

TM-013

PÚBLICO

**REGLAMENTO GENERAL
DE ORDEN, SEGURIDAD Y
DISCIPLINA EN LAS NAVES Y
LITORAL DE LA REPÚBLICA**



DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

ÚLTIMA REVISIÓN MAYO 2020

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

**REGLAMENTO GENERAL
DE ORDEN, SEGURIDAD Y
DISCIPLINA EN LAS NAVES Y
LITORAL DE LA REPÚBLICA**

DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE
DIVISIÓN REGLAMENTOS Y PUBLICACIONES MARÍTIMAS

Dirección: Errázuriz # 537, Valparaíso - Teléfono 32 220 85 55

Nombre Publicación	:	Reglamento General de Orden, Seguridad y
Territorio Marítimo	:	Disciplina en las Naves y Litoral de la República.
Código Publicación	:	TM - 013
Territorio Marítimo	:	
N° de Stock	:	7610-N01-0603

ÚLTIMA REVISIÓN MAYO 2020

Se encuentra publicado solamente en la página Web

**APRUEBA REGLAMENTO GENERAL DE
POLICÍA MARÍTIMA, FLUVIAL Y
LACUSTRE. ¹**

DECRETO SUPREMO (M)

Nº 1.340 bis.- Santiago, 14 de junio de 1941. ²

Vistos los antecedentes acompañados, lo manifestado por la Comandancia en Jefe de la Armada, en providencia Nº 880 del 19 de Febrero ppdo.,

Decreto:

1º.- Derógase el D/S. Nº 211, de 29 de Febrero de 1924 que aprobó el Reglamento de Policía Marítima y sus modificaciones posteriores y el D/S. Nº 1.053, de 10 de Mayo de 1927, que aprobó el Reglamento para la Inspección de embarcaciones menores con propulsión mecánica.

2º.- Apruébase el siguiente Reglamento General de Policía Marítima, Fluvial y Lacustre

¹ N. del E.: Por D.S. (M) Nº 359, de 27 de Abril de 1963, D.O. Nº 25.556, de 3 de Junio de 1963, cambió denominación a Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República.

² Publicado en el Diario Oficial Nº 19.047, del 27 de Agosto de 1941.

ÍNDICE

<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
Decreto Aprobatorio.....	4
I. Jurisdicción y Atribuciones de los Capitanes de Puerto.....	10
II. Distintivos de las Embarcaciones del Capitán de Puerto, Resguardo y otras.....	13
III. Lugares en que deben fondear los buques y condiciones a que deben sujetarse.....	13
IV. Recepción de Naves.....	16
V. Practicaje.....	16
VI. Carga y Descarga.....	17
VII. Conducción de Animales.....	22
VIII. Tripulación de Guardia y Seguridad en los Buques Pontones o Chatas.....	22
IX. Amarras.....	24
X. Accidentes en los Puertos o en las Naves.....	24
XI. Pertrechos de Guerra.....	25
XII. Movilización de Explosivos y Materiales Inflamables.....	25
XIII. Construcción y Reparación de Naves.....	30
XIV. Comunicaciones con Embarcaciones Menores.....	31
XV. Entredicho y Recalada Forzosa.....	33
XVI. Conducción de Enfermos de Males Epidémicos.....	33
XVII. Disparo y Lanzamientos de Materias Explosivas.....	34
XVIII. Mal Tiempo y Emergencias.....	34
XIX. Intervención de las Autoridades Marítimas en los Sinistros, Investigaciones Sumarias, Constitución de Cortes Marítimas.....	36
I. Normas de Competencia.....	36
II. Normas de Procedimiento.....	36

<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
III. Cortes Marítimas.....	38
IV. Fallo Definitivo por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.....	39
V. Normas Sobre Auxilios.....	40
XX. Uso de Bandera y Silbatos.....	41
XXI. Derogado.....	43
XXII. Embarco y Desembarco de Navegantes.....	43
XXIII. Salida de Buques.....	44
XXIV. Transporte de Pasajeros.....	45
XXV. Incendios.....	47
XXVI. Apertura y Clausura de los Puertos.....	48
XXVII. Pesca y Caza Marina.....	48
XXVIII. Boyas y Muertos.....	50
XXIX. Anclas, Cadenas, Especies Náufragas o Abandonadas.....	51
XXX. Policía de los Puertos.....	52
XXXI. Crímenes, Delitos o Fallas cometidas a bordo.....	53
XXXII. Embarcaciones del Tránsito Interior de los Puertos Lanchas, Botes, Vapores de pesca, Remolcadores y Embarcaciones de Recreo.....	54
XXXIII. Muelles y Apostaderos de Embarcaciones Menores.....	58
XXXIV. Fleteros y Patrones de Lanchas de Combustión Interna, de Remolcadores y Pailebotes y de Pesca.....	59
XXXV. Playas Balnearias.....	60
XXXVI. Bañeros.....	61
XXXVII. Buzos.....	61
XXXVIII. Venteros y Vendedores Ambulantes.....	62

<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
XXXIX. Orden y Disciplina.....	63
I. Sanciones a Faltas Leves, Graves y Gravísimas.....	63
II. Sanciones a Oficiales, Particulares o Extranjeros.....	65
III. Sanciones Impuestas por Capitanes de Naves.....	66
IV. Multas, Procedimientos e Integro.....	67
V. Reclamos.....	68
VI. Rehabilitaciones.....	68
VII. Varios.....	69
XL. Faltas sin Pena Expresa y Notificación de Este Reglamento.....	70
Artículo Transitorio	71
FICHA TÉCNICA.....	72

CAPÍTULO I

JURISDICCIÓN Y ATRIBUCIONES DE LOS CAPITANES DE PUERTO

Art. 1º.- El litoral de los mares, ríos navegables y lagos de la República, bajo la dependencia del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, forma un solo departamento, dividido en gobernaciones y subdelegaciones Marítimas.³

Capitán de Puerto (Cp. P.) es la denominación genérica que se da a las Autoridades Marítimas, sean éstos gobernadores o subdelegados marítimos y capitania de puerto es la que se da al asiento de estos funcionarios.

En los puertos o radas de pequeña población o escaso comercio marítimo, que estén lejanos al lugar de la capitania de que dependen, desempeñarán las funciones de capitanes de puerto, los alcaldes de mar.

Art. 2º.- Los gobernadores marítimos ejercerán su autoridad con arreglo a las leyes vigentes, al presente reglamento y a las órdenes e instrucciones que les imparta el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, de quien dependen directamente. Velarán por el estricto cumplimiento de las leyes y reglamentos que tengan relación directa o indirectamente con naves mercantes, de recreo, de pesca, de caza, y de otros servicios particulares o fiscales, nacionales o extranjeras en tránsito en el país, sus tripulantes, sus pasajeros y carga, como asimismo con el servicio en general de los puertos de su jurisdicción; se exceptúan de esta disposición las naves, los oficiales y tripulación de la Armada Nacional.

Art. 3º.- Los subdelegados marítimos tendrán en su respectiva subdelegación la autoridad, deberes y atribuciones que inviste y tiene en la gobernación el respectivo Gobernador Marítimo, a quien estarán subordinados.

Art. 4º.- Los Capitanes de Puerto, en general, en su carácter militar, están bajo las órdenes del Comandante en Jefe de la Zona Naval, a cuya jurisdicción pertenecen.⁴

Art. 5º.- El Capitán de Puerto, especialmente, tendrá a su cargo la policía del mar territorial, de los puertos, bahías, canales, lagos y ríos navegables e islas. Vigilará la pesca y hará observar los reglamentos a que debe sujetarse.

La Policía Marítima, Fluvial y Lacustre, comprende todo lo relacionado con el orden, disciplina y seguridad en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto en las naves y embarcaciones fondeadas o en navegación, como en los recintos portuarios y demás lugares de la jurisdicción que corresponde a la Autoridad Marítima.

Art. 6º.- Para el cumplimiento de las disposiciones mencionadas en el artículo anterior y demás que le conciernen en el desempeño de sus funciones, el Capitán de Puerto tendrá la facultad de detener a los infractores dentro de su jurisdicción y remitirlos arrestados, a disposición del Tribunal de Justicia que corresponda; con este fin, la fuerza pública le prestará el auxilio necesario que solicite para hacer cumplir las resoluciones que dictare.

³ D.L. 2837/79, reemplazó la denominación “Dirección del Litoral y de Marina Mercante” por “Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante”.

⁴ El texto original usa la expresión “Apostadero”.

Lo dispuesto en este artículo es sin perjuicio de lo que prescriben los artículos 283 y 288 del Código de Procedimiento Penal en su caso.

Las órdenes de allanamiento o incautación que procedan en su jurisdicción, deberá el Capitán de Puerto solicitarlas del Tribunal mencionado.

Art. 7º.- Es mar territorial y de dominio nacional, el mar adyacente a nuestras costas, hasta la distancia de tres millas marinas desde la más baja marea y las aguas interiores de golfos, bahías, estrechos y canales, aún en aquellos en que sus costas disten entre sí más de las tres millas antes indicadas. En cuando al ejercicio del derecho de policía para los efectos de la seguridad de la nación, la distancia considerada será de 12 millas (4 leguas marinas), medidas en la forma ya expuesta.⁵

Art. 8º.- La policía de las playas, muelles, malecones, embarcaderos, varaderos y cualesquiera obras de puertos, corresponderá igualmente al Capitán de Puerto, quien tendrá bajo su inmediata inspección toda maniobra o faena que deba efectuarse en la bahía o en su jurisdicción. Igualmente, toda operación que deba efectuarse a bordo de embarcaciones de cualquier clase, por orden de otra autoridad, se hará previo su conocimiento.

Art. 9º.- En el ejercicio de sus funciones, el Capitán de Puerto, tendrá las facultades y deberes que señalan para él, las disposiciones del DFL. N° 292, de 25 de julio de 1953, Orgánico de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, y del Tratado Octavo - Servicio del Litoral y de la Marina Mercante - de la Ordenanza de la Armada y como jefe militar de su jurisdicción será de su cargo la dirección superior de la fuerza armada en los lugares bajo su dependencia, salvo que por disposición superior, ella hubiere sido colocada bajo otro Comando. Para los efectos disciplinarios, los Capitanes de Puerto y sus oficiales ayudantes serán considerados como oficiales de la Armada en servicio activo y merecerán el trato de tales.⁶

Art. 10º.- Cuando por disposición expresa, de la ley, para la ejecución de algún acto concerniente a las materias a que se refieren los artículos anteriores, y en especial, a las relativas a la conservación del orden y de la debida seguridad de las personas y de los bienes fiscales y particulares en la jurisdicción marítima señalada en los Arts. 5º, 7º y 8º, se exija permiso o intervención de la autoridad competente o simplemente de la autoridad, se entenderá como tal, el Capitán de Puerto de donde se ejecutare el acto.

⁵ Ver siguientes Artículos del Código Civil:

Art. 593: El mar adyacente, hasta la distancia de doce millas marinas desde las respectivas líneas de base, es mar territorial y de dominio nacional. Pero, para objetos concernientes a la prevención y sanción de las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios, el Estado ejerce jurisdicción sobre un espacio marítimo denominado zona contigua, que se extiende hasta la distancia de veinticuatro millas marinas, medidas de la misma manera.

Las aguas situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, forman parte de las aguas interiores del Estado.

Art. 596: El mar adyacente que se extiende hasta las doscientas millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, y más allá de este último, se denomina zona económica exclusiva. En ella el Estado ejerce derechos de soberanía para explorar, explotar, conservar y administrar los recursos natural vivos y no vivos de las aguas supra adyacentes al lecho, del lecho y el subsuelo del mar, y para desarrollar cualesquiera otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de esa zona.

El Estado ejerce derechos de soberanía exclusivos sobre la plataforma continental para los fines de la conservación, exploración y explotación de sus recursos naturales.

Además, al Estado le corresponde toda otra jurisdicción y derechos previstos en el derecho Internacional respecto de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental.

⁶ Ver Ordenanza de la Armada, aprobado por D.S. (M) 487/88, Tratado Décimo.

Art.- 11.- Las atribuciones indicadas anteriormente, corresponderán también al Capitán de Puerto cuando se trate de instalaciones de oleoductos o estanques u otros receptáculos o construcciones destinadas a almacenar petróleo u otros combustibles líquidos, para proveer de estos elementos a las naves o descargar el que transportan, y cuyas cañerías, mangueras u otros medios de conducción lleguen a la línea de la costa o arranquen de ella, sea que los estanques o construcciones principales se encuentren instalados dentro de las playas o terrenos fiscales a que se refiere el Decreto D.F.L. N° 210 de 15 de mayo de 1931 o en cualquiera otra clase de terrenos.⁷

Art. 12.- Toda persona encargada de dar cumplimiento a alguna ley, reglamento u ordenanza, que le permita intervenir a bordo de las naves mercantes o en playas, terrenos de playas y demás lugares de la jurisdicción de las Capitanías de Puerto, lo hará con conocimiento del Capitán de Puerto respectivo.

Art. 13.- En el orden local los Capitanes de Puertos deberán tener en cuenta la autoridad que corresponde a los Intendentes de provincia y Gobernadores de departamento, los primeros como agentes naturales e inmediatos del Presidente de la República, y los segundos como representantes del Poder Ejecutivo en el departamento.⁸

Art. 14.- En esta virtud, y con la deferencia que en todo momento les ha de merecer la autoridad civil, le prestarán toda la cooperación posible, no tan sólo en las circunstancias extraordinarias que se presenten, sino también en el desarrollo normal de la administración. En forma muy especial, la informarán de cuanto se relacione con problemas o materias de carácter social.

Art. 15.- Si se produjeren desacuerdos entre la autoridad civil y los Capitanes de Puerto, en asuntos en que aquellas se crea con derecho a intervenir, éstos deberán consultar a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante o a las Autoridades Navales, acerca del procedimiento que corresponda adoptar.

Art. 16.- Los reglamentos vigentes deben ser aplicados por los Capitanes de Puerto con criterio razonado, en el sentido de que éstos son instrumentos para obrar con orden, justicia y expeditamente. Así, pues, deben procurar al comercio y a los particulares todas las facilidades compatibles con el interés fiscal y el espíritu de las disposiciones en vigor.

Art. 17.- Deberán preocuparse constantemente de la conducta, las maneras y la tenida del personal a sus órdenes, a fin de que responda a su condición militar. Asimismo, deberán educarlo y doctrinarlo en la deferencia y atención que le deben al público, que con cualquier fin recurra a sus servicios.

Art. 18.- Dispondrán los turnos del caso, a fin de que en todo momento sea atendida la oficina por una persona entendida en su funcionamiento normal, para responder a las necesidades o consultas del público.

Art. 19.- Toda persona perteneciente a la dotación de un buque, sea nacional o extranjero o la que accidentalmente se encuentre a bordo en el radio de la jurisdicción marítima, como igualmente los embarcadores, armadores, agentes o representantes de

⁷ Debe entenderse referido actualmente al “Reglamento sobre Concesiones Marítimas” (TM-020).

⁸ Ver Arts. 99 y siguientes de la Constitución Política de 1980.

naves, empleados de las compañías navieras y la gente de mar matriculada en los puertos, deben comparecer al llamado del Capitán de Puerto.

CAPÍTULO II

DISTINTIVOS DE LAS EMBARCACIONES DEL CAPITÁN DE PUERTO, RESGUARDO Y OTRAS

Art. 20.- Las embarcaciones de las Capitanías de Puerto usarán en actos del servicio un gallardete blanco con orillas rojas, que tendrá un metro de vuelo por 33 cm. de vaina con una letra "C" roja en el centro. Las de los resguardos de Aduana usarán un gallardete de las mismas dimensiones con orillas azules con una letra "R" de este mismo color al centro del campo blanco. Las de las autoridades sanitarias usarán un gallardete blanco de las mismas dimensiones con orillas amarillas y una letra "S" de este mismo color en el centro del campo blanco. Las de los prácticos usarán un gallardete azul de las mismas dimensiones y una letra "P" de color blanco en el centro. Las que lleven la correspondencia usarán un gallardete blanco de las mismas dimensiones, con la palabra "CORREO" inserta en letras rojas; el tamaño de cada una de estas letras será de un tercio de la vaina.

Art. 21.- Los remolcadores o lanchas a propulsión mecánica pertenecientes a las diversas compañías de vapores establecidas en el país y que las usen para su servicio en los puertos de la República, deberán llevar como distintivo una bandera cuadrada del tamaño apropiado para la embarcación con las iniciales de dicha compañía.

Igualmente alcanza esta obligación a las embarcaciones de los clubes de regatas u otras sociedades deportivas.

Art. 22.- Las naves destinadas a la pesca, deberán llevar un gallardete blanco de 2,20 metros de vuelo por 0,90 cm. de vaina, con guarda azul de 0,15 cm. y con el número de su inscripción, en negro, inserto en el centro.

Art. 23.- Las embarcaciones de los agentes de naves u otras casas comerciales, deberán llevar como distintivo un gallardete de cualquier color, de tamaño apropiado a la embarcación y con las iniciales de la firma comercial.

Art. 24.- Los dueños de todas estas embarcaciones deberán inscribir su distintivo en la Capitanía de Puerto, la que mantendrá un registro de ellos, el cual se colocará en sitios visibles del público para su conocimiento.

CAPÍTULO III

LUGARES EN QUE DEBEN FONDEAR LOS BUQUES Y CONDICIONES A QUE DEBEN SUJETARSE

Art. 25.- Ninguna nave o embarcación podrá recalar, ni hacer faena alguna en puertos menores, caletas o sitios no habilitados por la Aduana para el comercio, salvo que haya sido debidamente autorizada u obligada por fuerza mayor, como ser, peligro inminente de naufragio o arribada forzosa legítima.

Art. 26.- La infracción de lo dispuesto en el artículo anterior, será sancionada conforme al Art. 193⁹ de la Ordenanza de Aduana y su justificación corresponde calificarla al Capitán de Puerto respectivo.

Art. 27.- Toda nave nacional o extranjera que se dirija a un puerto, avisará su llegada al Capitán de Puerto con veinticuatro horas de anticipación, por lo menos y en los puertos en que no exista estación radiotelegráfica lo avisará por intermedio de otras estaciones costeras con la debida prontitud solicitando acusar recibo.¹⁰

En esta comunicación indicará; la hora probable de llegada; si conduce pasajeros; el número de ellos, el número de valijas de correspondencia para el puerto; número de cuadrillas de obreros que va a necesitar para las faenas; clase de patente de sanidad que trae o si se ha presentado algún caso sospechoso durante la última navegación.

Art. 27 bis.- DEROGADO. (D.S. N° 475, del 13.May.81, D.O. 17.Ago.81).

Art. 28.- Estas comunicaciones, como asimismo las que cambien los Capitanes de Puerto con los Capitanes o Comandantes de las naves mercantes o de guerra, nacionales o extranjeras, surtas en los puertos o que naveguen por el mar del litoral, sea en lenguaje ordinario o en clave, con el objeto de informar sobre el estado del tiempo, novedades de navegación u otras de interés público confidenciales, tendrán franquicia radiotelegráfica liberada de porte.

Art. 29.- Queda prohibido fondearse en el centro de los canales o en parajes que impidan o dificulten la navegación. Igualmente, es prohibido amarrarse a la boyas y balizas que señalen canales, barras, buques a pique, muertos, etc., o dañarlas en cualquier forma.

Art. 30.- A la llegada de un buque a un puerto, el Capitán de Puerto le señalará el fondeadero que debe ocupar, el que no podrá enmendar sin su previa autorización, salvo que lo obligue fuerza mayor, en cuyo caso dará cuenta por escrito, en primera oportunidad, a dicho funcionario.¹¹

La ocupación de sitios de atraque en espigones, malecones o muelles y de las boyas fiscales será designada por el administrador del puerto, quien lo pondrá en conocimiento del Capitán de Puerto respectivo con la debida anticipación, para los fines de rigor.

Art. 31.- Al señalar el fondeadero, el Capitán de Puerto fijará el tiempo máximo de su ocupación, y expirado este plazo y su prórroga, si se hubiese concedido, el buque deberá abandonarlo y dejar el puerto, salvo que la misma autoridad le designe otro fondeadero. En caso de contravención, se incurrirá en una multa de cien pesos por cada día de retardo, sin perjuicio de ser removido el buque a su costo.

⁹ Debe entenderse Art. 175, del D.F.L. N° 2/1998.

¹⁰ Ver D.S. (M) N° 364/80, "Reglamento de Recepción y Despacho de Naves". (TM-006).

¹¹ Ver Res. 12.600/410 Vrs., del 27.Oct.86, que fijó límites de puerto, zona de espera de prácticos, estaciones de transferencia y rutas de entrada y salida de puerto.

Art. 32.- Después de señalado el fondeadero, el Capitán de Puerto determinará el número de anclas, su dirección y la cantidad de brazas de cadena con que debe fondearse el buque, y si las necesidades del puerto lo exigen, ordenará que se acodere con el número de anclas y brazas de cadena que estime conveniente para su perfecta seguridad, según la estación del año y el conocimiento que dicho funcionario debe tener de los vientos y corrientes que prevalezcan en él. Es prohibido a los capitanes dar a sus anclas otra dirección que la determinada.

Art. 33.- El buque que carezca de dotación suficiente de anclas, cadenas o espías, o el que las tenga en mal estado, no podrá amarrarse en parajes donde, por esta causa, pueda ocasionar perjuicios a terceros. Si lo hiciera, será obligado a proveerse en el mismo día, de los artículos que le faltan y en caso de no hacerlo, será removido y amarrado a su costo, en otro paraje que juzgue conveniente el Capitán de Puerto.

Art. 34.- Si una nave se encontrara en malas condiciones de flotabilidad haciendo agua y en peligro de irse a pique, el Capitán de Puerto requerirá a sus dueños o armadores para que tomen las medidas necesarias para evitarlo y si así no lo hicieren, la removerá y varará o amarrará en sitio apropiado por cuenta de ellos, tomando las precauciones de seguridad que estime necesarias.

Con todo, si la nave se encontrare abandonada por sus dueños en puertos nacionales, durante más de un año, y a juicio de la Autoridad Marítima constituya un obstáculo o peligro para la navegación u otras actividades marítimas o ribereñas, deberá ser removida en el plazo que para el efecto se le fije, mediante intimación en un diario de circulación nacional, el que no podrá ser inferior a treinta ni superior a noventa días. Vencido el plazo anterior, la Autoridad Marítima podrá proceder, a costa del dueño, a su varamiento, si las condiciones generales de mantención y seguridad de la nave afectada no garantizan condiciones mínimas de flotabilidad permanente, condiciones que serán establecidas por la correspondiente inspección a la nave.¹²

Art. 35.- Si sobre el ancla o cadena de un buque debidamente fondeado, echare otro su ancla o cadena, el Capitán de éste deberá inmediatamente o tan pronto como sea avisado de ello, hacer levantar y aclarar dicha ancla o cadena.

Art. 36.- Ningún buque se considerará debidamente fondeado, cuando tenga más de una vuelta en sus cadenas o amarras, y el que tenga más de dos vueltas, será anclado nuevamente, a expensas del buque, por el Capitán de Puerto.

Art. 37.- Las naves no podrán fondearse a menor distancia de otra que la necesaria para poder bornear libremente, aunque sea de vuelta encontrada. La infracción a lo así dispuesto, obligará a la nave a enmendar su fondeadero tan pronto sea requerida, y en caso contrario, lo hará la Capitanía de Puerto a su costo.

Art. 38.- El buque que llegue a un puerto durante la noche y que no alcance a ser recibido por el Capitán de Puerto deberá fondearse, por lo menos a la distancia que prescribe el artículo anterior. Si sobreviene mal tiempo y causare averías a otros buques por estar mal fondeado, su Capitán será responsable de ellas.

¹² Agregado por D.S. (M) N° 364, de 5 de Octubre de 1999.

Art. 39.- En los puertos en que por su gran concurrencia de naves, estrechez del surgidero u otras circunstancias, sea necesario acoderar los buques, el Capitán de Puerto, podrá así disponerlo estrechando la distancia estipulada en el Art. 37, determinando lo que fuere conveniente.

Art. 40.- Ningún buque podrá hacer maniobra, atraque o desatraque, ni movimiento alguno dentro de la bahía, sin previa autorización del Capitán de Puerto.

Art. 41.- Toda nave surta en la bahía deberá dar estricto cumplimiento a lo que dispone el "Reglamento para Prevenir Colisiones en la Mar", principalmente en lo pertinente a luces durante la noche".¹³

Art. 42.- Es estrictamente prohibido a los extranjeros, ya sean particulares o comandantes de naves, hacer sondeos o levantamientos de planos de los puertos, canales, etc., de nuestra costa, sin previa autorización del Capitán de Puerto.

CAPÍTULO IV

RECEPCIÓN DE NAVES

Art. 43 al Art. 64.- Derogados por Reglamento de Recepción y Despacho de Naves aprobado por D.S. (M.) N° 364, de 29 de abril de 1980, publicado en el D.O. N° 30.700, de 27 de junio de 1980.

CAPÍTULO V

PRACTICAJE

Art. 65.- Las naves que lleguen a los puertos de la República, estarán obligadas a tomar prácticos sólo en los casos contemplados en el Reglamento General de Pilotaje y Practicaje. Si el Capitán de Puerto señala el fondeadero u ordena que una nave se acodere en conformidad a los artículos 30, 32 y 119, sólo será obligatorio tomar práctico en los puertos y casos que indica el citado reglamento.¹⁴

Art. 66.- Cada puerto de la República tiene asignada la zona que corresponde a los límites de la bahía. Dentro de este límite, los capitanes de las naves deben esperar los Prácticos, si el buque va a tomar Práctico de acuerdo con el reglamento respectivo. En este caso el práctico llevará las instrucciones de la Capitanía de Puerto sobre el fondeadero que la nave deba tomar.¹⁵

Art. 67.- Los prácticos en general deberán ajustar sus procedimientos a lo que dispone el Reglamento General de Pilotaje y Practicaje de la República.

¹³ Ver D.S. (RR.EE.) N° 473, de 1977, que promulgó el "Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, de 1972".

¹⁴ Ver D.S. (M) 397/85, "Aprueba Reglamento de Practicaje y Pilotaje". (TM-008).

¹⁵ Ver Res. 12.600/410 Vrs., de 27 de octubre de 1986, que fijó límites de puerto, zona de espera de prácticos, estaciones de transferencia y rutas de entrada y salida de puerto.

Art. 68.-

- a) Se prohíbe pilotear naves a aquellas personas que no sean prácticos oficiales u autorizados. El infractor, al igual que el capitán de la nave conducida, serán sancionados con multas de \$ 1.000 a \$ 100.000 y se les responsabilizará por los daños que causaren, sin perjuicio de aplicarles lo dispuesto en el reglamento de Practicaje y Pilotaje para la República.
- b) La nave que navegue sin hacer uso de práctico en aquellas aguas en que este servicio es obligatorio, no podrá ser recibida por las autoridades competentes, en ningún puerto de la República. Esta prohibición se hará extensiva a todas las naves del mismo armador que el de la nave infractora.
- c) Esta prohibición se aplicará con el solo mérito de la comunicación hecha por cualquier Autoridad Naval o Marítima de haberse cometido la infracción.
- d) El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante podrá con conocimiento de causa, alzar la prohibición. Sin embargo, no podrá el Director ejercer esta facultad respecto de los reincidentes o de los que no hayan pagado las multas o tarifas.

Art. 69.- Cuando por razón de excesivo movimiento de naves o por falta momentánea de prácticos oficiales, las circunstancias lo aconsejaren, la Dirección del Litoral y de Marina Mercante podrá otorgar permisos de prácticos autorizados, los que, ajustándose en todo al reglamento respectivo, se desempeñarán en reemplazo de los primeros.¹⁶

CAPÍTULO VI

CARGA Y DESCARGA

Art. 70.- Ningún Capitán podrá principiar a cargar o descargar su buque si éste no ha sido fondeado conforme a lo estatuido en el Art. 32 y si no se ha dado cumplimiento a las disposiciones aduaneras correspondientes.

El hacerlo será sancionado con multa, sin perjuicio de suspender las faenas inmediatamente.

Art. 71.- Entiéndese por estiba y desestiba de las naves la operación de recibir, almacenar a bordo y entregar la carga que dicha nave flete, como igualmente el cambio de ubicación de la carga dentro de la misma nave.¹⁷

Esta operación se considera igual si la carga proviene o está destinada a otra nave o embarcación atracada a su costado o a muelle o malecón como asimismo si la movilización se efectúa por medio de elementos propios de la nave o malecón a que está atracada.¹⁸

¹⁶ Ver D.S. (M) N° 398/85, que aprueba el “Reglamento de Prácticos”. (TM-009).

¹⁷ Ver D.S. (T. y P.S.) N° 90/99, publicado en el D.O. de 14 de enero de 2000. (TM-018).

¹⁸ Ver Código del Trabajo, Capítulo III.

La operación comienza y termina en la cubierta o piso de la embarcación o malecón al que queda atracada y consiste en el manipuleo de la carga dentro de la bodega, su izamiento por medio de aparatos mecánicos, de o hacia la nave y el empleo de dichos aparatos mecánicos de ella.

Art. 72.- En las faenas de estiba y desestiba de naves sólo podrán emplearse el personal de jornaleros de bahía (estibadores que tengan sus matrículas vigentes) y únicamente en caso de que exceso de movimiento no alcanzara a dotarse a todos los buques, con los estivadores que soliciten para su trabajo, podrá emplearse como suplentes personal de otros gremios marítimos que se encuentren disponibles o de la propia tripulación de la nave, de acuerdo con la reglamentación que rige esta materia.¹⁹

No obstante lo dispuesto anteriormente, las faenas de estiba o desestiba podrán ser ejecutadas por los tripulantes de las naves u otro personal, sea matriculado, con permiso ocasional, contratado especialmente por el Estado o dependiente de él, en las siguientes ocasiones:

- a) En naves de cualquier procedencia o destino que transportan productos de pacotilla o de pesca.
- b) En naves de cualquier tonelaje empleadas en el transporte de materias líquidas a granel.
- c) En naves de cualquier tonelaje empleadas en el transporte de materias sólidas a granel, siempre que la carga o descarga sea hecha por medio de aparatos de succión, elevadores o chutes.
- d) En naves de cualquier tonelaje empleadas en el transporte de materiales para la ejecución de obras y servicios públicos o industrias destinadas a la defensa nacional, sea que el transporte se efectúe directamente de los poderes públicos o por medio de concesionarios o empresarios.
- e) En la estiba de maletas postales y el equipaje de camarotes de los pasajeros.
- f) En las naves chilenas cuando la carga por movilizar no sea superior a 60 toneladas en total o su equivalente en volumen.
- g) Cuando se trate de embarcar artículos para el consumo de la nave.
- h) En el embarque o desembarque de los animales en pie, siempre que la faena respectiva, no se realice por medio de plumas o grúas.
- i) En el caso de fuerza mayor calificado por el Capitán de Puerto respectivo.

Art. 73.- A fin de evitar accidentes y para mayor seguridad de la carga y descarga, las naves, tanto nacionales como extranjeras, deben usar ganchos con giratorios de la maniobra del buque. Ninguna nave podrá dar principio a esta faena sin que obtenga del Capitán de Puerto el Vº Bº correspondiente, para lo cual éste revisará la maniobra cerciorándose que tenga los ganchos ordenados y que las tiras, ya sean de cabo, alambres o cadenas, presten las seguridades necesarias.²⁰

¹⁹ Ver Código del Trabajo.

²⁰ Ver D.S. (M) N° 1115/77, "Reglamento de Inspección y Certificación del Estado de la Maniobra para Carga y Descarga de Naves". (TM-032).

Art. 74.- Se prohíbe el uso de las plumas locas en las faenas de carga y descarga en todos los puertos de la República. Se exceptúa de esta prohibición a los vapores de correos, los cuales podrán seguir trabajando en las mismas condiciones actuales; a los vapores que las empleen para hacer carbón para consumo, o sea, rellenar carboneras y aquellos que después de haber agotado todos los estudios para amoldar sus dispositivos conducentes a evitar el uso de las plumas locas, tenga que recurrir a ellas para completar su cargamento en aquellos entrepuentes que quedan sobre las carboneras y se rellenan por las escotillas de éstas.²¹

Art. 75.- Los chinguillos que se usen en las faenas de carga y descarga de carbón no deben exceder de 2,30 metros de diámetro y serán capaces de contener 1.200 a 1.300 kilos. En la faena de carga y descarga de salitre o metales, sólo se usarán chinguillos o fajas de lona y en ningún caso estrobos; serán de forma rectangular, de 2,44 x 2,44 metros (8' x 8').

Las tinas de fierro que se usen en las faenas de la movilización del carbón, deben ser del tipo standard siguiente: su forma debe ser tronco cónica, hecha de planchas de 5/32" de espesor, su diámetro mayor debe ser de 1,20 metros y su altura 1,04 metros. El peso de la tina vacía debe ser de 250 kilos y tomando como base que la tonelada de 1.000 kilos ocupa un volumen de 1,25 metros cúbicos, su capacidad es de más o menos 800 kilos de carbón.

Art. 76.- El embarque o desembarque de animales, se hará por medio de fajas y se prohíbe estrictamente el uso de puntas de fierro o estrobos, para levantar por las astas.

Art. 77.- En todo caso, los capitanes y sus armadores serán responsables de los accidentes producidos por deficiencias del material ocupado en la movilización de carga.

Art. 78.- Las operaciones de carga y descarga se harán solamente dentro de la zona primaria de cada Aduana y en las horas y días que se señalen como hábiles por el administrador de ella, conforme al reglamento respectivo, o en las extraordinarias que se habiliten por él, a pedido de los interesados, (Ordenanza de Aduanas, Art. 97).

Art. 79.- Los permisos a las naves para realizar estos trabajos en horas extraordinarias corresponde otorgarlos al administrador de Aduana, previo el Vº Bº del Capitán de Puerto respectivo, para lo cual, el agente o consignatario de la nave presentará sucesivamente la solicitud del caso a los funcionarios mencionados, conforme a lo dispuesto en el reglamento del Servicio de Aduanas.²²

Art 80.- Todo buque que atraque a un muelle, molo o espigón para cargar o descargar deberá, a la puesta de sol, desatracarse de él a la distancia que ordene el Capitán de Puerto, según la época del año y condiciones del puerto.

Art. 81.- Las naves que necesiten permanecer atracadas después de la puesta de sol, para continuar con la movilización de carga, solicitarán permiso especial de la Aduana y Capitanía de Puerto, en la forma que dispone el Art. 79 . Las infracciones a lo aquí dispuesto serán sancionadas con multas.

²¹ Ver D.S. (M) N° 319/01, "Reglamento para el Equipamiento de los Cargos de Cubierta de las Naves y Artefactos Navales Nacionales". (TM-038).

²² Ver Ley 19.542, Moderniza el Sector Portuario Estatal.

Art. 82.- En los puertos donde las naves no tengan fondeadero determinado y deban cargar o descargar una cantidad considerable de mercaderías, el Capitán de Puerto les asignará un fondeadero tan cercano al lugar de embarque o desembarque, como lo permita la seguridad del buque y demás circunstancias locales.

Art. 83.- Cuando un buque fondeado en un lugar especial para cargar y descargar haya concluido su faena, cambiará su fondeadero en caso de ser necesario, al lugar que le indique el Capitán de Puerto. El que desatienda estas órdenes, incurrirá en una multa, sin perjuicio de ser, además removido a su costo.

Art. 84.- Toda faena de carga y descarga debe hacerse en forma correcta y marinera, siendo de responsabilidad del Capitán los daños que puedan producirse por omisiones o descuidos. Alcanza también esta responsabilidad al Capitán si los daños se produjesen en molos, espigones o muelles, por errores o malas maniobras en la movilización de bultos pesados, al descargarlos, estando obligados a proteger con madera la parte de la explanada de aquellos en que se trabaje, para evitar deterioros en el piso firme. La misma obligación tienen los cargadores en el caso inverso.

Art. 85.- Los Capitanes de Puerto vigilarán que no se haga averías en las escalas, muelles, espigones, molos, diques, etc., y en otras obras de propiedad del Estado.

Art. 86.- Si ocurriese algún daño por culpa de los capitanes, patrones o de otros, el Capitán de Puerto determinará el monto de la indemnización para repararlo, previa información de la Administración del Puerto o repartición respectiva.

Art. 87.- Tratándose de averías en obras o elementos de movilización marítima de propiedad de particulares, el Capitán de Puerto, acogerá el reclamo que pueda presentarse, determinando el pago en igual forma que lo indicado en el artículo anterior.

Art. 88.- Las reclamaciones contra lo dispuesto por el Capitán de Puerto, ya sea tratándose de perjuicios al Estado o a particulares, no podrán suspender los efectos de pago de dicha indemnización, que sólo se devolverá por orden o sentencia de la Justicia Ordinaria.

Art. 89.- En las operaciones de descarga no se permite que se arrojen sobre los muelles ninguna clase bultos; debe efectuarse dicha operación a mano, en carretilla o mecánicamente.

Art. 90.- Cuando una nave deba embarcar salitre, su Capitán deberá tener presente lo siguiente:

- a) Que está estrictamente prohibido fumar en las proximidades de donde se efectúe el embarque.
- b) Que se debe poner vigilantes en dichas proximidades para evitar que los pasajeros o tripulantes boten colillas o fósforos encendidos en cubiertas o lanchas.
- c) Que es obligatorio poner cartelones de avisos que digan "se prohíbe fumar".

- d) Que es prohibido embarcar salitre en sacos o a granel en bodegas inmediatas a carboneras o a otras que tengan carbón, salvo que los mamparos divisorios sean completamente estancos y tengan ventilación independiente; y
- e) Igualmente está prohibido recibir salitre en barcos que tengan carbón en sus cubiertas.

Art. 91.- Corresponde a los capitanes tener la mayor atención con la estabilidad del buque a su mando, procediendo con arreglo a las condiciones marinerías y a sus características de construcción para mantenerlo siempre suficientemente lastrado y bien estibado. En los buques a vela se echarán abajo los mastelerillos o elementos que dificulten la maniobra de atraque, comprometiendo su estabilidad, causen averías en el mismo o en los que estén cercanos u originen daños en la carga que conduzca, siendo responsable el Capitán del incumplimiento de estas medidas, sin perjuicio de las acciones judiciales que correspondan.

Art. 92.- Los casos de imprevisión, como los que demuestren incompetencia profesional en los capitanes y, principalmente, los relacionados con el artículo anterior, serán puestos en conocimiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante para la sanción que corresponda y anotación en la hoja de servicios del Capitán culpable.

Art. 93.- Suprimido por D.S. (M) 1063/73.

Art. 94.- El trabajo en los puertos de la República se sujetará en todo al Reglamento sobre Contratación y Organización General de los Tripulantes y Obreros Marítimos N° 1.045.²³

Sin embargo, podrá exceder la jornada ordinaria, en casos de fuerza mayor, casos fortuitos, para impedir accidentes o efectuar arreglos o reparaciones impostergables en las maquinarias o instalaciones, pero sólo por el tiempo indispensable.

La estiba de la carga a granel, como salitre, carbón o minerales, comprende la recepción total de ella, aún su "atochadura" o su extracción ("retiradora") sin que estas últimas se consideren como un trabajo de pago extraordinario.

Art. 95.- Los Capitanes de Puerto tendrán a su cargo la organización general de las faenas marítimas a bordo o en la ribera y velarán por la seguridad de los que la ejecutan y del material con que se efectúen.

Sólo permitirán el trabajo en las faenas a los obreros matriculados, los que llevarán en el brazo una placa ovalada de bronce con el número de su matrícula grabado en color negro.²⁴

²³ Ver Código del Trabajo.

²⁴ Ver Código del Trabajo.

CAPÍTULO VII

CONDUCCIÓN DE ANIMALES

Art. 96.- Todo buque destinado a la conducción de animales en pie, deberá reunir las condiciones de seguridad e higiene que exige el reglamento sobre la materia, debiendo tener los corrales reglamentarios con protección de madera y el piso enmaderado y listoneado para evitar el resbalamiento; asimismo, deberá tener los imbornales necesarios para el libre y fácil escurrimiento de las aguas y además gamelas y tinajas para el forraje, aguada y mangueras de aire suficientes para la debida ventilación.

Art. 97.- Todo animal debe mantenerse en su corral debidamente amarrado de la cabeza o el pescuezo, de manera que no sufra y pueda permanecer en posición de babor a estribor para evitar el mal trato que le pueda ocasionar el balanceo en este sentido.

Art. 98.- Sólo podrán conducirse animales en pie en los entrepuentes de la nave o en las cubiertas protegidas, debiendo tener autorización escrita para ello de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, y en ningún caso podrá exceder el número, al que se le asigne a cada lugar.

Art. 99.- No podrán conducirse en un mismo corral animales de distinta especie y en ningún caso un corral para caballar o vacuno deberá exceder las dimensiones fijadas por el reglamento respectivo.

Art. 100.- Para la atención y cuidado de los animales a bordo, se embarcará el personal que indica el Reglamento de Transportes para la Marina Mercante en la parte relativa a la conducción de animales en pie.

Estos cuidadores podrán ser designados de la propia tripulación, abonándoseles una remuneración extraordinaria convenida en el contrato de embarco.

Art. 101.- No podrán conducirse animales en pie en los entrepuentes, donde no haya perfecta ventilación y entrada de luz natural o artificial durante el día; y para su atención en la noche deben existir los faroles o lámparas de alumbrado que sean necesarias al objeto.

Art. 102.- En ningún caso el Capitán de Puerto, permitirá la salida de la nave, con animales en pie que vayan fuera de los corrales que establece el Reglamento respectivo, ni en otros sitios o departamentos que los autorizados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

CAPÍTULO VIII

TRIPULACIÓN DE GUARDIA Y SEGURIDAD EN LOS BUQUES, PONTONES O CHATAS

Art. 103.- Toda nave fondeada en un puerto deberá mantener a bordo, para su vigilancia y seguridad marinera, el número de tripulantes necesarios, tanto de máquinas como de cubierta, que en ningún caso será menor del tercio de la dotación mínima asignada a cada una de estas ramas, quedando por consiguiente, el personal a tres turnos

de guardia. Para la atención de las comidas de dicha tripulación deberá tenerse el personal de cámara necesario.²⁵

Art. 104.- El primer piloto y el primer ingeniero de los vapores, deberán llevar un libro de registro de las guardias del personal, tanto en puerto como en la mar. En ellos registrarán los turnos correspondientes para cada día o cuarto, con la firma de los oficiales citados y de los delegados respectivos del personal, certificándose con esta última que todo el personal ha sido notificado de sus turnos de guardia.

Art. 105.- En puerto, debe mantenerse a bordo en toda circunstancia tanto el turno de guardia de cubierta, como de máquinas y de cámara, lo cual constituye una obligación normal del contrato de trabajo, sin que signifique derecho a remuneración extra, aún cuando este personal trabaje las 8 horas diarias de reglamento.

Art. 106.- En la pizarra del portalón se pegará una lista firmada por el capitán o primer piloto y delegados respectivo del personal, en que estarán establecidos los permisos que se conceden en puerto al personal, indicando los nombres y horas en que pueden bajar a tierra y en que deben recogerse a bordo.

Art. 107.- La tripulación mínima total de cubierta y máquinas que deben mantener los pontones, chatas, buques en reparaciones, de "para" o en desarme, será la siguiente, según el tonelaje.

Desde 25 toneladas hasta 150 toneladas 2 tripulantes.
Desde 151 toneladas hasta 250 toneladas 3 tripulantes.
Desde 251 toneladas hasta 500 toneladas 4 tripulantes.
Mayores de 500 toneladas 6 tripulantes.

Además todas deberán tener un oficial o patrón y el personal de cámara necesario.

Cuando haya en un puerto dos o más pontones, chatas o buques en desarme de una misma empresa, el personal ya fijado atenderá el servicio de todos ellos, agregando dos hombres de tripulación por cada nave de exceso.

De noche se mantendrá en cada nave un tripulante y los demás pernoctarán en la que se disponga su alojamiento y rancho.

Sin embargo, la dotación especificada en el inciso precedente no será obligatoria cuando la nave de para, en reparaciones, desguace o pontón se encuentre fondeada en puerto de río, obra abrigada, poza de abrigo; convenientemente asegurada de los malos tiempos y/o en zonas de reparaciones abrigadas como ser pozas de maestranzas o recintos particulares de astilleros.

En estos casos la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, previo informe de la Autoridad Marítima respectiva, si lo estimara necesario, dispondrá la disminución de las plazas que crea conveniente, o suprimirlas totalmente si así lo estimare, según las condiciones particulares de cada caso.

²⁵ Ver D.S. (M) N° 31/99, "Reglamento para Fijar Dotaciones Mínimas de Seguridad de las Naves". (TM-030).

CAPÍTULO IX

AMARRAS

Art. 108.- Se prohíbe mantener y tender alambres o espías firmes a buques, boyas o muelles que intercepten el tránsito en la bahía, salvo que haya sido expresamente autorizado por la Capitanía de Puerto por ser imprescindible para la seguridad de la nave.

Art. 109.- Si para efectuar alguna maniobra se necesitare tender una o más espías, se cuidará de largarlas inmediatamente después de terminada la faena.

Art. 110.- No se permitirá tender cabo o alambre alguno, hacia muelles o malecones fuera de los que haya dispuesto el práctico oficial y éstos deberán estar dotados de discos de latón de un diámetro mínimo de sesenta centímetros, para evitar que los ratones invadan el barco, los muelles o malecones.

CAPÍTULO X

ACCIDENTES EN LOS PUERTOS O EN LAS NAVES

Art. 111.- En los accidentes ocurridos en el puerto de los cuales resultaren la muerte o lesiones corporales graves a personas, el Capitán de Puerto tomará las medidas de asistencia inmediata de los afectados; solicitará un parte escrito del Capitán de la Nave, jefe de bahía, de la compañía naviera respectiva, u oficial de guardia de la Capitanía de Puerto que haya intervenido en los hechos ocurridos, y dispondrá la instrucción de una Investigación Sumaria Verbal, la que deberá quedar sustanciada en el plazo de 48 horas.

Esta Investigación se extenderá en duplicado, emitiendo el Capitán de Puerto su fallo y enviando, en caso de muerte del accidentado, el original de la Investigación Sumaria y su fallo al juzgado competente, dejando copia en su archivo. En todo caso deberá entregar también, copia de la Vista Fiscal y del fallo a los interesados y a la Caja de Accidentes de Trabajo, cuando corresponda. De lo acaecido y obrado se dará cuenta a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante por radio y se informará a la autoridad administrativa departamental o provincial.

Si el hecho ocurre durante la navegación, deberá adoptarse el siguiente procedimiento:

- a) El Capitán de la Nave instruirá la investigación sumaria verbal respectiva;
- b) Dará cuenta del hecho acontecido al Capitán de Puerto del primer puerto de recalada, a quien le hará entrega de la investigación si estuviere terminada.

En caso contrario, la entregará al Capitán de Puerto en que se produzca la primera recalada, una vez que la investigación esté concluida. Si el primer puerto de recalada estuviere situado en el extranjero, hará entrega de la investigación al Cónsul de Chile en dicho puerto, quien la remitirá al Capitán de Puerto del puerto de matrícula de la nave;

- c) Recibida la investigación por el Capitán de Puerto del puerto de recalada, procederá a remitirla al gobernador marítimo dentro de cuya jurisdicción hubiese acontecido el hecho que da motivo a la Investigación, para los efectos de que éste proceda a dictar el fallo respectivo;
- d) Si el hecho hubiese acontecido en alta mar o en aguas territoriales extranjeras, el Capitán de Puerto, o el Cónsul en su caso, remitirán la investigación al Capitán de Puerto del puerto de matrícula de la nave, para los fines señalados en la letra precedente;
- e) Para estos efectos se entiende que la jurisdicción de los capitanes de puerto se extienden hasta el límite de las aguas jurisdiccionales de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (12 millas);²⁶
- f) Lo anterior es sin perjuicio de las facultades disciplinarias que corresponden al Capitán de la Nave, de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 76 y siguientes de la Ley de Navegación.²⁷

Art. 112.- Las pérdidas de carga u otros accidentes que ocurrieren en los puertos, deberán ser justificados con un certificado que expedirá el Capitán de Puerto.

Para obtener estos certificados, los interesados presentarán una solicitud o protesta dentro de las 24 horas, desde que ocurrió el accidente y dos o más testigos presenciales del hecho.

Art. 113.- El Capitán de Puerto tomará declaración juramentada a los testigos y demás personas que creyere conveniente, y una vez que se haya formado conciencia de lo ocurrido, expedirá el certificado correspondiente.

CAPÍTULO XI

PERTRECHOS DE GUERRA

Art. 114.- Todo buque mercante que contenga a su bordo pertrechos de guerra en cantidad mayor que la indispensable para el servicio de la misma nave, no podrá permanecer en los puertos nacionales más que el tiempo que lo permita el Capitán de Puerto, el cual pedirá sin demora, instrucciones al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

CAPÍTULO XII

MOVILIZACIÓN DE EXPLOSIVOS Y MATERIAS INFLAMABLES

Art. 115.- Todo buque que arribe a los puertos de la República con explosivos u otras materias inflamables, aunque los lleve en tránsito, deberá comunicarlo al Capitán de Puerto al ser recibido, a fin de que pueda ejercer la vigilancia necesaria para evitar todo riesgo o peligro y en ningún caso, se podrán hacer faenas de embarque,

²⁶ Ver Art. 593, "Código Civil".

²⁷ Debe entenderse Art. 82.

desembarque o transbordo de ellos sin el permiso correspondiente, bajo pena que aplicará discrecionalmente el Capitán de Puerto, dando cuenta inmediatamente a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.²⁸

Art. 116.- Todo buque que interne, embarque o tranborde explosivos u otras materias inflamables, mantendrá izada en el tope del trinquete la bandera "B" del Código Internacional de Señales, durante el día y un farol rojo visible en todo el horizonte durante la noche.

Art. 117.- Asimismo, toda embarcación menor que transite con explosivos o materias inflamables en la bahía deberá llevar la misma bandera en una asta de la elevación suficiente para que se haga bastante visible y de noche un farol rojo.

Art. 118.- Los Capitanes de Puerto se impondrán personalmente, de que los buques hayan obtenido permiso del Supremo Gobierno para internar explosivos y que vengan provistos de santabárbaras, construidas de acuerdo con las prescripciones del reglamento respectivo.

Art. 119.- La carga o descarga de explosivos sólo podrá hacerse en la boya destinada a este objeto y en los puertos donde no la hubiere, en el fondeadero, suficientemente alejado de la población, designado por el Capitán de Puerto.

Art. 120.- Los buques que tengan permiso para internar explosivos, podrán descargar o recibir otras mercaderías en los sitios corrientes, siempre que el Capitán garantice, bajo su firma, que no se moverá bulto alguno con explosivos y deposite en la Capitanía de Puerto las llaves de la santabárbara una vez cerrada.

Art. 121.- Las naves que no estén provistas de santabárbaras para transportar explosivos, no podrán entrar al fondeadero general para descargar o cargar mercaderías, mientras no se haya retirado aquellos artículos.

Art. 122.- No podrá embarcarse o desembarcarse explosivo alguno por la playa, mientras la Capitanía de Puerto no haya fijado el día y sitio, alejado de la población por donde hacerlo.

Art. 123.- Queda estrictamente prohibido embarcar fulminantes u otros productos detonantes en la misma embarcación donde se haya recibido dinamita, goma explosiva, piroxilina, algodón, pólvora u otros explosivos similares.

Art. 124.- La carga y descarga de explosivos no podrá hacerse antes de aclarar el día o después de obscurecerse y se regulará de manera que ella quede terminada diariamente a la hora oportuna, para que lo que se haya cargado o descargado alcance a ser embarcado o almacenado en tierra, evitándose que quede en lanchas.

Art. 125.- Toda nave destinada al acarreo de petróleo, parafina, bencina, gasolina, nafta y demás productos volátiles de la destilación del petróleo o del carbón, que tengan que descargar estas materias o las que necesiten abastecerse de estos inflamables, sólo podrán hacerlo en los fondeaderos especiales destinados a este objeto, debiendo pedirse con anticipación al Capitán de Puerto la licencia y fondeadero del caso.

²⁸ Ver D.S. (RR.EE.) N° 140/18, promulga Código IMDG, publicado en el D.O. N° 42.719, del 31 de julio de 2020.

Art. 126.- Las naves que entren a puertos artificiales en que se hayan tendido cañerías sobre los malecones o espigones de atraque para el embarque o desembarque de petróleo, nafta, parafina u otras substancias inflamables, podrán efectuar estas faenas solamente durante las horas hábiles y previa solicitud por escrito al Capitán de Puerto, el que exigirá, además que se coloque una guardia especial de cuenta de la nave o de los agentes a fin de evitar accidentes.

Art. 127.- Está terminantemente prohibido prender fuego, luces, explosivos fósforos o fumar a bordo de buques o embarcaciones cargadas de materias inflamables, mientras duren las faenas de carga o descarga de ellas. Esta prohibición es extensiva a los parajes donde se hagan las operaciones de carga o descarga y a las embarcaciones empleadas en su conducción.

Art. 128.- El embarque, desembarque o transbordo de materias inflamables deberá ejecutarse tomando las siguientes precauciones:

- a) El Capitán de la nave hará inspeccionar las lanchas destinadas a recibir la carga antes de empezar la faena, para cerciorarse que no hay fuego en ellas, que estén bien barridas y que no contienen polvo de salitre o carbón y dará las órdenes convenientes para que dentro de su nave se tomen también las precauciones necesarias, como se indica en el artículo anterior.
- b) Los consignatarios de las naves mantendrán en un lugar próximo al buque en descarga, un remolcador o bote de cuatro remos para que, si se declara un incendio en la lancha, ésta sea sacada inmediatamente fuera de la bahía, tan lejos como sea posible, dejando que el fuego se consuma dentro de la misma lancha, sin tratar de echarla a pique, ni de inundarla de agua, a fin de que lo inflamable no se vacie en el mar.
- c) El Capitán de Puerto, en cada caso, ejercerá una estricta vigilancia en el desembarque de materias inflamables exigiendo el cumplimiento del reglamento respectivo.

Art. 129.- Las siguientes medidas deben tomarse, cuando se trate de líquidos inflamables como aguarrás, bencina, parafina, gasolina, nafta y demás productos volátiles de la destilación del petróleo o del carbón:

- a) Sólo podrán transportar estas materias, en bodega y sobre cubierta, las naves de carga que sean encontradas aptas para tal objeto por los inspectores técnicos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- b) Las bodegas deberán tener una buena ventilación con mangueras fijas de cachimbas amplias sobre la cubierta, cuyas bocas externas deben ir protegidas con rejilla fina de alambre de bronce. No deben destaparse las escotillas para la ventilación durante el viaje.
- c) Los mamparos que separan las bodegas de los demás departamentos de la nave deben ser impermeables. Sus sentinas deben ser estancas y sus válvulas para el achique deben accionarse desde la cubierta principal o desde algún departamento contiguo.

- d) Si hay válvulas o llaves de comunicación en los mamparos que se comuniquen con el departamento contiguo, éstas deben permanecer cerradas durante todo el tiempo que haya esta clase de carga en bodegas y desde el momento en que principie el carguío.
- e) El interior de estas bodegas debe llevar forro de madera, que puede ser listoneado a los costados, los mamparos llevarán defensas de listones cuando se crea necesario; los tablones del piso deben ser bastante resistentes y de fácil extracción para revisar la sentina y los tubos de aspiración de las bombas de achique.
- f) Estas materias deben ir envasadas en tambores de fierro impermeables, destinados exclusivamente a este fin o en latas soldadas impermeables siempre que estas últimas vayan protegidas en cajones resistentes de madera. No se permitirá el embarque de latas sueltas y los cajones no podrán contener más de dos latas, si la capacidad de cada una de ellas es mayor de 17 1/2 litros.
- g) Esta clase de cargamento se podrá llevar sobre cubierta, fuera de bodegas, siempre que vayan distante de los departamentos de habitabilidad y tránsito obligado de la tripulación y a no menos de tres metros de distancias de los mamparos o camisas de las máquinas, calderas, panaderías o cocinas. Se deberá poner letreros indicando la clase de mercadería de que se trata.
- h) Se prohíbe a las naves que conduzcan pasajeros, llevar en cubierta artículos como aguarrás, aceite de petróleo, kerosene, parafina, benzol, fósforos, fuegos de artificio, guías para minas y otras materias inflamables. El depósito de estos artículos se hará a bordo en cajas o departamentos especiales cerrados, y con las precauciones ordinarias conforme al reglamento respectivo.
- i) En general, está estrictamente prohibido el uso de luces desnudas en cualquier parte de las naves que conducen líquidos inflamables y para el servicio de alumbrado de las bodegas, entrepuentes y cubiertas; sólo se podrá usar lámparas eléctricas portátiles o de seguridad.
- j) Especial cuidado se tendrá en que los terminales y conexiones de estas lámparas estén en buenas condiciones para evitar probabilidades de chispas.
- k) Los entrepuentes y cubiertas donde se lleve esta clase de carga, deben ventilarse permanentemente por medio de mangueras portátiles, si no las hubiere fijas, o bien, por medio de ventiladores mecánicos, que se colocarán en sitios apropiados al objeto.
- l) En las proximidades de las boca-escotillas de las bodegas y en los entrepuentes o cubierta en que se lleve esta clase de carga, debe mantenerse constantemente depósitos apropiados con arena limpia, con el fin de poder usarla para extinguir cualquier amago de incendio.
- m) Toda nave autorizada para transportar carga de esta naturaleza, debe tener a bordo, en lugar seguro y en estado de funcionamiento inmediato, un casco para gases asfixiantes de un tipo aprobado; asimismo, tendrá dos extintores químicos para incendio, de tipo aprobado, por cada boca-escotillas que tenga la nave.

- n) cuando se embarque o desembarque esta clase de carga, se pondrá personal de la tripulación de guardia en las boca-escotillas, para impedir que los jornaleros o estibadores usen luces desnudas o fumen durante el embarque o estiba de la carga y se pondrá especial cuidado de que las puertas de la cocina y panaderías estén cerradas durante estas faenas.
- o) Tampoco se permitirá que se hagan en cubierta trabajos de herrería, calderería o cualquier otro trabajo que necesite fuego descubierto.
- p) El certificado de autorización para transportar materias inflamables, durará, un año a contar de la fecha de su otorgamiento y previa inspección e informe de los Inspectores Técnicos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, podrá ser renovado.
- q) En las naves autorizadas con este objeto, no se podrá hacer alteraciones en sus bodegas o departamentos, sin el permiso correspondiente de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Art. 130.- Los buques estanques o similares que se dediquen, previa la autorización correspondiente, al transporte de petróleo o inflamables líquidos a granel, como aquellos que se dediquen al acarreo de inflamables envasados, pertenecientes al primer grupo, además de dar estricto cumplimiento a los Arts. 115, 116, 125, 126 y 127 de este Reglamento, deberán cuando les afecte, observar las siguientes disposiciones:

- a) La carga o descarga sólo es permitido efectuarla en las horas comprendidas entre la salida y puesta del sol en forma continuada y si por alguna causa debe ser interrumpida los estanques y bodegas deben cerrarse inmediatamente.
- b) En casos especiales, calificados por el Capitán de Puerto, podrá autorizarse la carga o descarga de noche de petróleo, inflamables líquidos a granel o inflamables envasados, previo el decreto correspondiente de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y tomándose las medidas de seguridad y vigilancia reglamentaria.
- c) Cuando el Capitán de Puerto permita trasegar inflamables a tierra o desde ésta, a más de un buque a la vez, la distancia entre éstos no será menor de 100 metros. Si la faena de trasegar se hace de un buque a otro, no rige esta disposición.
- d) Las cañerías, mangueras y todo artefacto o mecanismo empleado para trasegar líquido, debe estar a prueba de filtraciones, lo cual debe ser verificado oportunamente antes de comenzar las faenas.
- e) Al trasegar líquidos inflamables por medio de mangueras que no sean metálicas y a objeto de impedir la producción de chispas eléctricas por fricción del líquido en movimiento, deberá verificarse que las mangueras que se emplean tengan protección metálica en el interior y exterior y que estas protecciones hagan un buen contacto con las conexiones metálicas extremas y en todo caso, que la manguera y estanque hacia el cual o del cual se achique, tengan a su vez, un buen contacto a tierra.

- f) En todo buque deberá haber a bordo, mientras duren las faenas de carga o descarga, una persona competente y responsable, puesta por los armadores o agentes, que exija el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias.
- g) En la entrega o recepción de inflamables y a fin de impedir la ignición de sus gases, se prohíbe estrictamente encender fuego o luces artificiales en los sitios cercanos a esta faenas, mientras los estanques o bodegas permanezcan abiertos.
- h) Es prohibido estrictamente botar o permitir filtraciones de petróleo e inflamables, en las aguas del puerto o bahía.
- i) Se prohíbe el empleo de fierro, martillos de acero u otros instrumentos capaces de producir chispas por percusión, para abrir o cerrar las tapas de los estanque o escotillas de los mismos.
- j) Al personal que interviene en las faenas de carga y descarga, le está prohibido estrictamente fumar en el lugar de la faena, como también que lleven fulminante, fósforos o cualquier producto o aparato que pueda producir ignición.
- k) Está prohibido traer los inflamables al lugar en que van a ser embarcados, antes que el buque que va a recibirlos esté en condiciones de efectuarlo.
- l) En los sitios destinados a carga, descarga y depósito de los inflamables, se prohíbe encender fuego o tener luces descubiertas de cualquier naturaleza, pudiendo únicamente emplearse lámparas con ampolletas eléctricas que ofrezcan la suficiente seguridad para no inflamar los gases.
- m) Para comunicarse entre el buque petrolero y el lugar del almacenaje de inflamables, debe existir en tierra un puesto especial para señales, el que debe estar provisto de línea telefónica directa y una asta de altura suficiente para el empleo de señales.
- n) El Capitán de Puerto deberá, a su vez, velar por el cumplimiento de los artículos pertinentes, ejerciendo para ello una estricta vigilancia en toda la operación del embarque de los líquidos inflamables a granel.

CAPÍTULO XIII

CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE NAVES

Art. 131.- Ninguna nave podrá entrar en reparaciones o trabajos de importancia en el casco, departamentos, cubiertas, máquinas o calderas, ni tampoco entrar al dique para carenarse o efectuar recorridas al casco, arboladura o trabajos de revisión o recorridas de sus máquinas, calderas, etc., sin haber obtenido antes la licencia del Capitán de Puerto correspondiente.²⁹

²⁹ Ver D.S. (M) N° 146/87, que aprueba “Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las Naves Mercantes y Especiales Mayores y de Artefactos Navales, sus Inspecciones y su Reconocimiento. (TM-010).

Art. 132.- No podrá construirse ninguna nave en el país, sin que previamente se hayan aprobado sus planos y especificaciones por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, ni hacerse alteraciones o transformaciones en naves mayores de 25 toneladas sin igual requisito de acuerdo con lo establecido en el Reglamento para la Construcción, Reparaciones y Conservación de las Naves Mercantes en el país, sus Inspecciones y Reconocimientos.³⁰

Art. 133.- A la nave que haya que hacerle reparaciones de importancia en su casco, aparatos de gobierno, máquinas, calderas o arboladura y que para ello tenga que mantener sus fuegos apagados por largo tiempo, el Capitán de Puerto le designará fondeadero especial en forma que pueda efectuar en las mejores condiciones las reparaciones y recibir con facilidad el personal de maestranza, sus elementos de trabajos y material necesario.

Art. 134.- Tan pronto se hayan terminado los trabajos en referencia, se harán las pruebas oficiales en el fondeadero o navegando, según los casos, en presencia de los inspectores respectivos de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, y si los resultados fueren satisfactorios el buque tomará el fondeadero usual para faenas de carguío o el que le designe el Capitán de Puerto, y si no lo hiciere, será removido por su cuenta.

Art. 135.- Las naves nacionales, como también las extranjeras que hagan el cabotaje en las costas de la República, estarán obligadas a pertrecharse en la forma que dispone el Reglamento general de equipos de naves y a observar las demás disposiciones que existan al respecto.

Art. 135 bis.- Los trabajos que deban efectuarse a las naves que se encuentren en los puertos del litoral, en condiciones de "para", "reparación" o "en conservación", deberán ser ejecutados por los obreros marítimos matriculados en sus respectivas profesiones, o por el personal propio de las maestranzas que los ejecuten.³¹

Sin perjuicio de lo anterior, los armadores podrán ocupar en dichos trabajos al personal de la dotación con que normalmente navega la nave, y fijado en el reglamento respectivo.

CAPÍTULO XIV

COMUNICACIONES CON EMBARCACIONES MENORES

Art. 136.- Ninguna embarcación menor podrá abordar a buque alguno sin que éste haya sido recibido y declarado en "Libre Plática" por la Capitanía de Puerto respectiva.

Art. 137.- El Capitán de un buque que se dejara abordar antes de que el buque sea puesto en "Libre Plática" y no diere parte inmediatamente al Capitán de Puerto, diciendo el número y señales de la embarcación y de sus tripulantes, será multado de acuerdo con la gravedad del caso.

³⁰ Ver nota anterior.

³¹ Ver D.S. (M) N° 153/66, "Reglamento General de Matrículas del Personal de Gente de Mar, Fluvial y Lacustre". (TM-028).

Art. 138.- El Capitán de una nave nacional o extranjera no permitirá el acceso a bordo a personas extrañas a su servicio o que no justifiquen la razón de su permanencia en ella. Será razón suficiente para tener acceso a bordo de una nave declarada en "Libre Plática":

- a) Ser de la dotación o estar prestando servicios a bordo como empleado u obrero, matriculado en el puerto.
- b) Ser pasajero de la nave.
- c) Ser visitante premunido de permiso escrito de los armadores o agentes. Estos permisos deberán llevar el Vº Bº y timbre del Capitán de Puerto respectivo.
- d) Los permisos indicados en el inciso anterior podrán ser negados o retirados por los armadores, agentes o Capitanes de Puerto, si los portadores o solicitantes no acreditan buenos antecedentes o no justificaren claramente las razones que les asisten para solicitar el permiso indicado.
- e) Los jefes de aduanas enviarán a los Capitanes de Puerto una nómina de las personas delictuosas o sospechosas de contrabando que deba prohibírseles el acceso a las naves, a fin de que éstos nieguen o retiren los permisos, según el caso.
- f) Los patronos o conductores de embarcaciones fleteras, antes de trasladar a bordo, a alguien que solicite sus servicios, le exigirán la presentación del permiso antes expuesto; asimismo, el personal que tripule los faluchos o lanchas que atraquen a los buques para faenas de carga o descarga, impedirán que persona alguna se introduzca en sus embarcaciones con el fin de subir después a las naves en forma clandestina. El patrón o conductor de las embarcaciones fleteras y todo el personal de la descarga, que no cumplieren con estas disposiciones, será considerado como cómplice de los que cometieren infracciones en este orden y de hecho será sancionado.
- g) Los capitanes de buques, de acuerdo con sus armadores o agentes, designarán al personal, que en forma permanente debe ser apostado en las escalas y portalones, a fin de cumplir con lo indicado y ejercitar estricto control sobre las personas que entren a bordo.
- h) Sin perjuicio de esto, los ya nombrados podrán solicitar, por intermedio del Capitán de Puerto, los servicios de la Policía Marítima Aduanera, para el mismo fin indicado.
- i) No se permitirá la subida a bordo de ningún fletero que no lleve su número de matrícula a la vista, conforme al Art. 306 de este reglamento y que no acredite su identidad a la guardia del portalón con su libreta de matrícula y carné. Tampoco a ningún ventero y vendedor ambulante que no exhiba los permisos indicados en el Art. 324. Los fleteros y vendedores ambulantes podrán transitar sólo en cubierta principal para ejercer sus actividades.

CAPÍTULO XV

ENTREDICHO Y RECALADA FORZOSA

Art. 139.- Toda nave que haya de quedar en entredicho por cualquier causa, mantendrá izada al tope del trinquete la bandera "Q" del Código Internacional, aunque permanezca en el fondeadero general; pero si el entredicho fuese por epidemia que la obligue a quedar en cuarentena, tomará el que designe el Capitán de Puerto. Esta señal indicará que nadie puede acercarse a ella.

Art. 140.- El Capitán de una nave obligada por circunstancias imprevistas a hacer una recalada forzosa en algún puerto de la República, deberá declarar por escrito al Capitán de Puerto, a la Aduana y a la Sanidad las causas que lo indujeron a hacer tal recalada. Las razones hechas valer, la duración de permanencia en el puerto, como el dejarlo o no en "Libre Plática" serán calificadas y resueltas por las autoridades antes designadas.

Art. 141.- En los casos que la "Recalada Forzosa" se deba a embarcar o desembarcar práctico, reembarcar rancho para el consumo de la nave y siempre que no embarque, desembarque, ni transborde pasajeros, ni mercaderías, ni efectúe ningún movimiento comercial, bastará ser solo recibida la nave por el Capitán de Puerto y siempre que su permanencia en el puerto no sea más de 12 horas; en este caso no habrá necesidad de tramitar nuevos documentos para su zarpe, bastando sólo que el Capitán de Puerto estampe en una copia de la declaración de arribada forzosa, su Vº Bº y dicho documento será agregado por el Capitán de la nave al "zarpe" de destino. El Capitán de Puerto enviará una segunda copia de la declaración a la Aduana y archivará en su oficina una tercera constancia, de acuerdo con la Ordenanza de Aduanas.

Art. 142.- Si la recalada se debiera al hecho de tener que hospitalizar a un enfermo grave o dejar un cadáver, además del Capitán de Puerto intervendrá la Sanidad, la cual constatará la índole de la enfermedad y dispondrá las medidas sanitarias que el caso aconseje.

Art. 142 bis.- Toda nave extranjera que arribare a algún punto del litoral, aduciendo tratarse de una recalada forzosa, deberá justificarlo adecuadamente ante la Autoridad Marítima correspondiente. Si no pudiera hacerlo, será obligada a abandonar las aguas interiores o el mar territorial de la Nación, previo entero de la multa correspondiente.

CAPÍTULO XVI

CONDUCCIÓN DE ENFERMOS DE MALES EPIDÉMICOS

Art. 143.- Toda nave que lleve a su bordo personas que padezcan enfermedades o epidemias contagiosas, deberá entrar al puerto llevando izada la bandera "Q" sobre la bandera "L" (Q-L).

Art. 144.- El Capitán de una nave que tenga a su bordo enfermos infecciosos (fiebre amarilla, peste bubónica, viruela, etc.), y no lo ponga en conocimiento del Capitán de Puerto o de la Autoridad Sanitaria durante la visita de recepción de la nave, incurrirá en la pena prescrita por el Art. 318 del Código Penal.

CAPÍTULO XVII

DISPARO Y LANZAMIENTO DE MATERIAS EXPLOSIVAS

Art. 145.- Se prohíbe estrictamente disparar armas de fuego; arrojar explosivos al mar y cazar en los puertos del litoral. En los puertos salitreros se prohíbe, además quemar fuegos artificiales y disparar voladores, aún en días de celebraciones públicas.

Art. 146.- Los que infrinjan esta disposición serán sancionados con multas por el Capitán de Puerto, y si no fueren habidos, la responsabilidad caerá sobre el Capitán de la nave o embarcación o el que haga sus veces al tiempo de suceder el hecho.

CAPÍTULO XVIII

MAL TIEMPO Y EMERGENCIAS

Art. 147.- El Capitán de Puerto informará a los buques que salgan del puerto, el estado de tiempo probable que encontrarán en la ruta, deducido de los avisos que recibiere de las estaciones meteorológicas. Si de estos avisos y de las observaciones que hiciere, dedujera la proximidad del mal tiempo en la bahía, tomará las medidas que sean pertinentes y, en consecuencia, dispondrá del mejor amarradero de buques y lanchas.

Art. 148.- Siempre que se avecine mal tiempo, las naves surtas en el puerto deberán alistar sus máquinas, izar sus botes, fondear su segunda ancla si lo creyeren conveniente o salir a capear si no se consideraren seguras en sus fondeaderos. Los buques de vela deberán fondear su segunda ancla, calar sus masteleros de juanete y sobre, bracear sus vergas al filo y tomar todas las medidas concernientes a su seguridad.

Art. 149.- Cuando haya amenaza de mal tiempo, los capitanes de las naves surtas en el puerto deberán permanecer a bordo y mantener la tripulación necesaria para hacerse a la mar, siendo responsables de las averías que causaren en caso de omisión. Las tripulaciones que se encuentren con permiso en tierra, deberán restituirse a bordo.

Art. 150.- En los días de mal tiempo o temporal, el Capitán de Puerto establecerá un turno de remolcadores o lanchas con propulsión mecánica, de las pertenecientes a diferentes casas comerciales o compañías navieras, para prestar auxilio que fueren necesarios. En los puertos vecinos a los puertos fluviales, como Corral, etc., el turno deberá hacerse o completarse con los remolcadores o lanchas a propulsión de la matrícula del puerto fluvial.

Estas embarcaciones se pondrán a las órdenes del Capitán de Puerto y recibirán órdenes directas de él. La resistencia a prestar el concurso aquí señalado, será sancionada con multa por el Capitán de Puerto, sin perjuicio de poner el hecho en conocimiento de la justicia ordinaria para que proceda con arreglo a la ley.

Art. 151.- El Capitán de Puerto está plenamente facultado para suspender el tránsito marítimo en los casos siguientes:

- a) Cuando reinen temporales, bravezas del mar, densas neblinas, cerrazones lluviosas o fuertes vientos.

- b) Cuando por razón de guerra exterior y conmociones civiles internas, lo decrete así el Gobierno de la República.
- c) Cuando por alguna causa extraordinaria, como ser: ras de mareas, temblores de tierra, derrumbe o hundimiento de las obras de abrigo del puerto u otro fenómeno anormal, puedan surgir peligros para la navegación, haciéndose necesario un reconocimiento de los efectos reales que haya tenido el fenómeno en la localidad.
- d) Cuando a consecuencia de un terremoto, la autoridad competente decreta alerta de tsunami en las costas de Chile, caso en el cual, además el o los Capitanes de Puerto de las áreas comprendidas en la alerta, comunicarán a las agencias de naves, operadores portuarios y empresas portuarias de su jurisdicción, la resolución adoptada por la autoridad y recomendarán las medidas que convenga adoptar, entre las cuales se podrá incluir la suspensión de las faenas marítimo portuarias, el cierre del puerto y eventualmente el zarpe de naves mayores atracadas y/o amarradas a los muelles y terminales marítimos de su jurisdicción.
- e) Cuando a consecuencia de un terremoto, la autoridad competente decretare una alarma de tsunami en las costas de Chile y cuando a consecuencia de dicha alarma, se dispusiere la evacuación de la zona costera, ya sea a nivel nacional o en determinadas zonas del país, caso en el cual, los respectivos Capitanes de Puerto de las áreas sometidas a evacuación, notificarán a las agencias de naves, operadores portuarios y empresas portuarias de su jurisdicción, la medida adoptada por la autoridad y dispondrán la suspensión de las faenas marítimo portuarias, el cierre del puerto y el zarpe de las naves mayores atracadas y/o amarradas a los muelles y terminales marítimos de su jurisdicción.³²

Art. 152.- La suspensión del tránsito marítimo puede ser general o parcial y se indicará por las siguientes señales:

La bandera "M" del Código Internacional de Señales, izada al tope de la driza, indicará que queda suspendido todo tráfico de embarcaciones menores en la bahía por mal tiempo. La recepción de naves se hará a juicio del Capitán de Puerto.

La bandera "R" del Código Internacional de Señales, izada al tope de una driza, indicará que queda suspendido todo tráfico y las faenas de carga y descarga, debiendo amarrarse lanchas y remolcadores. La recepción de naves no será obligatoria, quedando éstos a juicio del Capitán de Puerto, según los medios de que disponga. Sólo se permitirá la salida de embarcaciones equipadas expresamente para el salvamento, previo aviso al Capitán de Puerto, el cual se reservará el derecho de negar la salida a todo vapor que no reúna las condiciones excepcionales de fuerza, resistencia, seguridad y dimensiones que se requieren para hacerse a la mar en tales circunstancias.

Art. 153.- Para reglamentar el tránsito, carga y descarga en casos de malos tiempos, en puertos de características especiales, los Capitanes de Puerto confeccionarán un sistema propio de señales, el que pondrán en vigencia una vez que haya sido aprobado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

³² D.O. N° 40.215, de 17 de marzo de 2012.

Art. 154.- Toda persona que necesite tener constancia de que un puerto se mantuvo cerrado en atención a lo dispuesto por el Art. 151 del presente reglamento, puede obtenerla de la respectiva Capitanía de Puerto, solicitándola por escrito.

Art. 155.- La cesación de tránsito por causa de reinar nieblas o cerrazones lluviosas muy densas, se impone por sí misma mientras duren estos fenómenos y tanto los buques fondeados como los que estuvieren en movimiento, harán las señales fónicas que establece el Art. 15 del Reglamento Internacional para prevenir colisiones en la mar, N° 1051.³³

CAPÍTULO XIX

INTERVENCIÓN DE LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS EN LOS SINIESTROS, INVESTIGACIONES SUMARIAS, CONSTITUCIÓN DE CORTES MARÍTIMAS

I.- NORMAS DE COMPETENCIA

Art. 156.- Cuando a una nave le ocurra un siniestro, ya sea que se trate de un naufragio, varamiento, colisión u otra clase de accidente, será competente, para todos los efectos legales administrativos derivados del siniestro, la Autoridad Marítima dentro de cuya jurisdicción ocurra.

Si el siniestro ocurriere en alta mar, será competente, para los mismos efectos, la Autoridad Marítima del primer puerto a que arribe la nave afectada y, en caso de pérdida total, la del puerto de desembarque de los náufragos o del lugar que señale el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Si el siniestro consistiere en el desaparecimiento total de la nave y de su dotación, será competente, para los mismos efectos, la Autoridad Marítima del puerto de matrícula o la del lugar que señale el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Art. 156 bis.- La Investigación Sumaria Administrativa que procediere con motivo de un siniestro será substanciada por el fiscal que la Autoridad Marítima competente designe o el oficial que el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante designe especialmente al efecto.

II.- NORMAS DE PROCEDIMIENTO

Art. 157.- La Autoridad Marítima competente, al tomar conocimiento de que a una nave le ha ocurrido un siniestro, dispondrá las medidas pertinentes para que, con la debida urgencia, se le preste el auxilio necesario por aquellas naves que se encuentren en sus cercanías o por las que estén en condiciones de zarpar desde el puerto. Estas medidas, sólo se adoptarán en el caso de encontrarse en peligro inminente las vidas de la dotación y pasajeros. No existiendo tal peligro o habiendo cesado, serán las naves de salvataje o las contratadas especialmente para ese objeto, las que concurran a prestarles el servicio de asistencia o salvamento.

³³ Ver D.S. (RR.EE.) N° 473, de 1977, que promulgó el “Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972.

Al producirse un siniestro, la Autoridad Marítima lo informará al propietario, armador o agente de la nave accidentada, al Cónsul respectivo, si ésta fuere extranjera, y la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en todo caso.

Habiéndose dispuesto las medidas de seguridad previstas en los incisos que anteceden, la Autoridad Marítima competente ordenará la instrucción de una Investigación Sumaria Administrativa, si ello fuere necesario, con el objeto de establecer las causas que hayan originado el siniestro, la identificación de los responsables y de las personas fallecidas, desaparecidas o afectadas y los daños sufridos por éstas, por la nave o por otros elementos.

El fiscal que designe la Autoridad Marítima para instruir una Investigación Sumaria, deberá ser un Oficial de la Armada en Servicio Activo.

Asimismo, cuando el accidente o siniestro a investigar requiera de conocimientos o preparación especial, se podrá designar en calidad de Fiscal o Secretario a un empleado civil, profesional o técnico, afecto al Estatuto del Personal de las Fuerzas Armadas.

Art. 158.- La instrucción de las Investigaciones Sumarias a que se refiere el artículo anterior se sujetará a las normas siguientes:

- a) Todas las diligencias se extenderán por escrito en original y una copia. En casos de pérdida o desaparición de seres humanos, la investigación se confeccionará en original y dos copias, a fin de destinar una de ellas a la Justicia Ordinaria.
- b) Se agregarán en forma correlativa y cronológica las declaraciones de los inculpados y testigos, así como los documentos, informes, peritajes y cualquier otro medio probatorio que el fiscal considere indispensable para el esclarecimiento de los hechos que se investigan.
- c) Agotadas las diligencias que corresponda efectuar, el fiscal emitirá un dictamen en el que se consignará una relación sucinta de los hechos investigados, se establecerán fundadamente las responsabilidades profesionales que afecten a determinadas personas, se indicarán las circunstancias eximentes, agravantes o atenuantes que concurran, como asimismo se propondrán las sanciones o medidas que correspondería imponer o adoptar.
- d) Evacuado el dictamen, la investigación sumaria será entregada a la Autoridad Marítima que ordenó instruirla, quien procederá a notificarla por escrito al o a los inculpados, fijándoles un plazo de cinco días para que, también por escrito, formulen sus descargos.

El inculpado o inculpados podrán dentro del plazo señalado en el inciso anterior, tomar conocimiento, por sí o por medio de mandatario, de todas las piezas del expediente. El mandatario podrá ser un Oficial de la Armada o de la Marina Mercante o un Abogado.

La revisión del expediente se hará en la secretaría de la Autoridad Marítima que corresponda, pudiéndose dar el carácter de reservado cuando las medidas de seguridad así lo aconsejen.

- e) La Investigación Sumaria podrá ser devuelta por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante o por la Autoridad Marítima al fiscal que la instruyó, cuando se comprobare que las diligencias están incompletas o que adolecen de vicios o defectos. En este caso, la Autoridad que corresponda dispondrá la reapertura de la investigación para corregir dichas deficiencias.
- f) Habiéndose dado cumplimiento a las diligencias señaladas en las letras que anteceden, la Autoridad Marítima emitirá la resolución definitiva, salvo que la sanción propuesta por el fiscal instructor excediere de la suma equivalente a cien mil pesos oro, y por lo tanto de las atribuciones del Gobernador Marítimo, o que en atención a la magnitud del siniestro, los antecedentes deban ser elevados al conocimiento del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, a fin de que éste resuelva si corresponde disponer la constitución de una Corte Marítima, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 131 de la Ley de Navegación.³⁴
- g) En todo caso, la Autoridad Marítima remitirá a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para su conocimiento, copia de las resoluciones recaídas en los sumarios por siniestros marítimos y de las sanciones impuestas.
- h) En lo no previsto por el presente capítulo, regirán, en lo pertinente, las disposiciones del Reglamento N° 9-10/1, sobre Investigaciones Sumarias Administrativas de las Fuerzas Armadas, aprobado por Decreto Supremo (E.M.D.N.) N° 277, de 9 de abril de 1974.

III.- CORTES MARITIMAS

Art. 159.- El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante podrá, cuando lo estime necesario, ordenar la constitución de una Corte Marítima, con el objeto de que califique un siniestro o accidente marítimo, estudie la respectiva investigación sumaria administrativa y establezca las causas del siniestro y las responsabilidades que de él se deriven.

Las Cortes Marítimas estarán constituidas por un presidente, tres vocales como mínimo, y un relator, que será el fiscal del Sumario, pero sin derecho a voto.

Los vocales de las Cortes Marítimas deberán ser oficiales de la Armada en servicio activo del grado de Capitán de Corbeta, a lo menos, o Capitanes de Alta Mar de la Marina Mercante Nacional, debiéndose, en lo posible, integrar dichas cortes con oficiales de ambas procedencias.

Los capitanes de la Marina Mercante Nacional que fueren designados para integrar las Cortes Marítimas, estarán obligados a aceptar el cargo y cumplirlos, salvo en caso de imposibilidad, debidamente justificado ante el Director.

Si alguno de los inculpados con motivo de un accidente fuere práctico perteneciente al Escalafón de Oficiales de los Servicios Marítimos de la Armada, la Corte Marítima que se constituya, en su caso deberá ser integrada por Oficiales de la Armada en servicio activo de mayor graduación o antigüedad que el inculpado.

³⁴ D.S. (M) N° 204, de 23 de junio de 1995.

Designada la Corte Marítima, está podrá reunirse y constituirse en cualquier puerto o lugar del territorio de la República, según sea necesario, a objeto de reunir mayores antecedentes que sirvan para esclarecer los hechos que se investigan. En estos casos, la Corte podrá hacerse asesorar por las personas idóneas que estime convenientes.

Al designarse como presidente o vocal de la Corte Marítima a un Oficial de la Armada que no sea de la dependencia del Servicio del Litoral, el Director lo requerirá del Mando que corresponda.

Art. 160.- Una vez conocida la relación del fiscal, la Corte Marítima podrá deliberar con el objeto de establecer si el sumario está en condiciones de ser fallado o si es necesario practicar nuevas diligencias para mejor resolver.

Cuando la Corte lo estime conveniente, sin perjuicio de los descargos escritos que se hayan presentado oportunamente, podrá oír la defensa verbal del o de los inculcados o de sus mandatarios.

Una vez oídas las defensas, cada miembro que constituya la Corte Marítima emitirá su voto sucesivamente, comenzando por el menos antiguo y continuando los demás en orden inverso al de su antigüedad. El último voto será el del presidente. En caso de empate, decidirá el presidente.

Practicada la votación, se entenderá acordado el fallo cuando se obtenga mayoría sobre la parte resolutive del mismo y sobre sus fundamentos y las sanciones por aplicarse. Producido el acuerdo, se redactará el acta respectiva que contendrá el fallo, la que será firmada por todos los miembros de la Corte Marítima, incluso por los que emitan voto disidente, el cual será fundamentado, dejándose de él constancia breve.

Art. 161.- El presidente de la Corte Marítima notificará el fallo por escrito, enviando carta certificada al inculcado o a sus mandatarios según corresponda, dirigida al domicilio indicado en el escrito de descargos.

Del fallo de la Corte Marítima se podrá apelar en el plazo de cinco días. La apelación deberá presentarse por escrito ante el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. En caso que el fallo de la Corte Marítima no fuere apelado, deberá elevarse en consulta al Director.

IV.- FALLO DEFINITIVO POR EL DIRECTOR GENERAL DEL TERRITORIOMARITIMO Y DE MARINA MERCANTE

Art. 162.- El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante podrá ordenar que se practiquen nuevas diligencias para mejor resolver, una vez recibido el sumario conforme a lo dispuesto en el Artículo 161.-

Cumplidas dichas diligencias, el Director dictará fallo definitivo imponiendo las sanciones que correspondan en su caso. Dicho fallo no será susceptible de recurso alguno.

Art. 162 bis.- Una vez terminado el procedimiento señalado en los Artículos 156 a 162, podrán los interesados o terceros solicitar copias autorizadas del fallo emitido, previa cancelación de los gastos de copia.

A requerimiento de la Justicia Ordinaria se podrá otorgar copia de cualquier pieza del sumario.

V.- NORMAS SOBRE AUXILIOS

Art. 163.- Los capitanes de puerto son los llamados preferentemente a prestar los auxilios necesarios, en caso de naufragio o varamiento y serán responsables de cualquier descuido o negligencia.

Art. 164.- A falta del capitán del buque o de los agentes de seguro, incumbe al Capitán de Puerto dirigir las operaciones de salvamento y en todo caso dictar las medidas necesarias para la seguridad de las personas y objetos salvados. En estas funciones los capitanes de puerto procederán con arreglo a lo prescrito en los Arts. 130³⁵ y siguientes de la Ley de Navegación, pero en lo que respecta a mercaderías o especies náufragas, se atenderán a lo dispuesto en el párrafo IV, Título II del Libro Segundo de la Ordenanza de Aduanas que trata del naufragio de las especies procedentes de él.³⁶

Art. 165.- El capitán de toda nave que en estado de inminente peligro arribe a alguno de los puertos de la República, lo pondrá en conocimiento del Capitán de Puerto, para que se le faciliten los auxilios necesarios.

Art. 166º.- En caso de temporal, varada, incendio u otro cualquier peligro, es deber de todas las naves, vapores, remolcadores o embarcaciones surtos en los puertos, prestar, al que los necesite, todos los auxilios posibles de remolque, cadena, espías, anclas, etc., gente de que puede disponer a requisición del Capitán de Puerto, bajo pena de multa al que no lo haga o desobedeciere.

Art. 167.- El Capitán de Puerto determinará la indemnización que los socorridos deberán abonar por los servicios prestados o por el deterioro o pérdida de los artículos que se le hubieren facilitado conforme a lo dispuesto en el Art. 1165 del Código de Comercio, y 638 del Código Civil.³⁷

Art. 168.- Todo buque amarrado o fondeado mantendrá en el agua o lista para arriar una embarcación para prestar los auxilios necesarios en caso de accidente.

Art. 169.- Toda embarcación surta en el puerto que esté en peligro y requiera ayuda o auxilio de otros buques o de la costa, usará las siguientes señales juntas o separadas, a saber:

Durante el día:

- 1.- Un cañonazo u otra señal explosiva, hecha a intervalos de un minuto, aproximadamente.
- 2.- La señal NC del Código Internacional de Señales, que significa: "Estoy en peligro o apuro y necesito inmediato auxilio".
- 3.- Un sonido continuo con cualquier aparato de señales de niebla.

³⁵ Debe entenderse Art. 132.

³⁶ Ver Arts. 49 y siguientes de la Ordenanza de Aduanas. (D.F.L. N° 2/1998).

³⁷ Ver Código de Comercio, Libro III.

- 4.- La señal SOS hecha por radiotelegrafía o por cualquier otro medio de hacer señales a distancia.
- 5.- La señal de distancia, que consiste en una bandera cuadra, y por encima o debajo de ella, una bola o cosa semejante a ella.

Durante la noche:

- 1.- Un cañonazo u otra señal explosiva, hecha a intervalos de un minuto, aproximadamente.
- 2.- Llamadas en el buque (quemando brea, aceite, etc.).
- 3.- Cohetes o granadas que despidan estrellas luminosas de cualquier color y clase, lanzadas a intervalos cortos y una cada vez.
- 4.- Un sonido continuo con cualquier aparato de señales de niebla.
- 5.- La señal SOS hecha por radiotelegrafía o por cualquier otro medio de hacer señales a distancia.

Art. 170.- La señal de inteligencia del Código Internacional servirá como contestación a las que se hagan de día solicitando auxilio y un cohete de luces de color rojo reemplazará a ésta, si es de noche. La señal "DN" (voy en auxilio de UD.), del Código Internacional, servirá de aviso de que la lancha o bote salvavidas ha partido a prestar auxilio. Una luz de bengala acompañada de cohetes substituirá en la noche a esta señal.

CAPÍTULO XX

USO DE BANDERA Y SILBATOS

Art. 171.- Todo buque nacional o extranjero al arribar a cualquier puerto de la República, traerá izada la señal distintiva internacional que le corresponde en una driza del palo trinquete y la bandera nacional de Chile en el tope del mismo. El que incurra en omisión o mostrare una señal distinta de la que está asignada, será multado.

Art. 172.- Los buques de toda nacionalidad y procedencia izarán la bandera "Q" en una driza del palo trinquete o de la galga, desde que se acerquen al puerto, hasta que fueren puestos en "Libre Plática".

Art. 173.- También deberán traer izada todos los buques, la bandera de su nación, en la forma que se acostumbra hacerlo en la Marina de su país.

Art. 174.- En los buques nacionales, la bandera de la República, se izará siempre en los sitios de preferencia que aquí se establecen: pico del mesana en los buques a vela y si tienen un solo palo se izará al tope del mismo; en los vapores se izará en el sitio de honor que corresponda al centro de coronamiento de la popa, en su asta bien proporcionada que arranque del mismo casco, ya sea en puerto o navegando. Junto a la bandera nacional no se izará ninguna otra clase de banderas ni distintivos.

Art. 175.- Tanto los buques nacionales como los extranjeros podrán usar libremente las banderas que correspondan a los puertos de su matrícula, a sus compañías, empresas o casas armadoras y también las de su nombre.

Art. 176.- Siempre que un buque necesite secar u orear las banderas de sus Códigos y las demás que usare, solicitará permiso del Capitán de Puerto para hacerlo y evitará el intercalar entre éstas, banderas nacionales o extrajeras, pues estas últimas, sólo se pondrán a secar tendiéndolas horizontalmente o en forma que no queden visibles desde fuera.

Art. 177.- Es prohibido a los buques nacionales o extranjeros que estén fondeados en el puerto, izar en astas, vergas, picos, galgas o tope de los palos, cualquiera bandera o grupo de banderas que no tengan un significado interpretable por el Código Internacional de Señales. En consecuencia, las banderas "B", "P", "Q", "V" y "W", sólo podrán usarse aisladamente, de acuerdo con su estricto significado internacional.

Art. 178.- Las manifestaciones de regocijo que quieran exteriorizarse con empavesado completo o medio empavesado, como las de duelo, izando a media asta el pabellón nacional de la nave, sólo podrán realizarse previa autorización expresa del Capitán de Puerto. Esta autorización es facultativa del Capitán de Puerto, quien procederá según sean fundadas las razones que se hagan valer.

Art. 179.- Cuando lo que se trata de celebrar o sentir, sea un aniversario o fiesta nacional o un duelo al que se ha adherido la nación chilena, no se requerirá solicitar autorización alguna.

Art. 180.- La Capitanía de Puerto, tomará nota de los barcos extranjeros que se asocien a nuestras manifestaciones y enviará a cada uno de ellos, a su ayudante con la misión de agradecer a su nombre, su gentil comportamiento.

Art. 181.- En la bandera de la República no se admitirán letras, símbolos, ni contraseñas de ninguna clase; debe conservarse inalterablemente con arreglo a la ley N° 2.597, del 11 de enero de 1912.

Art. 182.- Los silbatos, sirenas u otros aparatos emisores de sonidos de uso a bordo, no podrán ser usados en puerto sino con sujeción estricta a lo que establece el Reglamento Internacional para "Prevenir Colisiones en la Mar", por tanto, cualquier manifestación que se haga por medio de estos aparatos, ya sea de júbilo u otra índole extraña a las necesidades de navegación, será sancionado por la Capitanía de Puerto con multa.

Art. 183.- Cuando un vapor del tránsito o de cualquier clase quisiera llamar la atención de otro buque, lo hará con un sonido prolongado de su silbato, cuya duración no será menor de cuatro segundos, ni mayor de seis; la regla fácil y práctica para no equivocarse consistirá en contar despacio los números desde uno hasta el cinco. En ningún caso se darán sonidos cortos para llamar la atención, pues éstos sólo se usarán para indicar a otro buque o embarcación que se tenga a la vista la evolución que se va hacer.

Art. 184.- En concordancia con lo que se establece en el art. 182, quedan prohibidas las pitadas que tenían por objeto llamar a los pasajeros, pedir visita, despedirse al salir, pedir lanchas, despachos, etc., porque, a más de ser innecesarios,

perjudican al buen servicio de la policía portuaria y el tránsito cuando se da el caso de que tales pitadas suenen al mismo tiempo que las de un vapor que está indicando la evolución que va hacer o está haciendo en ese momento; también porque se confundirían con las de un vapor que pidiera auxilio y, por último, porque siendo numerosa la población que vive a flote, no es lícito perturbar el sueño de los que estuvieren descansando.

CAPÍTULO XXI

Art. 185 al Art. 188 derogados por D.S. (M) N° 1, de 6 de enero de 1992, "Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática", publicado en el D.O. N° 34.419, de 18 de noviembre de 1992.³⁸

CAPÍTULO XXII EMBARCO Y DESEMBARCO DE NAVEGANTES

Art. 189.- Los capitanes de nave deberán firmar ante el Capitán de Puerto, el contrato de embarco de oficiales y tripulantes, el que expresará en su encabezamiento:

- 1) el nombre de la nave y puerto de matrícula.
- 2) clase de navegación.
- 3) alojamiento (con o sin ropa), (equivalencia en dinero).
- 4) porcentaje de recargo sobre el sueldo o salario en los casos de viajes al extranjero.
- 5) equivalencia de la moneda cuando el pago se verifique en el extranjero.
- 6) fecha de pago de los sueldos.
- 7) duración del contrato, y
- 8) puerto de término del contrato.

Art. 190.- A continuación se individualizará a los navegantes, se colocarán las condiciones del contrato, su determinación y liquidación, conforme al Título V, Libro I del Código del Trabajo.³⁹

Art. 191.- El contrato será firmado en dos ejemplares por cada uno de los contratados y si no supieren hacerlo estamparán su impresión digital. Uno de estos ejemplares quedará archivado en la oficina del Capitán de Puerto y otro con el V° B° de éste, lo conservará el Capitán de la nave. En éste se irán haciendo todas las anotaciones de los sueldos, embarcos y desembarcos durante el viaje, que serán visados por los capitanes de puerto o cónsules y será devuelto al término del viaje al Capitán de Puerto de origen.

Art. 192.- Las libretas de matrículas del personal de tripulantes que ha firmado rol deberán encontrarse en poder del contador del vapor respectivo, quien las devolverá a los interesados al desembarco de éstos. En la copia del contrato que se archivará en la Capitanía de Puerto, los contadores dejarán constancia firmada de las libretas que tiene en su poder.⁴⁰

³⁸ D.S. (M) N° 1/1992, Artículo 167.

³⁹ Ver "Código del Trabajo", Arts. 96 y siguientes.

⁴⁰ Ver D.S. (T) N° 26/87, "Reglamento de Trabajo a Bordo en Naves de la Marina Mercante". (TM-019).

Art. 193.- No podrán los capitanes de buques embarcar, ni desembarcar individuo alguno de su tripulación sin previo conocimiento del Capitán de Puerto, de conformidad con las prescripciones del Título V, del Código del Trabajo, debiendo dejar constancia de ello en la libreta del interesado. En la anotación del desembarco se expresará si ha cumplido o no su contrato, su conducta o motivo de aquel, como también cualquiera otra circunstancia, certificación que le servirá para su nuevo embarco. En las libretas de matrícula no se anotarán las faltas y castigos.

Art. 194.- No podrán los capitanes de buques extranjeros embarcar o desembarcar ciudadano chileno alguno, para o de su tripulación sin permiso del Capitán de Puerto y de acuerdo con el "Reglamento para el Embarco de Ciudadanos Chilenos en Naves Extranjeras". El que lo hiciere contraviniendo a esta disposición, incurrirá en la sanción correspondiente, de la cual serán responsables sus consignatarios.

Los mismos capitanes para embarcar ciudadanos extranjeros en sus naves como tripulantes, se regirán por las leyes de su país en cuanto a los contratos, debiendo efectuarlos en el Consulado respectivo, con la anuencia del Capitán de Puerto y Policía Internacional (Investigaciones), para los efectos del cumplimiento de los reglamentos concernientes en lo que se refiere a la salida de extranjeros del país.

Art. 195.- Si un capitán de nave extranjera tuviere que desembarcar alguno de sus tripulantes, deberá hacerlo con previo conocimiento del Capitán de Puerto y por intermedio del Cónsul respectivo. Dichos tripulantes deberán estar premunidos de sus pasaportes y demás documentos que comprueben fehacientemente su identidad y buenos antecedentes, de acuerdo con las prescripciones de la ley de residencia.

Art. 196.- Todo tripulante de un Mercante Nacional, que baje a tierra con permiso o en comisión y no regrese por cualquier circunstancia a bordo en el tiempo determinado, quedándose en un puerto de la República, deberá presentarse al Capitán de Puerto respectivo dentro de las 96 horas de su ausencia a bordo. Si no lo hiciere incurrirá en las sanciones disciplinarias que correspondan, sin perjuicio de lo dispuesto en el Art. 85, de la ley de navegación en su caso.

El Capitán de Puerto dejará constancia en el bitácora de guardia de la capitanía, de las fechas en que se presenten los tripulantes que no han continuado viaje en sus buques.

En el mismo caso en puertos extranjeros, los tripulantes deberán presentarse al Cónsul chileno, dentro de las 48 horas de ausencia a bordo y los que no lo hicieren serán igualmente declarados desertores.

CAPÍTULO XXIII

SALIDA DE BUQUES

Art 197 al Art. 221. Derogados por Decreto supremo (M) N° 364, de 29 de abril de 1980, "Reglamento de Recepción y Despacho de Naves".⁴¹

⁴¹ Ver D.S. (M) N° 364/80, "Reglamento de Recepción y Despacho de Naves". (TM-006).

CAPÍTULO XXIV

TRANSPORTE DE PASAJEROS

Art. 222.- Todo vapor que traiga pasajeros para los puertos de la República o los embarque en ellos con destino a otros puertos nacionales o extranjeros, deberá reunir las condiciones de comodidad, seguridad e higiene que se requieren para el transporte de personas, debiendo tener los otorgamientos correspondientes para las mismas, según la categoría de sus boletos de pasajes. En ningún caso se permitirá que vengan hacinados sobre la cubierta, aunque se trate de emigrantes; ni tampoco que persona alguna se embarque como pasajeros en tales condiciones, aunque así lo solicite, todas deberán tener albergue en las instalaciones construidas exprofeso para este objeto. Este artículo se refiere en su ordenanza a los buques de todas las banderas, sin que admita excepciones de ninguna clase.

Art. 223.- Los buques debidamente equipados para el transporte de pasajeros no podrán llegar a los puertos de la República con mayor número del que corresponde a su capacidad certificada con arreglo a las leyes de su bandera, rigiendo el mismo precepto para cuando embarque pasajeros en los puertos nacionales, en cuyo caso, no podrán tomar, sino el número justo que corresponda a la capacidad que tenga disponible.

Art. 224.- En el sitio destinado a los pasajeros de tercera clase se colocará, en parte visible, un cuadro firmado por el Capitán y el Contador, en el que se indicará la clase de alojamiento a que tienen derecho, comidas, agua dulce, etc.

Art. 225.- Los buques que se dediquen al transporte de pasajeros, estarán obligados a tener, para el caso de salvamento, el número suficiente de botes salvavidas, para contener el número máximo autorizado de pasajeros que puede llevar la nave, más el total de la dotación, según su rol. Estos botes deben ir colgados de pescantes o dispuestos en tal forma que puedan ser arriados al agua, con una demora máxima de tres minutos cada uno.

Los botes podrán ser reemplazados en número razonable, por balsas de tipo aprobado.

Art. 226.- Los buques que conducen pasajeros, deben contar con una dotación de chalecos salvavidas suficientes para suministrar uno a cada pasajero y a cada tripulante.

Una proporción razonable de los chalecos salvavidas, debe ser de menor porte para que puedan servir a niños.

Los salvavidas antes citados, deben ir distribuidos en los camarotes de pasajeros y oficiales, y en cajones a propósitos, ubicados en las cercanías de los botes salvavidas. Además, en el puente de mando, cubierta de paseo y toldilla deben llevarse salvavidas circulares y de patente (luminosas) en el número que disponga la Comisión de Reconocimiento de Naves.

Art. 227.- Tanto los botes como los elementos de salvataje, deberán ser sometidos a prueba por la Comisión de Reconocimiento de Naves, por lo menos una vez al año y las deficiencias que se notaren deberán ser subsanadas inmediatamente. Sin perjuicio de lo antes expuesto, los capitanes de naves, especialmente de las que conducen pasajeros, dispondrán, tan a menudo como sea posible, ejercicios de abandono

del buque, con el fin de adiestrar a su gente e instruir a los pasajeros en este ejercicio. Cuando se practique este ejercicio se dejará constancia en el bitácora del buque.

Art. 228.- Todos los vapores y muy especialmente los que conducen pasajeros, deben estar dotados de bombas de achique potente de doble acción, que puedan extraer o suministrar agua de todos los compartimientos de la nave y a la vez alimenten cañerías debidamente distribuidas en cubierta, pasillos, cámaras, etc., con grifos para conectar mangueras y poder así atacar cualquier principio de incendio que se produzca a bordo.

Además de lo expuesto, los barcos que conducen pasajeros deben tener una dotación reglamentaria de extintores de incendio de patente comprobada.

Todos estos elementos deben conservarse en perfectas condiciones de funcionamiento y los extintores deben ser recargados cada seis meses con carga nueva, debiendo la Comisión de Reconocimiento de Naves cerciorarse del correcto funcionamiento de estos elementos.

Art. 229.- Todo vapor que se dedique al transporte de pasajeros, debe estar dotado con número suficiente de baldes y hachas de mano para el servicio contra incendio. Los baldes deberán estar siempre al alcance rápido de la tripulación.

Art. 230.- Los vapores que, dedicándose al transporte de pasajeros, lleven carga en sus bodegas y en los pañoles que queden debajo de la cubierta, deberán tener sistema de inundación con el objeto de extinguir incendios, o bien llevarán con este fin otro sistema de cañerías aprobado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante para inundar con agua, vapores o gases cualquier compartimiento o bodega afectado por el fuego.

Art. 231.- Las naves que carguen azufre, salitre u otras materias que al quemarse produzcan gases tóxicos, deberán tener como dotación, un equipo de máscara para gases asfixiantes, para el uso de la tripulación que tenga que atacar el incendio; una de éstas deberá ser destinada al Radiotelegrafista para que pueda cumplir sus obligaciones, sin ser afectado por los gases.

Art. 232.- Los vapores de pasajeros, cuando carguen en cubierta materiales de fácil combustión, los cubrirán totalmente con buenas lonas o telas enceradas. El pasto seco, el algodón y el cáñamo, deben recibirse en fardos apretados.

Art. 233.- De acuerdo con el Art. 129, inciso h), las naves que conduzcan pasajeros no pueden transportar inflamables o explosivos de primer grupo.

Art. 234.- Cuando se trate de viajes o excursiones cortas, que no pasen de 5 horas de navegación, los vapores fluviales o costaneros podrán llevar, a más del número reglamentario de pasajeros que corresponde a su capacidad, un excedente que fijará el Capitán de Puerto, según las circunstancias de mar y viento, naturaleza del viaje y siempre que haya espacio para ello en las cubiertas, salones y toldillas, sin que peligre la estabilidad del buque.

Art. 235.- Corresponde a los capitanes de puerto el ejercer una vigilancia severa y constante, sobre el cumplimiento de todos los reglamentos y disposiciones relativas al embarco, transporte y desembarco de pasajeros, aplicando las sanciones que acuerde el presente reglamento, cuando no sean cumplidos y dando cuenta a la

superioridad de todo defecto que encontraren en los buques y de cualquier abuso que se cometa en los mismos.

CAPÍTULO XXV

INCENDIOS

Art. 236.- Cuando en cualquier buque surto en los puertos o dársenas se declare un principio de incendio, deberá éste, si es de día, izar la señal del Código Internacional "NQ", o la señal de pedir auxilio a larga distancia. Si el hecho ocurriese de noche recurrirá, en conjunto o separadamente a las cinco señales que el mismo Código Internacional especifica para pedir auxilio de noche y que fueron detallados en el Art. 169 de este Reglamento.

Art. 237.- En los casos que anteceden, el Capitán de Puerto con su personal y elementos de auxilio, tomará las providencias necesarias, para aislar y extinguir el fuego, asumiendo la dirección superior de las maniobras en caso de que concurran a prestar auxilio, otros elementos oficiales o particulares.

Art. 238.- Siempre que se produzca un incendio a bordo de un buque que se encuentre dentro de dársenas o atracados a muelles o malecones o fondeado en parte de movimiento de una bahía, se procederá a retirarlo de dicho lugar o varadero con la premura que el caso requiera y por el medio que las circunstancias aconsejen a donde, en caso de hundirse, no obstruya la navegación dentro del puerto.

Art. 239.- Para el cumplimiento del artículo anterior el Capitán de Puerto está facultado, para remover inmediatamente a los buques que por estar inmediatos a aquel en que se haya declarado el fuego, convenga mudarlos de sitio, para alejarlos del peligro o facilitar los trabajos o maniobras que hayan de practicarse en el buque donde se hubiere declarado el incendio.

Art. 240.- Todo daño o averías que resulten a consecuencia de los trabajos y maniobras que sea necesario practicar para extinguir el fuego, aislar el buque que lo tenga, remover a los inmediatos, extraer la carga de un buque incendiado o inundar sus bodegas de agua o con vapor, se imputarán a fuerza mayor, que no pueden ser controladas por la voluntad humana. Lo mismo debe entenderse de las anclas, cadenas o espías que se pierden y de las amarras que se piquen cuando fuere necesario para facilitar el alejamiento o aislamiento del buque que tuviere fuego a su bordo, sin perjuicio del esclarecimiento de las causas del accidente, del proceso del trabajo y maniobras que hayan tenido por consecuencia, y también de las acciones legales que correspondan en todas y cada una de las fases del siniestro, bien sea en relación con el buque que haya sufrido el incendio o con los que hayan sido damnificados por causa o derivación de los efectos del fuego.

CAPÍTULO XXVI

APERTURA Y CLAUSURA DE LOS PUERTOS

Art. 241.- Los puertos de la República se abrirán a las 07:00 horas desde el 15 de abril hasta el 14 de octubre y a las 06:00 horas desde el 15 de octubre hasta el 14 de abril inclusive.

Se cerrarán durante todos los días del año a las 24:00 horas, a menos que ocurra un caso de emergencia o socorro. Las autoridades Marítimas podrán cerrar total o parcialmente los puertos por mal tiempo, conmoción interior, huelgas, catástrofes, siniestros en la bahía y otras causas calificadas por dicha Autoridad, debiendo en todos los casos informarse de las medidas adoptadas a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

El cierre del puerto comprende una serie de medidas que incluyen la suspensión total o parcial del tránsito o actividades marítimas, estado de alerta de la Capitanía de Puerto, de los remolcadores de servicio, de los botes salvavidas, etc.

Art. 242.- Los capitanes de puerto podrán recibir o despachar toda nave o embarcación menor que arribe a los puertos durante las horas de clausura fijadas en el artículo anterior, siempre que exista la necesidad de hacerlo y que sea a petición escrita del armador o agente.

Las naves nacionales con permiso para efectuar el comercio de cabotaje, las regionales o especiales de las provincias de Llanquihue, Chiloé, Aysén y Magallanes, como también las naves que trafican por ríos y lagos navegables de la República, serán atendidos a cualquiera hora de su arribo o zarpe de los puertos, bastando sólo que los capitanes de naves lo soliciten directamente por telefonía o por medio de la agencia respectiva.

Art. 243.- El procedimiento para la percepción y cancelación de las gratificaciones que estipula el Art. 38 del DFL. N° 292 será el siguiente:⁴²

CAPÍTULO XXVII

PESCA Y CAZA MARINA

Art. 244.- Dentro de las aguas chilenas sólo podrán cazar y pescar libremente los chilenos y extranjeros domiciliados, salvo los extranjeros no domiciliados que cuenten con la correspondiente autorización y en las condiciones que disponga la autoridad competente. Se podrá también pescar y cazar libremente en los ríos y lagos de uso público, sin otra restricción que la dispuesta en la ley de Pesca y Caza y su Reglamento. Los capitanes de puerto velarán por el cumplimiento de los Reglamentos sobre Pesca y Caza que dicte el Ministerio de Agricultura, y exigirán que los pescadores

⁴² Ver D.S. (M) N° 427/79, "Reglamento de Tarifas y Derechos de la D.G.T.M. y M.M.". (TM-034).

D.S. (M) N° 1088, del 26 de diciembre de 1978, publicado en el Diario Oficial del 30 de diciembre de 1978, derogó toda disposición contraria a lo establecido en el Reglamento de Tarifas.

estén matriculados conforme al Reglamento General de Matrícula para el Personal de Gente de Mar, Fluvial y Lacustre.^{43 44}

Los barcos pesqueros y los cazaballenas de nacionalidad extranjera que, sin la debida autorización o excediendo los términos de ella, fueren sorprendidos pescando o cazando dentro de las aguas chilenas, serán aprehendidos y conducidos a puerto, donde la Autoridad Marítima instruirá la investigación sumaria correspondiente con el fin de determinar la naturaleza de la infracción cometida.

Se considera infractora a toda nave que sea encontrada en las aguas y mar referido, aún cuando no sea portadora de productos de pesca o caza alguno, si no pudiera justificar ampliamente la razón de su permanencia en tales aguas y mar.

El producto de la pesca y la caza caerá en comiso. El Inspector Local de Pesca y Caza venderá dicho producto y los dineros que se obtengan con la venta serán enterados en la Tesorería correspondiente en cuenta de depósito, hasta el término del sumario correspondiente.

La nave infractora podrá zarpar en cualquier momento, aún durante la sustanciación del sumario si su Capitán reconoce por escrito haber cometido la infracción y si se entera el máximo de la multa que corresponda aplicar conforme al inciso 2°.

La resolución definitiva del sumario corresponderá al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, quién habiendo mérito para ello, deberá pronunciarse sobre el monto de la multa a aplicar y confirmará el comiso de las mercaderías, cuyo valor se ingresará en arcas fiscales con cargo al depósito efectuado en su oportunidad, sin perjuicio del pago de la multa correspondiente.

El capitán de la nave tendrá personería suficiente para representar a los armadores de la nave.

El capitán de la nave o aeronave de bandera nacional que haya constatado la presencia de barcos pesqueros o cazaballenas extranjeros en las aguas y mares indicados en el inciso 2°, queda obligado a denunciar el hecho por radio a las autoridades respectivas, señalando con precisión la ubicación de dichos barcos.

Art. 245.- La pesca con dinamita u otras sustancias explosivas, es estrictamente prohibida, tanto en los puertos como en las costas de la República.

Art. 246.- Las embarcaciones menores no podrán pescar, ni tender redes en las zonas en que hubiere buques fondeados, ni menos comerciar con ellos, sin permiso escrito del Capitán de Puerto y del jefe del resguardo. Lo mismo se entenderá respecto de cualquier clase de embarcaciones, cuyos tripulantes o pasajeros quieran pescar.

Art. 247.- Prohíbese la pesca de moluscos y el lavado de peces en las vecindades de los desagües de las poblaciones y otros parajes inadecuados para estos usos, cuyos límites fijará, en cada caso, el Capitán de Puerto Local; asimismo prohíbese

⁴³ D.S. N° 430/92, (texto refundido), “Ley General de Pesca y Acuicultura”. (TM-066).

⁴⁴ Ver D.S. (M) N° 153/66, “Reglamento General de Matrículas del Personal de Gente de Mar, Fluvial y Lacustre”. (TM-028).

expendir al público el producto de la pesca, si no se hace sobre canastos, sacos o lonas y bajo ninguna circunstancia será puesto a raíz del suelo.

Art. 248.- La explotación de los bancos de moluscos existentes dentro de los puertos habilitados para el comercio, sólo podrá efectuarse durante las horas que señala el Art. 241 de este Reglamento.

Art. 249.- El Capitán de Puerto, de acuerdo con la inspección de pesca y caza fijará la ubicación de los depósitos ostreros, en forma queden cómodamente situados para el propietario y en situación de que se asegure también la higiénica conservación del marisco.

Art. 250.- Se prohíbe a las naves destinadas a la pesca dedicarse al comercio de cabotaje, pudiendo sólo hacerlo con las materias primas necesarias para la industria, con el permiso que exige el Art. 4º de la Ley N° 6.415, que reserva el comercio de cabotaje a las Naves chilenas. Las que infrinjan esta disposición serán sancionadas conforme lo establece dicha ley.⁴⁵

CAPÍTULO XXVIII

BOYAS Y MUERTOS

Art. 251.- Sólo con autorización expresa de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante se podrá fondear boyas, muertos, orinques o rejeras en los puertos y bahías del litoral de la República.⁴⁶

Los interesados solicitarán esta autorización por escrito y será concedida, previo informe de la Capitanía de Puerto correspondiente.

Los trabajos de fondeo y recorrido de boyas etc., los ejecutará o supervigilará la respectiva Capitanía de Puerto por intermedio de los prácticos de su dependencia, designando el lugar y forma de fondeo como asimismo el color, número o letra con que deban marcarse.

Los trabajos que se hicieren sin ajustarse a las disposiciones de este artículo serán removidos y sus ejecutores sancionados con multa.

Art. 252.- Como condición esencial de estas concesiones, quedará reconocido el derecho de las naves de la Armada Nacional para ocuparlas, sin gravamen alguno, las que serán desocupadas tan pronto como los propietarios o agentes avisen al Capitán de Puerto la llegada de sus vapores.

Art. 253.- Los propietarios de boyas o muertos deberán también levantarlas a lo menos cada dos años para cerciorarse de la seguridad de sus grilletes o amarras, dando aviso previo al Capitán de Puerto, el que expedirá certificado de haberse efectuado la recorrida.

⁴⁵ Ley 12.041, derogó Ley 6.415.

⁴⁶ Ver D.S. (M) N° 9/18, “Reglamento sobre Concesiones Marítimas”. (TM-020).

Este trabajo deberá ser supervisado por el práctico del puerto, y la tarifa será la fijada en el Reglamento General del Pilotaje y Practicaje, como también las demás disposiciones para llevarlo a cabo. Cuidarán igualmente de que las boyas no estén entre aguas

Art. 254.- Cuando por avería o por haberse corrido las boyas, etc., produjesen trastornos en el tránsito de un puerto u ofreciesen peligro para la navegación, los propietarios, a requerimiento de la Capitanía de Puerto, deberán rectificar o corregir el defecto bajo pena de multa y esta sanción será sin perjuicio de los gastos de ejecución de la operación por su cuenta y la responsabilidad por los daños que causaren.

Art. 255.- En cada Capitanía de Puerto se llevará un libro destinado al registro de boyas y muertos, en que se anotará el número o señal distintiva, el color, su clase, característica y clase de amarras, fecha en que se ha fondeado o establecido, lugar de la bahía, fecha en que se ha levantado, nombre del dueño y observaciones.

Art. 256.- Pertenecen a la primera clase, las boyas o muertos destinados a naves que midan de dos mil toneladas para arriba; a la segunda clase, las destinadas a naves y remolcadores de menos de dos mil toneladas; a la tercera clase, las destinadas al uso de lanchas cisternas y faluchos cerrados, y a la cuarta clase, las destinadas al uso de lanchas de carga abierta y botes.

CAPÍTULO XXIX

ANCLAS, CADENAS, ESPECIES NÁUFRAGAS O ABANDONADAS

Art. 257.- Está prohibido, sin previa autorización del Capitán de Puerto, rastrear anclas o cadenas u otros objetos del fondo del mar; y cuando éstas se pierdan, debe dársele aviso, manifestando el peso, clase, dimensiones y demás datos que la identifiquen.⁴⁷

Art. 258.- Cuando por accidente una nave dejare una de sus anclas, cadenas u otras especies caídas al mar en su fondeadero, deberá dar aviso inmediato a la Capitanía de Puerto, y sus agentes dispondrán lo pertinente dentro de las próximas 24 horas para rastrearlas y extraerlas.

Si esto no se hiciere, la Capitanía de Puerto hará la extracción por cuenta de la nave, y sancionará a quién corresponda, si la omisión de cumplir lo dispuesto se debiera a negligencia.

Art. 259.- Si en caso del artículo precedente, el Capitán de Puerto tuviere que hacer levantar las anclas o cadenas, las entregará bajo inventario a la Aduana para que se proceda a lo dispuesto en el párrafo 4, Título II del Libro segundo de las Ordenanzas de Aduana. Los agentes o dueños de las anclas o cadenas, antes de retirarlas de la Aduana, deberán comprobar ante el jefe de ella, haber abonado los gastos de extracción de las especies, fijado por el Capitán de Puerto y haber pagado la multa si la hubiere.

⁴⁷ Ver D.S. (M) N° 9/18, "Reglamento sobre Concesiones Marítimas". (TM-020).

Art. 260.- Toda ancla, cadena o cualquier otro objeto que se hallare en el fondo o flotando sobre las aguas del puerto o litoral, o sea recogido en las costas sea o no arrojado a ellas por el mar, debe ser puesto inmediatamente a disposición del Capitán de Puerto, quién lo enviará bajo inventario a la Aduana respectiva, para los efectos de ser entregado a su dueño o para que se proceda en conformidad al Art. 120 de la Ordenanza de Aduana.⁴⁸

El infractor de este artículo quedará sometido a las penas que establece el Art. 631º del Código Civil.

Las embarcaciones menores que se hallaren flotando o varadas serán entregadas directamente a sus dueños por el Capitán de Puerto, previo cumplimiento del Art. 167 y si el dueño no apareciese, se ceñirán a las disposiciones anteriores; pero en el caso de naufragios, se atenderá a lo dispuesto en el Art. 135 de la Ley de Navegación.

Art. 261.- Las construcciones particulares en ruinas, que se hallen dentro de la jurisdicción marítima, que hallan sido abandonadas por sus dueños según declaración escrita, podrán ser entregadas a cualquier persona que la solicite para extraer los materiales, previa autorización de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

CAPÍTULO XXX

POLICÍA DE LOS PUERTOS

Art. 262.- Se prohíbe a los tripulantes de los buques, tanto nacionales como extranjeros, bajar a tierra con cuchillo, puñal, daga, bastón con estoque y toda arma cortante o arma de fuego o contundentes. Los infractores incurrirán en las penas que establece el Art. 494º, inciso 3º del Código Penal.

Art. 263.- Queda prohibido a los capitanes y patronos de naves cualquier bandera y a los propietarios de embarcaciones, dar asilo u ocultar a bordo a los delincuentes nacionales o extranjeros y a los desertores del Ejército o de la Armada.

Art. 264.- En las rondas practicadas por el personal de las capitánías de puerto, éste tendrá facultades para visitar, tanto de día como de noche, cualquier nave nacional o extranjera, sea cual fuese su clase (salvo los buques de guerra), los diques, muelles, malecones, astilleros y demás lugares del puerto que estén dentro de su jurisdicción.

Art. 265.- Ninguna persona podrá negarse a dar su nombre y apellido u otras informaciones, cuando sea requerida por la ronda.

La ronda tendrá facultad de proceder a detener a las personas cogidas en flagrante delito o sospechosos o que se rebelaren contra el Capitán u Oficial de Guardia de una nave.

Art. 266.- La resistencia, los ultrajes, las violencias o vías de hecho contra el personal de la Capitanía de Puerto, en el ejercicio de sus funciones o a causa de ellas, se considerarán como hechos a los agentes de la fuerza pública.

⁴⁸ Debe entenderse Art. 52 de la Ordenanza de Aduanas.

Art. 266° bis.- Los Oficiales y Gente de Mar que ejerzan funciones de policía marítima, usarán como distintivo una placa, que los identificará como tales, según modelo que determinará por resolución el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.⁴⁹

CAPÍTULO XXXI

CRÍMENES, DELITOS O FALTAS COMETIDAS A BORDO

Art. 267.- Los capitanes de buques mercantes, chilenos o extranjeros, que arriben a puerto chileno o estén fondeados en ellos, están obligados a dar cuenta de todo crimen o simple delito que se cometa a bordo de sus buques durante el viaje o en su estadía en el puerto. El parte respectivo deberá ir acompañado de la investigación sumaria que se haya hecho a bordo y que tramitada en forma servirá de parte cabeza, para el sumario que deberá sustanciar el Juez competente.

La investigación sumaria la hará el capitán de la nave cuando el hecho ocurrió en alta mar, y corresponderá al Capitán de Puerto, cuando haya sido al arribo o en la estadía de la nave en su jurisdicción.

Art. 268.- Para estos fines, el capitán de la nave o el Capitán de Puerto, en su caso comenzará por establecer las pruebas del delito, susceptibles de desaparecer, recogerá y pondrá en custodia cuando conduzca a su comprobación y a la identificación de los delincuentes, interrogando a los inculcados y a los testigos y practicará todas las diligencias que crea necesarias para facilitar la tramitación judicial.

Art. 269.- Cuando se trate de hurto o robo, procederá a acreditar la preexistencia de la carga u objetos sustraídos, valorizándolos para los efectos de las responsabilidades y la identificación de los que se encontraren en poder de los reos o tercera persona; reconocerá la fractura de escotillas, puertas, armarios, etc., que hayan sido violados y dejara en el sumario testimonio de los rastros o vestigios que hubieren dejado los delincuentes.

Art. 270.- En los casos de homicidios o lesiones, el cirujano del buque practicará el reconocimiento del occiso o herido y en su informe describirá las lesiones, indicando el instrumento con que se le hayan inferido y los órganos afectados y estableciendo cual ha sido la causa precisa de la muerte o el tiempo que durará la curación.

Art. 271.- Los Capitanes de Puerto harán aprehender por la fuerza pública a los criminales o delincuentes que se encuentren a bordo de las naves mercantes surtas en el puerto o en el recinto de la bahía afecto a su jurisdicción y los pondrán a disposición del Juzgado del Crimen que corresponda junto con los antecedentes respectivos.

Art. 272.- En los casos de faltas cometidas por la tripulación, los capitanes de naves en sus partes al Capitán de Puerto, incluirán los siguientes datos:

- a) Nombres completos de los tripulantes que se mencionan y número de matrícula;

⁴⁹ D.S. N° 193, de 17 de Julio de 2009. (D.O. N° 39.454, de 4 de septiembre de 2009)

- b) Puerto, fecha y hora en que sucedieron los hechos;
- c) Indicar si el vapor estaba en servicio de puerto o en guardia de mar;
- d) Indicar si los tripulantes que han cometido faltas son de la guardia franca, de retén o de guardia;
- e) Si se ha originado atraso en la salida del vapor, indicar la hora de zarpe fijada y la hora en que zarpó;
- f) Dejar constancia si se han hecho o no las anotaciones correspondientes en el bitácora y libro de castigos.
- g) Indicar si los tripulantes bajaron a tierra con permiso o sin él, fecha y hora en que bajaron, fecha y hora en que debieron presentarse;
- h) Indicar si las faltas que se pide sancionar constituyen incumplimiento a las estipulaciones del contrato;
- i) En general, incluir cualquier dato que pueda dar luz sobre los hechos que se mencionan, en forma que la nota del capitán al Capitán de Puerto constituya un parte sumario que pueda tomarse como base legal para administrar justicia;
- j) Cuando por alguna razón haya que desembarcar a un tripulante, junto con el parte, se acompañará su libreta de matrícula y demás antecedentes personales.

Al tratarse de falta de oficiales o pasajeros, el capitán de la nave procederá en igual forma y según corresponda. En todo caso, acompañará el parte, información o investigación sumaria, según la naturaleza del hecho investigado, y los descargos por escrito de los afectados.

CAPÍTULO XXXII

EMBARCACIONES DEL TRÁNSITO INTERIOR DE LOS PUERTOS LANCHAS, BOTES, VAPORES DE PESCA, REMOLCADORES Y EMBARCACIONES DE RECREO

Art. 273.- Embarcación menor, es toda aquella menor de 25 toneladas de registro grueso ya sea que se dedique a la movilización de pasajeros, carga, remolque, recreo y pesca.

Art. 274.- Cada Capitán de Puerto llevará un libro de matrícula de embarcaciones menores, en el que quedarán registrados los datos de cada una, indicando número de la matrícula, clase y nombre de la embarcación, armador o dueño, tonelaje grueso y neto, eslora, manga, puntal, destino a que se dedica, número de pasajeros que puede llevar, material del casco, año y lugar y firma constructora, medios de propulsión, poder de la máquina, caldera, presión de trabajo, dotación y todo detalle que ilustre con respecto de sus características e identificación. También se registrarán en

este libro las naves y embarcaciones mayores de 25 toneladas destinadas al tránsito interior de los puertos, ríos, canales y lagos de la República.⁵⁰

El dorso del folio contendrá los espacios necesarios para la renovación de esta matrícula, que se hará en el mes de diciembre de cada año, previa revista que dispondrá cada Capitán de Puerto y que tendrá por objeto cerciorarse de su conservación y cumplimiento de las disposiciones sobre distintivos y documentos del personal de la embarcación.

Art. 275.- Toda embarcación que solicite matrícula, será previamente inspeccionada por el Capitán de Puerto, quién le otorgará o no, según sea su estado de conservación y condiciones que tenga para lo que será destinada. Si la embarcación se dedicara al transporte de pasajeros, se le obligará a llevar elementos de seguridad y salvataje y se le fijará el número máximo de personas que puedan transportar y radio en que podrá navegar.

Art. 276.- Cuando en los casos del artículo anterior se conceda el permiso respectivo, el Capitán de Puerto ordenará que en el escudo de la embarcación se inscriba en caracteres visibles la capacidad de pasajeros que se le ha asignado, tratándose de cualquier embarcación que reciba personas a bordo. Igualmente en los remolcadores, pailebotes y demás embarcaciones que lleven casa para el gobierno, se inscribirán estos datos en una parte bien visible al interior de ella. Además deberán llevar el número de la matrícula y señal distintiva en la forma siguiente:

- a) Las naves y remolcadores, a uno y otro lado de la roda el nombre distintivo de 25 cm. de alto, y en la popa la designación de propietario, sea persona natural o jurídica y el nombre del puerto de su matrícula.
- b) Las lanchas de carga, a uno y otro lado de la roda, el número de la matrícula y a popa las iniciales de la firma propietaria.
- c) Los botes redondos y chatas, llevarán a uno y otro lado de la roda el número de la matrícula y en el centro de la popa las iniciales del dueño.
- d) Las chalupas, a uno y otro lado de la roda y del codaste iguales datos.

Las embarcaciones menores también llevarán en la popa el nombre del puerto de matrícula, debajo de las iniciales del "dueño".

Los números y las letras serán pintadas de blanco sobre fondo negro, de un tamaño de 25 cm. en las lanchas de carguío, de 15 cm. en las chalupas y en los botes pequeños, guardando una distancia de 20 cm. de la borda al centro del número y de 50 cm. de la roda.

Las embarcaciones menores no podrán usar distintivo, banderas o marcas distintas de las establecidas en este artículo, salvo las autorizadas en el Capítulo II.

Las embarcaciones destinadas al tránsito de pasajeros y para la pesca, deberán pintarse en la obra viva de color blanco o claro con el objeto de que sean más visibles en la obscuridad.

⁵⁰ Ver D.S. (M) 163/81, "Reglamento de Registro de Naves y Artefactos Navales". (TM-005).

Art. 277.- A todo armador o dueño se dará un "Comprobante de Matrícula" que será una copia del folio que en el libro corresponde a la embarcación y que se considerará como la patente que atestigüe la identidad de ella y le será imprescindible, para permanecer en servicio activo.⁵¹

Toda matrícula caducará al cambiar de dueño la embarcación, y será retirada a toda aquella que no cumpla con las disposiciones del Capitán de Puerto o cuyo propietario, armador o patrón no abone, dentro del plazo reglamentario las multas en que tal embarcación haya incurrido.

Art. 278.- Todo propietario o armador que venda o alquile una embarcación o que en alguna forma la haga depender de otra persona, dará cuenta de ello al Capitán de Puerto y el nuevo propietario, armador, arrendatario o administrador se presentará a la Capitanía de Puerto para los efectos del artículo anterior.

Art. 279.- Además de las inspecciones que obligan los Artículos 274 y 275, las naves y embarcaciones menores a propulsión mecánica inscritas en los puertos, serán sometidas, al matricularse y en los meses de junio y diciembre, a una inspección que será hecha por el Ingeniero de la Comisión o Subcomisión de Reconocimiento de Naves donde existan estos organismos, o por un perito Ad-hoc, donde no los haya.

Esta inspección tendrá por objeto formarse concepto sobre el estado de conservación del casco y funcionamiento de sus medios de propulsión, para los efectos de la seguridad que debe ofrecer el servicio, y tendrá el siguiente arancel:⁵²

EMBARCACIONES	ARANCEL
- Remolcadores de hasta 100 ton. de Registro Grueso.	\$ 10,00 oro
- Por cada tonelada de exceso sobre 100 ton	\$ 0,05 oro
- Lanchas a motor.	\$ 5.00 oro
- Yates.	\$ 10,00 oro

Este arancel será a beneficio fiscal y su cobro se hará en oro, pero cubriendo su valor en moneda corriente con el recargo que para los efectos de los derechos aduaneros fija periódicamente el Ministerio de Hacienda.⁵³

En caso que estas inspecciones sean efectuadas por un perito Ad-hoc, los aranceles indicados precedentemente se cobrarán de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 19º del Reglamento N° 1.035, aprobado por D.S. N° 2.720, de 28 de junio de 1956.

El arqueo de las embarcaciones menores, en los puertos donde no haya subinspector, lo hará el Capitán de Puerto respectivo o la persona idónea que él designe, ciñéndose en todo al Reglamento de Arqueo de Naves de Comercio.

Art. 280.- Como constancias de estas revistas se extenderá a las embarcaciones un certificado de navegabilidad en que se anotará el nombre, armador, tonelaje grueso, poder de las máquinas, dimensiones principales, material del casco, número de pasajeros, destino a que se dedica, datos y estado de la máquina propulsora y equipo, dejando constancia de las últimas reparaciones.

⁵¹ Ver D.S. (M) 163/81, "Reglamento de Registro de Naves y Artefactos Navales". (TM-005).

⁵² Ver D.S. (M) 427/79, "Reglamento de Tarifas y Derechos de la D.G.T.M. y M.M.". (TM-034).

⁵³ Ver nota 46 y D.S. (M) 427/79, "Reglamento de Tarifas y Derechos de la D.G.T.M. y M.M.". (TM-034).

Este certificado no se extenderá a las embarcaciones que, a juicio del que haga la inspección, necesiten reparar su casco o máquinas o que no estén provistas de los elementos reglamentarios; en este caso se fijará un plazo para ejecutar los trabajos que se ordenen quedando la embarcación, durante este tiempo, suspendida del servicio.

El certificado de navegabilidad será firmado por el funcionario que haga la inspección, y llevará el Vº Bº del Capitán de Puerto que corresponda.

Art. 281.- Los propietarios, armadores o administradores de las embarcaciones del tránsito portuario, pesca o recreo, están obligados a dotarlas de todos los elementos necesarios para la seguridad de sus tripulantes y de la propia embarcación; salvavidas, cohetes anclas, etc., de acuerdo con el servicio a que estuvieren dedicadas, so pena de que se les retire el comprobante de matrícula. Toda embarcación movida a propulsión mecánica o de combustión interna, deberá llevar un mínimo de dos remos con sus chumaceras o toletes respectivos.

Art. 282.- Toda embarcación que en forma permanente o accidental transporte pasajeros deberá llevar a bordo, los salvavidas de chaleco o circulares que haya fijado la Capitanía de Puerto, dispuestos de tal manera, que sea instantánea la maniobra de arrojarlos en auxilio de alguna persona que caiga al agua. Estos salvavidas deben estar pintados de rojo, llevando en color blanco el número o nombre de la embarcación y del puerto; serán colocados donde mejor cuadre a sus fines.

Art. 283.- En toda embarcación propulsada mecánicamente y que se dedique al transporte de pasajeros, se exigirá que la caña del timón esté situada en el tercio de proa cerca del castillo y que la comunicación directa entre el timón y el maquinista esté garantida por aparatos eficaces, que sólo pueden suprimirse en el caso de que entre uno y otro, no medien mamparos ni mayor distancia de cinco metros. Se exceptúan las lanchas con motor a combustión interna que lleven la rueda del timón cerca de la máquina motor.

Art. 284.- Las embarcaciones menores que se dediquen al transporte de pasajeros y equipajes, no podrán cobrar otra tarifa que las que le fije la Capitanía de Puerto, una vez oído el gremio de fleteros del puerto, o el organismo que los represente.

Será obligatorio a estas embarcaciones llevar a bordo un cuadro impreso de dichas tarifas con el Vº Bº, timbre y nombre del Capitán de Puerto, para conocimiento del público que lo solicite.

Art. 285.- Las embarcaciones que se dediquen al transporte de carga están en absoluta libertad para trabajar con arreglo a sus convenios particulares; pero el flete del transporte no podrá exceder al de las tarifas máximas que fije el Supremo Gobierno.

Art. 286.- Toda embarcación dedicada al transporte de carga deberá tener marcada en lugar y forma visibles la línea oficial de carguío, de acuerdo con el Reglamento respectivo.

Art. 287.- A las lanchas de carguío, en el caso que tengan carga a bordo, no ha de faltarle un guardián, especialmente en las horas de la noche, para prevenir todo accidente o robos.

Art. 288.- Cuando entre las embarcaciones de recreo u otra de cualquier clase hubieren de concertarse regatas o concurrir a fiestas náuticas, se arreglarán los programas de acuerdo con el Capitán de Puerto, el cual se reserva el derecho de señalar las zonas en que aquellas deben verificarse y tomar las medidas de seguridad y policía que juzgue convenientes.

Art. 289.- Cuando una o varias embarcaciones menores desearan salir fuera de los límites de bahía, deberán solicitar permiso expreso del Capitán de Puerto, quién lo otorgará o no según las condiciones marineras de las embarcaciones, los elementos de propulsión y salvataje con que cuenten, la preparación de los que la tripulen y el estado del tiempo. En todo caso deberá acompañarse a la petición una lista de las personas que compondrán la excursión y estarán obligados a llevar un patrón titulado.

No podrán salir en estas embarcaciones, aficionados a remar o navegar a vela, sin antes haber pedido el permiso correspondiente.

Art. 290.- Las Capitanías de Puerto darán a los jefes de los resguardos respectivos, aviso oportuno de las licencias que concedan para transitar en los puertos en horas extraordinarias o para desembarcar pasajeros en cualquier punto de la costa que no sea el muelle destinado para este objeto.

Art. 291.- Está estrictamente prohibido el embarco o desembarco de pasajeros o tripulantes por otras partes que no sean el muelle destinado a este objeto o parajes que designen el Capitán de Puerto y el Jefe del Resguardo.

Art. 292.- Todo individuo que fuere sorprendido embarcándose o desembarcándose en lugares u horas prohibidas, será conducido ante el Capitán de Puerto, para ser de ahí puesto a disposición del Juzgado correspondiente.

CAPÍTULO XXXIII

MUELLES Y APOSTADEROS DE EMBARCACIONES MENORES

Art. 293.- Los muelles particulares o fiscales deberán estar dotados de los siguientes elementos para casos de accidentes o incendios en ellos o en sus cercanías:

- a) Salvavidas circulares con línea de largo prudencial.
- b) Extintores de incendio en perfecto estado de servicio.
- c) Grifos y mangueras de longitud conveniente, si existiera servicio de agua en las proximidades.

El número y ubicación de estos elementos, serán fijados por la Capitanía de Puerto respectiva que fiscalizará su funcionamiento.

Art. 294.- Todo muelle o atracadero particular o fiscal se mantendrá convenientemente alumbrado, en la forma que determine la Capitanía de Puerto respectiva, y en el cabezo se colocará una luz de color que permita distinguirlo con facilidad. La Capitanía de Puerto exigirá de los concesionarios o Administración del Puerto la adopción de todas aquellas medidas que den la seguridad necesaria para los transeúntes y la navegación, y ordenará la suspensión del tránsito en todo muelle o embarcaderos particulares o fiscales en que no se cumplan las disposiciones anteriores.

Art. 295.- A las embarcaciones menores del servicio público, como también del servicio de la Armada, les será prohibido permanecer amarradas o atracadas a los muelles o embarcaderos, mayor tiempo del que requieren para recibir o entregar los pasajeros o efectos que conduzcan. Si deben esperar, lo harán retiradas a una distancia conveniente para no entorpecer el libre tránsito.

Art. 296.- A la puesta del sol, todas las embarcaciones del tránsito interior del puerto deberán tomar el fondeadero que le haya sido designado por la Capitanía de Puerto. Las embarcaciones destinadas al servicio de lanchas de carga, podrán permanecer hasta que éstas regresen al fondeadero.

CAPÍTULO XXXIV

FLETEROS Y PATRONES DE LANCHAS DE COMBUSTIÓN INTERNA, DE REMOLCADORES Y PAILEBOTES Y DE PESCA

Art. 297.- Los interesados en ejercer la profesión de fleteros o patrones de lanchas, solicitarán de la Capitanía de Puerto el permiso correspondiente acompañando los siguientes documentos:

- Libreta de inscripción en los Registros Navales.
- Certificado médico y de vacuna.
- Certificado de antecedentes.
- Certificado de buena conducta, otorgado por personas o firmas honorables.
- Carné de identidad.
- Dos fotografías tamaño carné.
- Estampillas correspondientes para la libreta de matrícula.⁵⁴

Art. 298.- Los fleteros deberán acreditar tener preparación en boga, y los patrones de lanchas, haber tripulado embarcaciones menores dentro de los límites del puerto, a lo menos por un año o ser licenciados de la Armada y tener preparación en el gobierno de ellas. Además, deberán estar en posesión de un certificado de idoneidad para el manejo del motor, otorgado por la respectiva Inspección o Subinspección de Máquinas. Los patrones de pesca darán el examen que exige el Reglamento respectivo, ante la Capitanía de Puerto, en la que estén matriculados.

Art. 299.- Todo fletero o patrón de lancha que tripule una embarcación menor, deberá encontrarse inscrito en los registros de la Capitanía de Puerto, donde ejerce su profesión.

Art. 300.- Las embarcaciones con propulsión mecánica de un poder mayor de 10 HP, deberán llevar un tripulante además del patrón.

Art. 301.- Para tomar el mando de los remolcadores, vapores de pasajeros de los ríos o lagos y pailebotes, se deberá estar en posesión del título de patrón, expedido por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, conforme al reglamento respectivo.

⁵⁴ Ver D.S. (M) N° 153/66, “Reglamento General de Matrícula del Personal de Gente de Mar, Fluvial y Lacustre”. (TM-028).

Art. 302.- Está prohibido transportar pasajeros en estado de ebriedad, como así mismo menores de 12 años que no vayan acompañados de personas mayores.

Art. 303.- Todo fletero o patrón deberá permanecer a bordo de su embarcación mientras ésta esté desarrollando su labor.

Art. 304.- Toda diferencia que surja entre los propietarios, armadores o administradores de las embarcaciones del tránsito portuario o pesca y sus patrones o tripulantes, y entre estos últimos, debe ser expuesta ante la Capitanía de Puerto, para que ésta la arregle pacíficamente, debiendo acatarse su fallo, salvo los casos en que le corresponda intervenir a la Inspección del Trabajo o Justicia Ordinaria.

Art. 305.- Las riñas o peleas entre los tripulantes de una misma embarcación o embarcaciones distintas, serán reprimidas y penados sus autores con multas proporcionadas a la falta.

Art. 306.- Todo fletero en general, llevará consigo su libreta de matrícula, que no podrá rehusar a exhibir no solamente a la ronda de la Capitanía de Puerto, sino también a los pasajeros que lo soliciten. Además, todo dueño o patrón de lanchas, tripulantes y fleteros llevarán en el sombrero o gorra una placa ovalada de bronce con el número que le corresponda en el libro de matrícula, inscritos en números pintados en negro.

Art. 307.- El Capitán de Puerto aplicará multas a todo patrón, personal de máquinas y, en general, a toda tripulación de las embarcaciones del tránsito portuario que haya cometido faltas en el desempeño de su oficio o empleo.

CAPÍTULO XXXV

PLAYAS BALNEARIAS

Art. 308.- Es del resorte de las Capitanías de Puerto la reglamentación de los establecimientos llamados balnearios, de los balnearios, de los bañeros y de las playas que el público ocupe para bañarse, velarán por la seguridad de las personas que los frecuentan.

Art. 309.- Todo establecimiento balneario deberá proveerse de los elementos manuales de salvamento que la Capitanía de Puerto reglamente.

Art. 310.- La Capitanía de Puerto determinará el número de bañeros y de botes para los mismos, que cada establecimiento balneario tendrá a su servicio, atendiendo para ello al número de bañistas y demás circunstancias peculiares pertinentes.

Art. 311.- Todo establecimiento balneario está obligado a establecer cercos de cabos amarrados a postes de hierro y mantener, a lo menos, un bote con un boga y un número suficiente de salvavidas para la seguridad de los bañistas.

Art. 312.- No se permitirán corridas de natación, sin haberse obtenido permiso correspondiente a la Capitanía de Puerto, la que indicará y adoptará las medidas de seguridad convenientes para que se efectúen.

Art. 313.- Se prohíbe entrar con vehículos y bañar animales en las playas designadas por la Capitanía de Puerto para baños públicos.

Art. 314.- Queda prohibido arrojar basuras o desperdicios en las playas de los balnearios.

Art. 315.- El establecimiento balneario que no se halle en las condiciones que se han determinado o que contravengan a lo dispuesto en los reglamentos, incurrirá en multa, y si aún reincide en no proveerse de los elementos de salvataje para los bañistas, el Capitán de Puerto dispondrá su clausura hasta que se subsanen los defectos observados.

CAPÍTULO XXXVI

BAÑEROS

Art. 316.- Las personas que deseen obtener matrícula de bañeros, deberán solicitarlo de la respectiva Capitanía de Puerto y acreditar ante ella, que saben nadar y son competentes para salvatajes, debiendo llenar, además los requisitos exigidos para la gente de mar.

Art. 317.- Es obligación de todo bañero de las playas balnearias observar irreprochable conducta y prestar auxilio a toda persona que en sus inmediaciones esté en peligro.

Art. 318.- Al bañero que infrinja lo establecido en el artículo anterior, por cualquier causa no justificada a juicio de la Capitanía de Puerto, deberá suspenderse de sus funciones o retirársele definitivamente su libreta según la gravedad del caso.

Art. 319.- La libreta de bañero es intransferible; la infracción a este artículo será sancionada con multa, suspensión o cancelación según la gravedad de la falta.

CAPÍTULO XXXVII

BUZOS

Art. 320.- Los buzos particulares y fiscales que no sean de la Armada estarán bajo el control de las Capitanías de Puerto en que residan, debiendo inscribirse en la matrícula de obreros marítimos, fluviales o lacustres, según corresponda. Sin este requisito no podrán ejercer su profesión en el litoral.⁵⁵

Art. 321.- A fin de evitar accidentes a los buzos en sus trabajos, el Inspector o Subinspector de buzos particulares, tomarán un examen de competencia al inscribirse los buzos en la Capitanía de Puerto, dejando constancia de esto en las libretas de matrícula.⁵⁶

⁵⁵ Ver D.S. (M) N° 752/82, "Reglamento de Buceo para Buzos Profesionales". (TM-035).

⁵⁶ Ver nota anterior.

Asimismo, anualmente los buzos deberán renovar el certificado médico, lo que controlará el Capitán de Puerto al autorizar la vigencia de las libretas de matrículas.

Art. 322.- Con el mismo fin indicado en el artículo anterior el Inspector o Subinspector de buzos particulares de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, inspeccionará, una vez al año a lo menos, el material de trabajo de los buzos.⁵⁷

A falta de los funcionarios nombrados, el Capitán de Puerto, solicitará la designación de una persona idónea de entre las subcomisiones de reconocimiento de naves, de la Armada, Marina Mercante o servicios fiscales, la que otorgará un certificado en que conste, que tanto las piezas principales, como los accesorios del material del buzo, se encuentran completos y en buen estado de servicio.

En todo caso, esta inspección será gratuita y sólo se pagará el impuesto correspondiente en el certificado expedido.

Art. 323.- Los buzos deberán presentar su libreta de matrícula y el certificado de que su material se encuentra en buenas condiciones de trabajo, cada vez que le sean solicitados por el Capitán de Puerto o su ayudante. Además, deberán comunicar al Capitán de Puerto, cuando vayan a efectuar una inmersión superior a 25 metros de profundidad para ejercer vigilancia especial, si se estima necesario.

CAPÍTULO XXXVIII

VENTEROS Y VENDEDORES AMBULANTES

Art. 324.- Podrán comerciar en las naves fondeadas en el puerto o en sus costados, solamente aquellas personas que tengan el permiso correspondiente de la Capitanía de Puerto. Para obtener estos permisos los interesados presentarán una solicitud a dicha autoridad y acompañarán los siguientes documentos: patente Municipal, matrícula de la embarcación que va a ocupar, certificado de la sección de investigaciones que atestigüe su honradez y buenos antecedentes, certificado de vacuna y dos fotografías.

Estos permisos son sin perjuicio de los dispuestos en el Art. 138 y llevarán el conforme de la Aduana respectiva.

Art. 325.- Los venteros o comerciantes ambulantes a quienes se sorprenda a bordo comerciando sin estar premunidos del permiso correspondiente, incurrirán en multa según la gravedad de la infracción.

Art. 326.- Queda prohibido a las embarcaciones ocupadas en este comercio transitar después de las 21 horas desde el 1º de octubre al 31 de marzo y después de las 20 horas del 1º de abril al 30 de septiembre de cada año y a su regreso deberán dirigirse directamente de a bordo al muelle del "Resguardo", para su revisión. Los venteros o comerciantes ambulantes sólo podrán transitar a bordo en la cubierta principal.

⁵⁷ Ver nota anterior.

CAPÍTULO XXXIX

ORDEN Y DISCIPLINA

I.- SANCIONES A FALTAS LEVES, GRAVES Y GRAVISIMAS

Art. 327.- Las infracciones al presente Reglamento y las contravenciones a las leyes, reglamentos vigentes y a los que se dictaren en el futuro, concernientes a los servicios de la Marina Mercante Nacional, como asimismo las infracciones sobre orden, seguridad y disciplina cometidas en la jurisdicción de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Art. 6° del Decreto con Fuerza de Ley N° 292), serán sancionadas como faltas por el DIRECTOR GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE, los Capitanes de Puerto, Cónsules o Capitanes de Naves, según corresponda, de acuerdo con lo dispuesto en este capítulo y con el procedimiento indicado en las instrucciones anexas al presente Reglamento, que emitirá el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante para su cumplimiento.

Art. 328.-:

- a) Las faltas leves que cometa el personal perteneciente a la matrícula de gente de mar de los puertos serán sancionados, después de oídos los descargos, por el Capitán de Puerto con multa de diez pesos oro hasta cien pesos oro o suspensión temporal de la matrícula, de uno a quince días.
- b) Las faltas graves que comete la Gente de Mar serán sancionadas después de oídos los descargos, por el Capitán de Puerto con multa mayor de cien pesos oro hasta quinientos pesos oro, o suspensión temporal de la matrícula de dieciséis días, hasta un máximo de treinta. Sin embargo, en casos calificados, esta sanción podrá extenderse hasta tres meses, previa autorización del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- c) Las reincidencias a las faltas leves o graves cometidas dentro de los doce meses siguientes al de la comisión de las referidas faltas serán castigadas con el doble de la sanción impuesta con anterioridad.
- d) Las faltas gravísimas que cometa la Gente de Mar serán sancionadas, después de oídos los descargos, por el Gobernador Marítimo, con multa mayor de quinientos pesos oro hasta cien mil pesos oro o suspensión temporal de la matrícula de treinta y un día hasta un máximo de tres meses.⁵⁸
- e) Las multas mayores de cien mil pesos oro y las suspensiones superiores a los tres meses, no pudiendo, en todo caso, exceder de los dos años, o la eliminación definitiva de la matrícula como dispone el artículo 329, deberán ser resueltas por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- f) Las suspensiones podrán ser conmutadas por multas. Cuando imponga esta última, la autoridad correspondiente otorgará un plazo que no será superior a un mes para integrarla, quedando a su término inhabilitado el infractor para ejercer toda actividad marítima si así no lo hubiere hecho. La Autoridad Marítima

⁵⁸ D.S. (M) N° 204, de 23 de junio de 1995.

respectiva podrá asimismo aumentar la suspensión por un nuevo período igual al que ella comprenda, cuando el infractor sancionado no hubiere empezado a cumplirla en el plazo de un mes, contado desde que le fue impuesta.

- g) Cuando una falta no conste, en forma evidente, por no haber sido observada directamente por la Autoridad Marítima o por el superior del inculcado, antes de sancionarla deberá ser debidamente esclarecida por medio de investigaciones verbales o escritas. Cuando las faltas las hayan presenciado el Capitán de Puerto o el capitán de la nave, en su caso, no serán necesarias la instrucción de estas investigaciones. Tampoco serán necesarias cuando las faltas sean presenciadas por el personal de las Capitanías de Puerto, dada su condición de ministro de fe.
- h) La Autoridad Marítima o el superior del inculcado, oírán sus descargos, aún cuando se le haya sorprendido infraganti y con mayor razón cuando se practiquen investigaciones verbales o escritas.
- i) La Autoridad Marítima en casos de contrabando y en los casos contemplados en el Art. 271 de este Reglamento, suspenderá preventivamente en sus labores al personal que haya sido detenido por la justicia ordinaria, o quede en libertad provisional por este motivo. Del mismo modo se procederá en caso de faltas graves o gravísimas, siempre que, éstas hubieren sido comprobadas personalmente por dicha Autoridad.
- j) La facultad de sancionar las faltas prescribe en el término de un año, a contar desde que se tuvo conocimiento de ellas por la autoridad o el superior que deba sancionarlas.
- k) En conformidad a los artículos 3° y 6° del DFL. N° 292, de 25 de julio de 1953, las sanciones disciplinarias al personal movilizador e industrial fiscal de la Empresa Portuaria de Chile (Administración del Puerto), por faltas al orden, seguridad y disciplina en la jurisdicción de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, corresponderá aplicarlas a los Capitanes de Puerto y las faltas administrativas e internas del servicio, serán sancionadas por los respectivos Administradores del Puerto.
- l) Las investigaciones verbales o escritas se realizarán de acuerdo a las instrucciones a que se refiere el Artículo 327.

Art. 329.- Serán eliminados definitivamente o cancelados de los registros de oficiales de la Marina Mercante Nacional de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, o de la matrícula de gente de mar de los puertos, mediante decreto del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, las siguientes personas:

- a) Los individuos que cometan delitos contemplados en la Ley de Seguridad Interior del Estado. El procedimiento para resolver esta sanción será el indicado en la misma ley en su Título VI y se aplicará al término del proceso correspondiente, sin perjuicio de los dispuesto en la letra i) del Artículo 328.
- b) Los condenados por crimen o simple delito, por sentencia ejecutoriada.

- c) Los ebrios sorprendidos a bordo o en el trabajo, siendo reincidentes dentro de un año.
- d) Los individuos que, previa investigación sumaria, resultaren responsables de faltas gravísimas que ofendan a la moral o al honor del que las ejecuta; que hayan tomado parte en revuelta o instigación a ella; que se declaren en huelga ilegal, que desobedezcan o resistan en forma violenta el cumplimiento de sus obligaciones para que fueron contratados; que amenacen a sus superiores o a los que desempeñen alguna Autoridad; que rehúsen auxiliar al capitán en caso de revuelta o tumulto, o a cooperar en maniobras u órdenes que se les imparta en caso de incendio, varamiento o naufragio u otros siniestros o accidentes; ser reincidentes en faltas gravísimas o haber reincidentido por segunda vez en faltas graves, dentro de un período de tres años.
- e) Los desertores.
- f) Los que planeen, estimulen, promuevan, inciten a ejecutar o de hecho lleven a cabo el sabotaje, la paralización, la implantación del sistema de trabajo lento o cualquiera otro acto ilegal que altere o pueda alterar dolosamente el normal desarrollo de las actividades marítimas del país o que perturben o puedan perturbar el normal desenvolvimiento de un servicio público o de utilidad pública o industrial vital, como la naviera. Dichas actividades deberán haberse comprobado mediante una investigación sumaria.
- g) Los individuos cuyo comportamiento durante los últimos tres años denote pésimos antecedentes, los que calificará el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para lo cual bastará que la Autoridad Marítima o el capitán de la nave eleve copia autorizada de la hoja de conducta durante este período.
- h) Los que, previo sumario, no sean considerados idóneos por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. La idoneidad no sólo se referirá a los conocimientos técnicos del individuo, sino que también a su conducta profesional y moral.
- i) Los que cometan contrabando, fraude aduanero o implicancia en ellos, según el procedimiento indicado por las instrucciones anexas expedidas en conjunto con la Superintendencia de Aduanas.

II.- SANCIONES A OFICIALES, PARTICULARES O EXTRANJEROS

Art. 330.-:

- a) Las faltas cometidas por los oficiales de la Marina Mercante Nacional, serán sancionadas con multas por los Capitanes de Puerto, después de recibidos los descargos por escrito, siguiendo el mismo procedimiento ya indicado en el Artículo 328 y comunicándolo al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Las suspensiones temporales de sus libretas o permisos de embarco sólo podrán ser aplicadas por el Director General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante, una vez recibida la investigación o información sumaria respectiva y los descargos correspondientes o como

medida preventiva; pero al tratarse de faltas graves comprobadas por la Autoridad Marítima o capitán de la nave, o de presunción de crimen o simple delito, el Capitán de Puerto aplicará suspensión preventiva enviando los antecedentes al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante o Juez competente, según corresponda, para su resolución comunicándolo en todo caso al primero.

- b) Las cancelaciones de títulos de oficiales de la Marina Mercante Nacional o de oficiales de Naves Especiales y de permisos de embarco de oficiales de los servicios u otros, sólo serán decretados por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y por las causales indicadas en el artículo 329.
- c) Las infracciones al orden cometidas por particulares dentro de la jurisdicción marítima en los puertos, serán puestas en conocimiento del Juzgado que corresponda por los Capitanes de Puerto, deteniendo a los inculcados y poniéndolos a su disposición con parte escrito. Si las infracciones de los particulares, armadores, Agentes de Naves Nacionales o Extranjeras u oficiales o tripulantes extranjeros, son al presente Reglamento o a Leyes y Reglamentos concernientes a los servicios de la Marina Mercante Nacional, podrán ser sancionados por el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante y los Capitanes de Puerto, con multas en la forma determinada en el Artículo 328.

III.- SANCIONES IMPUESTAS POR CAPITANES DE NAVES

Art. 331.-:

- a) En alta mar las faltas a la disciplina cometidas por oficiales o tripulantes, serán investigadas y sancionadas siguiendo las normas anteriores por el capitán de la nave, de acuerdo con el Artículo 78⁵⁹ de la Ley de Navegación, debiendo anotarlas en el Libro de Castigos y dar cuenta por escrito a la Autoridad Marítima el día de su arribo al puerto como lo dispone el Artículo 272. El Capitán de Puerto al imponerse de la sanción estampará su Visto Bueno, firmando el Libro de Castigos, que le presentará el capitán de la nave, comunicándolo al puerto de matrícula del afectado o al Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para su anotación en los registros respectivos, según sea tripulante u oficial.

Tratándose de crímenes o simples delitos, deberán proceder los capitanes de naves de acuerdo al capítulo XXXI. Si las faltas o delitos las cometen los pasajeros, se procederá en forma similar, con la discreción que corresponda actuar con un particular.

- b) En puerto nacional, sea que las faltas fueren cometidas por oficiales o por tripulantes, los Capitanes de Naves se limitarán a dar cuenta de inmediato verbalmente al Capitán de Puerto, confirmándolo por escrito el día del hecho, como dispone el Artículo 272. La Autoridad Marítima deberá investigar lo denunciado y sancionarlo como se ha dispuesto en los artículos anteriores. En el caso de faltas cometidas a bordo por los movilizadores marítimos o por los

⁵⁹ Debe entenderse Artículo 82º de la Ley de Navegación.

pasajeros, se procederá por los capitanes en forma similar, dando cuenta de los hechos verbalmente y confirmándolos por escrito en el mismo día.

En puertos extranjeros los capitanes procederán a investigar los hechos, sin perjuicio de la participación que pueda corresponder a la Autoridad Consular, a quien en todo caso se le dará cuenta por escrito del resultado de dicha investigación, para que ella proceda en conformidad a lo dispuesto en los Artículos 238, 239 y 240 del reglamento consular.

IV.- **MULTAS, PROCEDIMIENTOS E INTEGRO**

Art. 332.-:

- a) El monto de las multas que podrán aplicar los Capitanes de Puerto por infracciones al presente Reglamento, será como máximo el que se expresa al margen de los Artículos que sean susceptibles de infracción y que está establecido en Pesos Oro, debiendo cubrirse en moneda corriente por el recargo que para los efectos del pago de los derechos aduaneros fija mensualmente el Ministro de Hacienda. Con este fin la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante solicitará de la Administración de Aduanas respectiva, el recargo que esta repartición aplica mensualmente en el pago de los derechos aduaneros, lo que será transcrito a las Capitanías de Puerto para los fines señalados.
- b) Las multas que apliquen la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante o Capitanes de Puerto, por las infracciones a que se refiere el Artículo 327 de este reglamento, ingresarán en arcas fiscales.
- c) El integro de las multas deberán hacerse dentro del plazo de cinco días hábiles, a contar desde la fecha de la emisión de la boleta de ingreso, en dinero efectivo, en la Tesorería Fiscal del Puerto que corresponda.
Para este efecto el Capitán de Puerto remitirá la boleta al infractor el mismo día de su emisión y si la multa no es pagada dentro del plazo requerido, le impondrá por vía de apremio, una suspensión de un día por cada diez pesos oro o fracción que corresponda enterar en Tesorería. Se suspenderá el apremio cuando la multa sea pagada. Si a pesar del apremio no se enterara el valor de la multa, podrá reiterarse cuantas veces sea necesario. La emisión de la boleta de ingreso podrá efectuarla el Capitán de Puerto dentro de un mes desde que sea impuesta la multa, según las circunstancias.
- d) También podrán integrarse las multas, en estampillas de impuesto, pero sólo en los casos que los infractores sean oficiales o tripulantes de naves que vayan a ausentarse del puerto antes de tres días hábiles.
- e) Las estampillas se adherirán al formulario que debe remitirse a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, inutilizándolas con perforador y timbre de aceite, debiendo colocársele en el formulario el valor de la multa, el recargo aplicado, la causa y fecha correspondiente.⁶⁰

⁶⁰ D.S. (M) N° 204, de 23 de junio de 1995.

V.- RECLAMOS**Art. 333.-:**

- a) Los infractores que deseen pedir reconsideración de las sanciones de multa, suspensión o eliminación o que soliciten que la suspensión sea conmutada por multa, lo harán por escrito a la Autoridad Marítima o al Superior que la aplicó, dentro del plazo fatal de 15 días de haber sido notificado. Al ser rechazada la solicitud podrán apelar en última instancia, ante el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, en el mismo plazo anterior, por intermedio de la Autoridad Marítima o del Superior que denegó su presentación anterior, quien al elevarla acompañará copia de todos los antecedentes. La apelación deberá interponerse en el plazo fatal de cinco días, contando desde la notificación de la resolución denegatoria. Los plazos antes señalados son de días hábiles.
- b) El pago de toda multa será previo a cualquier reclamo sobre ella. En tal caso, los infractores deberán entregar dentro del plazo fijado en el decreto o formulario respectivo, a la orden del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante o del Capitán de Puerto, según el caso, un Depósito a la Vista del Banco del Estado de Chile del puerto respectivo o del pueblo o ciudad más próximos, si no lo hubiere en la localidad para que una vez aprobada se integre en Tesorería, y para que si quedare sin efecto o fuere disminuida, se devuelva al infractor el dinero excedente.
- c) Las multas aplicadas en alta mar por los Capitanes de Naves podrán ser materias de reclamación en la forma que establece el Art. 83° de la Ley de Navegación y serán integradas en la Capitanía de Puerto del primer puerto de escala en el litoral, o en los Consulados en el extranjero. El Capitán o Cónsul de dicho puerto lo comunicará al de matrícula del afectado, o Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, para su anotación en el respectivo registro de castigo, sea que se trate de tripulantes u oficiales.⁶¹
- d) Para los fines de este Reglamento, se establece que el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante en su calidad de Jefe Superior de los Servicios del Litoral y de Marina Mercante y como Autoridad máxima, resolverá y dictaminará en última instancia, en todas las materias sobre orden, disciplina y seguridad o concerniente a dichos servicios que le sean sometidas a su consideración, ejerciendo su mandato por sí o por las Autoridades Marítimas en los puertos, mediante su delegación en respectivas jurisdicciones.

VI.- REHABILITACIONES

Art. 334 .- El Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante podrá derogar, rebajar, conmutar o postergar, modificar o revocar, suspender o indultar las sanciones aplicadas, así como rehabilitar, por gracia, y por una sola vez los títulos, libretas de embarco o permisos y las matrículas que se encuentren canceladas, en conformidad al Artículo 329 de este reglamento, previa solicitud de los afectados e informe favorable de las Autoridades Marítimas y Oficina de Contratación correspondiente, en los siguientes casos:

⁶¹ Ver D.L. 2.222/78, “Ley de Navegación”. (TM-001).

- a) Después de transcurrido un período de tres y no más diez años de encontrarse con sus Títulos o matrículas canceladas, cuando la cancelación se haya producido por causales contempladas en los incisos c), d), e), f), g) h) e i) del Artículo 329.
- b) Después de un período de cinco años de encontrarse con sus títulos cancelados por delitos sancionados en los Títulos III y IV de la Ley de Seguridad Interior del Estado.
- c) A los condenados judicialmente por faltas o simples delitos después de transcurridos un plazo de cinco y no más de diez años cumplida la condena, o habérseles indultado, en su caso. Los que fueren amnistiados podrán solicitar su rehabilitación en forma inmediata, sin necesidad de acreditar ninguna otra circunstancia; pero la Ley de Amnistía respectiva deberá referirse expresamente al delito que motivó la cancelación de la matrícula.

Art. 335.- Toda nave o embarcación del tránsito que habiendo sido multada no abone el importe de la multa que se haya impuesto, cesará en el servicio activo hasta que se verifique el pago efectivo de ella.

Art. 336.- Los buques mercantes de toda clase y bandera, que sean multados no podrán salir fuera del sitio en que se encuentren surtos, mientras no abonen el importe de la multa.

Art. 337.- Cuando un buque que no haya cubierto una multa impuesta abandone el puerto, ésta se hará efectiva al Armador o Agente de dicho buque.

Art. 338.- Mientras no se cubran las tarifas, derechos, impuestos, aranceles, aportes o multas que las grave, la Capitanía de Puerto negará el zarpe a la nave afectada, y si ella hubiere ya zarpado retendrá los documentos de cualquier otra nave perteneciente al mismo armador o agente, o los de cualquier gestión que éstos tengan pendientes ante dicha Capitanía de Puerto.

Art. 339.- Las medidas indicadas en los artículos anteriores se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad personal que cabe a los armadores propietarios o agentes de las naves, por las multas que a éstas o su capitán y tripulación se impusieren.

Art. 340.- Los infractores que no integren las multas en el tiempo reglamentario, no serán admitidos en la jurisdicción marítima de ningún puerto. Al efecto, los Capitanes de Puerto lo comunicarán a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante a fin de que se publique el nombre y profesión en el "Boletín Oficial" para conocimiento de todos los Capitanes de Puerto.

VII.- VARIOS

Art. 341.- Las multas que por decreto imponga el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante a los armadores, oficiales y gente de mar matriculada y otros, que se hagan efectivas por alguna Capitanía, serán incluidas en las planillas mensuales de entradas de esa Capitanía, la que remitirá a la Dirección el comprobante de pago en Tesorería al tratarse de oficiales, y lo archivará en los antecedentes del afectado al tratarse del demás personal. El mismo procedimiento se seguirá con las multas que por decreto imponga el Capitán de Puerto.

CAPÍTULO XL

FALTAS SIN PENA EXPRESA Y NOTIFICACIÓN DE ESTE REGLAMENTO

Art. 342.- Toda infracción a los artículos de este Reglamento, en que no se especifique la pena, y toda desobediencia a las órdenes del Capitán de Puerto en el desempeño de sus funciones, sujetará al contraventor a una multa discrecional que le aplicará el expresado funcionario.

Además, cualquiera persona que faltare el respeto y sumisión debida al Capitán de Puerto, mientras éste ejerce sus funciones, o desobedeciere las órdenes que el mismo imparta en uso de sus atribuciones, incurrirá en las faltas que sancionan el N° 4 del Artículo 495° y el N° 1 del Artículo 496° del Código Penal, según los casos, salvo que los hechos alcancen a constituir delito. En los casos a que se refiere este párrafo, será aplicable lo dispuesto en el Art. 6° del presente Reglamento.

Art. 343.- Los Capitanes de Puerto entregarán en préstamos a los buques que arriben a los puertos, un ejemplar de este reglamento si no lo tuvieran en el acto de la visita, exigiendo el recibo en el libro que se llevará al efecto.

Art. 344.- Las Autoridades Marítimas tendrán presente al aplicar este Reglamento que sus disposiciones emanan de la Ley de Navegación, Código de Comercio, Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DFL. 292), Ordenanza de Aduana y Artículo 238 del Código del Trabajo. Tendrán presente, además, las normas contenidas en el Tratado VIII de la Ordenanza de la Armada, que son complementarias del presente Reglamento.⁶²

Art. 345.- Las disposiciones o instrucciones complementarias que por Ordenes Permanentes o Circulares, emita el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante para ser cumplidas en su jurisdicción, regirán como adición al presente Reglamento.

Art. 346.- El Capitán de Puerto podrá reglamentar con disposiciones locales, basadas en el presente reglamento, la organización de la policía marítima, fluvial y lacustre de su jurisdicción, de acuerdo con las modalidades regionales, previa aceptación del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

Art. 347.- Las disposiciones indicadas en el Artículo anterior, también quedarán rigiendo como adición a este Reglamento, en iguales condiciones que las enunciadas en el Artículo 345.

⁶² Ver Ordenanza de la Armada, Tratado Décimo.

ARTÍCULO TRANSITORIO.⁶³

En el tramo del Canal Beagle comprendido entre el meridiano 68°, 36' 38,5 W. y su boca oriental, se establece lo siguiente para los efectos que se indican:

A.- PRACTICAJE.

Se aplicará el Reglamento del país a que pertenece el puerto a que acceda el buque.

B.- PILOTAJE.

Tanto los buques chilenos como argentinos aplicarán sus propios reglamentos.

Los buques de terceras banderas que naveguen hacia el Este, aplicarán este reglamento, y los que naveguen hacia el Oeste, aplicarán el Reglamento de Practicaje y Pilotaje para la República Argentina.

Dichos buques izarán en el palo trinquete el pabellón del país cuyo Reglamento de Practicaje y Pilotaje estén aplicando.

Toda nave que navegue el tramo del Canal señalado al comienzo, quedará liberada del pago de los derechos de Practicaje o Pilotaje, o cualquier otro gravamen que exista a este respecto.

Las normas contenidas en este artículo regirán durante el juicio arbitral que se sigue ante el Gobierno de Su Majestad Británica y hasta que se notifique a la República de Chile y a la República Argentina la sentencia del Árbitro.

3º.- Asígnasele la siguiente característica y categoría:

1040
-----Ordinario
D.L. y M.M
1941

4º.- Imprímase e incorpórese al libro "O".

Tómese razón , regístrese, comuníquese y publíquese.- AGUIRRE CERDA .-J
HERNANDEZ.

⁶³ Decreto 645, de 1971, Publicado 14/Ago/1971.

FICHA TÉCNICA

Código Publicación

Territorio Marítimo

:

TM – 013

Nombre Publicación

Territorio Marítimo

:

Reglamento General de Orden, Seguridad y
Disciplina en las Naves y Litoral de la
República.

1.- Promulgado por D.S. (M.) N° 1.340 bis, de 14.Jun.1941.

2.- Publicado en D.O. N° 19.047, de 27.Ago.1941.

3.- Modificado por:

D.S. (M) N° 1.511, 8.Julio.1941.	- D.O. N° 19.032, 8.Agosto.1941.
D.S. (M) N° 1.875, 28.Agosto.1941.	- D.O. N° 19.074, 1.Octubre.1941.
D.S. (M) N° 2.491, 30.Diciembre.1941.	- D.O. N° 19.167, 23.Enero.1942.
D.S. (M) N° 1.069, 11.Junio.1946.	- D.O. N° 20.509, 23.Julio.1946.
D.S. (M) N° 997, 31.Julio.1948.	- D.O. N° 21.141, 31.Agosto.1948.
D.S. (M) N° 978, 26.Julio.1951.	- D.O. N° 22.043, 4.Septiembre.1951.
D.S. (M) N° 2.500, 25.Noviembre.1953.	- D.O. N° 27.760, 29.Enero.1954.
D.S. (M) N° 1.547, 24.Agosto.1954.	- D.O. no publicado.
D.S. (M) N° 1.269, 27.Mayo.1955.	- D.O. N° 23.230, 24.Agosto.1955.
D.S. (M) N° 3.244, 17.Octubre.1955.	- D.O. N° 23.288, 3.Noviembre.1955.
D.S. (M) N° 2.427, 15.Junio.1956.	- D.O. no publicado.
D.S. (M) N° 3.355, 6.Agosto.1956.	- D.O. N° 23.547, 11.Septiembre.1956.
D.S. (M) N° 1.167, 30.Abril.1958.	- D.O. N° 24.061, 4.Junio.1958.
D.S. (M) N° 743, de 25.Marzo.1958.	- D.O. no publicado
D.S. (M) N° 680, 15.Junio.1962.	- D.O. N° 25.281, 2.Julio.1962.
D.S. (M) N° 359, 27.Abril.1963.	- D.O. N° 25.556, 3.Junio.1963.
D.S. (M) N° 775, 4.Septiembre.1963.	- D.O. no publicado.
D.S. (M) N° 215, 11.Marzo.1965.	- D.O. N° 26.102, 29.Marzo.1965.
D.S. (M) N° 680, 24.Julio.1968.	- D.O. N° 27.115, 9.Agosto.1968.
D.S. (M) N° 811, 16.Septiembre.1969.	- D.O. N° 27.458, 30.Septiembre.1969.

D.S. (M) N° 430, 18.Mayo.1971.	- D.O. N° 27.962, 3.Junio.1971.
D.S. (M) N° 645, 22.Julio.1971	- D.O. N° 28.024, 14.Agosto.1971.
D.S. (M) N° 816, 13.Septiembre.1971.	- D.O. N° 28.058, 24.Septiembre.1971.
D.S. (M) N° 325, 12.Abril.1973.	- D.O. N° 28.545-A, 7.Mayo.1973.
D.S. (M) N° 1.063, 24.Octubre.1973.	- D.O. N° 28.695, 7.Noviembre.1973.
D.S. (M) N° 938, 10.Octubre.1977.	- D.O. N° 29.907, 9.Noviembre.1977.
D.S. (M) N° 36, 10.Enero.1978.	- D.O. N° 29.975, 28.Enero.1978.
D.S. (M) N° 441, 24.May.1978.	- D.O. N° 30.110, 8.Julio.1978.
D.S. (M) N° 1.088, 26.Diciembre.1978	- D.O. N° 30.252, 30.Diciembre.1978.
D.S. (M) N° 364, 29.Abril.1980.	- D.O. N° 30.700, 27.Junio.1980.
D.S. (M) N° 475, 13.Mayo.1981.	- D.O. N° 31.043, 17.Agosto.1981.
D.S. (M) N° 89, 27.Enero.1982.	- D.O. N° 31.207, 4.Marzo.1982.
D.S. (M) N° 1, 6.Enero.1992.	- D.O. N° 34.419, 18.Noviembre.1992.
D.S. (M) N° 204, 23.Junio.1995.	- D.O. N° 35.254, 28.Agosto.1995.
D.S. (M) N° 464, 5.Octubre.1999.	- D.O. N° 36.611, 11.Marzo.2000.
D.S. (M) N° 305, 25.Sept.2001.	- D.O. N° 37.104, 7.Noviembre.2001.
D.S. (M) N° 193, 17.Julio.2009.	- D.O. N° 39.454, 4.Septiembre.2009.
D.S. (M) N° 701, 30.Sep.2011.	- D.O. N° 40.215, 17.Marzo.2012.