX NOTA 1	-
18	000,951	161,500	SI	-	NO	SI	CO	DUPLEX
18A	156,900	156,900	NO	-	SI	SI	CO	SIMPLEX

CORRECCIÓN Nº 1

AL REGLTO. Nº 7-56/1 (LIBRO "L" T-2)
(DS. (M) Nº 1023 de 22-SEP-1988)

CANAL	BUQUE TRANS. MHz	BUQUE RECEP. MHz	INTER- NACIONAL	USO EXCLUS. DGTM. Y M.M.	BARCO BARCO	TIERRA BARCO	TIPO DE OPERACIONES	MODO
19	156,950	161,550	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
19A	156,950	156,950	NO	-	SI	SI	CM DATA	SIMPLEX
20	157,000	161,600	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
21	157,050	156,050	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
21A	157,050	157,050	NO	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
21B	157,050	161,650	NO	-	NO	SI	CM	DUPLEX
22	157,100	161,700	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
22A	157,100	157,100	NO	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
23	157,150	161,750	SI	-	NO	SI	CM DATA	DUPLEX
23A	157,150	156,150	NO	-	NO	SI	CM DATA	DUPLEX
23B	157,150	157,150	NO	-	SI	SI	CM DATA	SIMPLEX
24	157,200	161,800	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
25	157,250	161,850	SI	-	NO	SI	CP TFC	DUPLEX
26	157,300	161,900	SI	-	NO	SI	CP ENL	DUPLEX
27	157,350	161,950	SI	-	NO	SI	CO TFC	DUPLEX
28	157,400	162,000	SI	-	NO	SI	CM DATA	DUPLEX
60	156,025	160,625	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
61	156,075	156,075	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
62	156,125	160,725	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
63	156,175	160,775	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
64	156,225	160,825	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
65	156,275	160,875	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
65A	156,275	156,275	NO	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
66	156,325	160,925	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX

CANAL	BUQUE TRANS. MHz	BUQUE RECEP. MHz	INTER- NACIONAL	USO EXCLUS. DGTM. Y M.M.	BARCO BARCO	TIERRA BARCO	TIPO DE OPERACIONES	MODO
66A	156,325	156,325	NO	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
67	156,375	156,375	SI	SI	SI	SI	CO	SIMPLEX
68	156,425	156,425	SI	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
69	156,475	156,475	SI	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
70	156,525	156,425	SI	-	SI	SI	SEG LSD	SIMPLEX
71	156,575	156,575	SI	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
72	156,625	156,625	SI	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
73	156,675	156,675	SI	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
74	156,725	156,725	SI	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
75	156,7625	156,7875	BANDA DE GUARDA					
76	156,8125	156,8175	BANDA DE GUARDA					
77	156,875	156,875	SI	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
78	156,925	161,525	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
78A	156,925	156,925	NO	-	SI	SI	CO	SIMPLEX
6L	56,991	47,191	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
9L	56,991	56,991	NO	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
08	57,025	62,191	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
80A	57,025	70,251	NO	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
18	57,025	67,191	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
A18	57,025	70,251	NO	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
82	57,125	71,191	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
82A	57,125	71,125	NO	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
83	57,175	71,775	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX

CORRECCIÓN N° 1

AL REGLTO. N° 7-56/1 (LIBRO "L" T-2)
(DS. (M) N° 1023 de 22-SEP-1988)

ORIGINAL

CANAL	BUQUE TRANS. MHz	BUQUE RECEP. MHz	INTER- NACIONAL	USO EXCLUS. DGTM. Y M.M.	BARCO BARCO	TIERRA BARCO	TIPO DE OPERACIONES	MODO
83A	157,175	157,175	NO	-	SI	SI	CM	SIMPLEX
83B	157,175	156,175	NO	-	NO	SI	CM	DUPLEX
84	157,225	161,825	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
85	157,275	161,875	SI	-	NO	SI	CM	DUPLEX
86	157,325	161,925	SI	SI	NO	SI	CM NOTA 2	DUPLEX
87	157,375	161,975	SI	-	NO	SI	CM DATA	DUPLEX
88	157,425	162,025	SI	-	NO	SI	CO	DUPLEX
88A	157,425	157,425	NO	SI	SI	SI	CO	SIMPLEX

1) NOTA 1.- Podrá usarse en equipos de a bordo, siempre que la potencia irradiada, no exceda de 1 vatio.

2) NOTA 2.- Podrá usarse como canal de llamada con sistema de Radiotelefonía automática.

3) GLOSARIO: CM Correspondencia Marítima Autorizada.

TFC Trabajo Costeras.

MAN Maniobras Prácticos de Puerto

TUG Remolcadores (en alta mar).

RAD Radiocontrol Movimientos de Buques.

CO Correspondencia Oficial.

PIL Pilotaje en Canales.

DIF Difusiones, Meteorología, Nurnav.

RX Recepción solamente.

SEG Llamada, enlace y seguridad.

DATA Transmisión, datos de alta velocidad

CP ENL Correspondencia Pública enlace.

A N E X O "5"**PROCEDIMIENTOS DE SOCORRO**

- A.- El procedimiento que se determine en este Cuadro es obligatorio en el Servicio Móvil Marítimo y Móvil Marítimo por Satélite.
- B.- Ninguna disposición nacional o internacional de Convenios o Reglamentos podrá impedir a una estación móvil o una estación terrena de barco que se encuentre en peligro, la utilización de todos los medios de que disponga para llamar la atención, señalar su posición y obtener auxilio.
- C.- Tipos de Emisión: Toda estación instalada a bordo que posea las frecuencias de llamada y socorro internacional, está obligada a establecer comunicación en casos de socorro, urgencia y seguridad, para lo cual, deberá contar con las clases de emisión establecidas para estos efectos.
- D.- Las frecuencias establecidas en el RR-UIT vigente y en las que incorpore el FSMSSM.
- E.- Con el objetivo de aumentar la seguridad de la Vida humana en el mar, se adoptará durante los horarios de servicio, dos veces por hora, durante períodos de tres minutos un cese de todo tipo de emisión en las frecuencias establecidas para socorro, con un margen de 20 KHz de banda, quedando la mencionada frecuencia al centro de esta banda.

Los períodos se iniciarán en los siguientes horarios.

- 1) X h + Para emisiones télex y telegráficas.
X h + 45
 - 2) X h + 00 Para emisiones telefónicas y de llamadas selectivas.
X h + 30
- F.- Señal de Socorro:
- 1) La señal radiotelegráfica estará formada por el grupo . . . _ _ . . . , simbolizado por SOS, transmitido como una señal y haciendo resaltar las rayas, de tal manera que se distingan claramente de los puntos.
 - 2) La señal radiotelefónica de socorro estará constituida por la palabra MAYDAY, pronunciada como la expresión francesa "m'aider" (en español "medé").
 - 3) Estas señales de socorro significan que un barco, aeronave o cualquier otro vehículo se encuentra en peligro grave e inminente y solicita un auxilio inmediato.

ORIGINAL

G.- Llamada de Socorro:

- 1) La llamada de socorro transmitida por radiotelegrafía comprenderá:
 - La señal de socorro SOS (transmitida tres veces).
 - La palabra DE;
 - El distintivo de llamada de la estación móvil en peligro (transmitido tres veces).

- 2) La llamada de socorro transmitida por radiotelefonía comprenderá:
 - La señal de socorro MAYDAY (transmitida tres veces).
 - La palabra AQUÍ (o DE, utilizando las palabras de código DELTA ECHO, en caso de dificultades de idioma pronunciándose DELTA ECO);
 - El distintivo de llamada o cualquier otra señal de identificación de la estación móvil en peligro (transmitido tres veces).

H.- Mensajes de Socorro:

El mensaje radiotelegráfico de socorro comprenderá:

- La señal de socorro SOS.
- El nombre o cualquier otra señal de identificación de la estación móvil en peligro.
- Las indicaciones relativas a su situación.
- Naturaleza del peligro y género de auxilio solicitado.
- Cualquier otra información que pueda facilitar el socorro.

El mensaje radiotelefónico de socorro comprenderá:

- La señal de socorro MAYDAY.
- El nombre o cualquier otra señal de identificación de la estación móvil en peligro.
- Las indicaciones relativas a su situación.
- Naturaleza del peligro y género de auxilio solicitado.
- Cualquier otra información que pueda facilitar el socorro.

I.- Procedimientos:

1) Radiotelegrafía:

El procedimiento Radiotelegráfico de socorro comprenderá, en orden sucesivo.

- La señal de alarma.

ORIGINAL

- La llamada de socorro y un intervalo de dos minutos.
 - La llamada de socorro.
 - Dos rayas de diez a quince segundos de duración cada una.
- El distintivo de llamada de la estación en peligro.

Mientras no se reciba respuesta, el mensaje de socorro, precedido de la llamada de socorro, se repetirá a intervalos, especialmente durante los períodos de silencio previstos.

También podrá repetirse, si fuese necesario, la señal de alarma.

En caso de que la estación móvil en peligro no reciba respuesta al mensaje de socorro transmitido en la frecuencia de socorro, podrá repetir dicho mensaje en cualquier otra frecuencia disponible en la que le sea posible llamar la atención.

3) Radiotelefonía:

El procedimiento radiotelefónico de socorro comprenderá en orden sucesivo.

- La señal de alarma (siempre que sea posible).
- La llamada de socorro.
- El mensaje de socorro.

Una vez transmitido por radiotelefonía su mensaje de socorro, podrá pedirse a la estación móvil que transmita señales adecuadas, seguidas de su distintivo de llamada o de cualquier otra señal de identificación, a fin de facilitar a las estaciones radiogoniométricas que determinen su situación. Esta petición podrá repetirse en caso necesario, a cortos intervalos.

J.- Acuse de recibo de un mensaje de socorro.

Las estaciones del servicio móvil que reciban un mensaje de socorro de una estación móvil cuya proximidad no ofrezca duda, deberán acusar, inmediatamente, recibo del mensaje.

Toda estación móvil que acuse recibo de un mensaje de socorro deberá transmitir, tan pronto como sea posible y por orden del Capitán o de la persona responsable del barco, aeronave, o vehículo, los datos siguientes, en el orden que se indica:

- Su nombre.
- La velocidad de su marcha hacia la estación móvil en peligro y el tiempo aproximado que tardará en llegar a ella.
- Además, si la posición del barco en peligro fuese dudosa, las estaciones de barco que estén en condiciones de hacerlo conviene que transmitan asimismo la marcación verdadera del barco en peligro, precedida de la abreviatura QTE (para la clasificación de las marcaciones).

ORIGINAL

K.- Tráfico de Socorro.

- 1) Cuando ya no sea necesario el silencio total en la frecuencia que haya sido utilizada para el tráfico de socorro, la estación que tiene a su cargo la dirección de este tráfico, transmitirá en dicha frecuencia un mensaje dirigido “a todas las estaciones” (CQ), indicando que puede reanudarse el trabajo restringidamente.
- 2) En radiotelegrafía:
 - La señal de socorro SOS.
 - La llamada “a todas las estaciones” CQ (transmitida tres veces).
 - La palabra DE.
 - El distintivo de llamada de la estación que transmite el mensaje.
 - La hora de depósito del mensaje.
 - El nombre y el distintivo de llamada de la estación móvil que se hallaba en peligro.
 - La abreviatura reglamentaria QUM.

L.- Transmisión de un mensaje de socorro por una estación que o se halle en peligro.

- 1) Si una estación móvil o una estación terrestre tiene conocimiento de que una estación móvil se halla en peligro, deberá transmitir un mensaje de socorro en cualquiera de los siguientes casos:
 - a) Cuando la estación en peligro no esté en condiciones de transmitirlo por sí misma.
 - b) Cuando el Capitán o la persona responsable del barco, aeronave o vehículo que no se halle en peligro o cuando la persona responsable de la estación terrestre considere que se necesitan otros auxilios.
 - c) Cuando, aún no estando en condiciones de prestar auxilio, haya oído un mensaje de socorro al que no se hubiera acusado recibo.
- 2) La transmisión de un mensaje de socorro se hará en una o más de las frecuencias internacionales de socorro o en cualquier otra frecuencia que pueda utilizarse en caso de socorro.
- 3) Esta transmisión del mensaje de socorro irá siempre precedida de la llamada que se indica a continuación. Además, siempre que sea posible, dicha llamada irá, a su vez, precedida de la señal de alarma radiotelegráfica o radiotelefónica.

ORIGINAL

- 4) Esta llamada comprende:
 - a) En radiotelegrafía:
 - La señal DDD SOS SOS SOS DDD.
 - La palabra DE.
 - El distintivo de llamada de la estación transmisora (transmitido tres veces).
 - b) En radiotelefonía:
 - La señal MAYDAY RELAY, pronunciada como la expresión francesa “m’aider relais” (en español “madé relé”). (transmitida tres veces).
 - La palabra AQUÍ (o DE, utilizando las palabras de código DELTA ECHO, en caso de dificultades de idioma pronunciándose DELTA ECO).
 - El distintivo de llamada u otra señal de identificación de la estación transmisora (transmitiendo tres veces).
- 5) Cuando se utilice la señal radiotelegráfica de alarma, un intervalo de dos minutos separará, siempre que se considere necesario, la llamada mencionada en el N° 4) letra a) de la señal de alarma.
- 6) Cuando una estación del servicio móvil retransmita un mensaje de socorro, deberá tomar todas las medidas necesarias para informar a las autoridades que puedan prestar auxilio.

A N E X O "6"**SEÑAL Y MENSAJE DE URGENCIA**

- 1.- En radiotelegrafía, la señal de urgencia consistirá en la transmisión del grupo XXX, repetido tres veces con intervalos adecuados entre las letras de cada grupo entre los grupos sucesivos. Se transmitirá antes de la llamada.
- 2.- En radiotelefonía, la señal de urgencia consistirá en la transmisión del grupo de palabras PAN PAN, repetida tres veces, y pronunciada, cada palabra del grupo, como la palabra francesa "panne" (en español "pan"). La señal de urgencia se transmitirá antes de la llamada.
- 3.- La señal de urgencia sólo podrá transmitirse por orden del Capitán o de la persona responsable del barco, aeronave o de cualquier vehículo portador de la estación móvil o de la estación móvil terrena del servicio móvil marítimo por satélite.
- 4.- La señal de urgencia indica que la estación que llama tiene que transmitir un mensaje muy urgente relativo a la seguridad de un barco, de una aeronave, de cualquier otro vehículo o de una persona.

ORIGINAL
(Reverso en Blanco)

A N E X O "7"**SEÑAL Y MENSAJE DE SEGURIDAD**

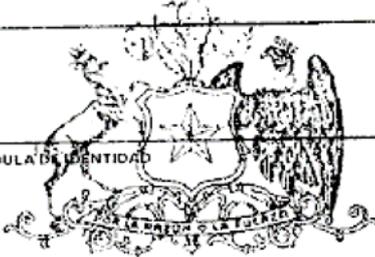
- 1.- En radiotelegrafía, la señal de seguridad consistirá en transmitir tres veces seguidas el grupo TTT, separado bien las letras de cada grupo y los grupos sucesivos. La señal de seguridad se transmitirá antes de la llamada.
- 2.- En radiotelefonía, la señal de seguridad consiste en la palabra SECURITE, pronunciada claramente en francés (en español "sequiurité"), y repetida tres veces. Se transmitirá antes de la llamada.
- 3.- La señal de seguridad anuncia que la estación va a transmitir un mensaje que contiene un aviso importante a los navegantes o un aviso meteorológico importante.

Con excepción de los mensajes transmitidos a hora fija, la señal de seguridad, cuando se utilice en el servicio móvil marítimo, deberá transmitirse hacia el fin del primer período de silencio que se presente; la transmisión del mensaje se efectuará inmediatamente después del período de silencio.

- 4.- Los mensajes que contengan información sobre la presencia de hielos peligrosos, de restos de naufragios, sobre presencia de ciclones avisos meteorológicos destinados al Servicio Móvil Marítimo, se transmitirán precedidos de la señal de seguridad y su transmisión debe efectuarse sin demora y deberán repetirse al final del primer período de silencio que sigue a su recepción, asimismo, durante la siguiente difusión prevista en el Nomenclátor de las Estaciones de Radiodeterminación y de las estaciones que efectúan servicios especiales.

ORIGINAL
(Reverso en Blanco)

ANEXO "8"
CARNE DE IDENTIDAD

DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y MARINA MERCANTE	
	
	CECULA DE IDENTIDAD DE AUTORIDAD MARITIMA
REPUBLICA DE CHILE	

LUGAR Y FECHA DE NACIMIENTO		ESTATURA	PESO
PELO	OJOS	GRUPO SANGUINEO	ESTADO CIVIL
FIRMA DEL INTERESADO			
EN CASO DE EXTRAVIO ENTREGARLO A LA AUTORIDAD MARITIMA			
TARJETA DE IDENTIDAD PROFESIONAL			

ORIGINAL
(Reverso en Blanco)

A N E X O "9"

ESTADO OPERATIVO DEL CARGO DE COMUNICACIONES Y ELECTRÓNICA

NAVE..... SEÑAL DISTINTIVA..... SELCALL.....

ARMADOR..... VIAJE Nº

FECHA DESDEHASTA

A.- RADIOCOMUNICACIONES – RADIONAVEGACIÓN

1.- EQUIPOS MF. HF. y VHF.:

.....
.....

2.- EQUIPOS DE RESERVA:

.....
.....

3.- ANTENAS PRINCIPALES Y DE RESERVAS:

.....
.....

4.- RADARES – RADIOGONIOMETROS – ECOSONDAS – FACSÍMIL:

.....
.....

5.- LORAN OMEGA SATELITE NAVIGATOR – OTROS:

.....
.....

6.- ALIMENTACIÓN PRINCIPAL Y EMERGENCIA:

.....
.....

7.- HERRAMIENTAS – INSTRUMENTOS – REPUESTOS:

.....
.....

ORIGINAL

8.- DOCUMENTACIÓN:

.....
.....

9.- EQUIPOS FIJOS y/o PORTÁTILES DE BOTES SALVAVIDAS,
BOYAS DE SINIESTRO:

.....
.....

10.- SEÑALES VISUALES:

.....
.....

**B.- BITÁCORA DE RADIOCOMUNICACIONES – RESUMEN –
NOVEDADES:**

.....
.....
.....

C.- OBSERVACIONES:

.....
.....
.....
.....

OFICIAL DE CARGO

V° B°

.....
FIRMA Y NOMBRE

.....
CAPITÁN NAVE

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- DGTM. y MM. (DIV.TC.)
- 2.- ARMADOR
- 3.- ARCHIVO NAVE.

ORIGINAL

λ ANEXO "10"

CERTIFICADO DE INSPECCIÓN DE RADIOBALIZA

Nombre del buque:
 Puerto y N° de matrícula:
 TRG: Fecha de Instalación:
 Fecha última Inspección:
 Marca de Radiobaliza:
 Batería: N° de Serie:
 Fecha de cambio:
 Contenedor:
 Sellado:
 406 MHz:
 156,525 MHz:
 Prueba de agua:
 Operación:
 OBSERVACIONES:

 Próxima Inspección:
 Lugar y fecha:

AL REGLTO. N° 7-56/1 (Libro "T" T-2)
 (DS. (M) N° 1023 de 22.Sep.1988)

 Firma y Nombre del
 Inspector