

ARMADA DE CHILE

TM-008

PÚBLICO

REGLAMENTO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE



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
DE PRACTICAJE
Y PILOTAJE**

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 de Practicaje
Territorio Marítimo : y Pilotaje

Código Publicación : TM - 008
Territorio Marítimo :

N° de Stock : 7530-N01-0447

ÚLTIMA REVISIÓN MAYO 2020

SE ENCUENTRA PUBLICADO SOLAMENTE EN WEB

REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
SUBSECRETARÍA DE MARINA

APRUEBA REGLAMENTO DE PRACTICAJE
Y PILOTAJE.

DECRETO SUPREMO (M) N° 397.-

SANTIAGO, 08 de Mayo de 1985

Hoy se decretó lo que sigue:

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

DECRETO:

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

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

ÍNDICE DE TÍTULOS

	Página
TÍTULO I Disposiciones Generales.....	7
TÍTULO II De los Servicios de Practicaje.....	9
TÍTULO III De los Servicios de Pilotaje.....	13
TÍTULO IV Rutas de Canales y del Estrecho de Magallanes.....	18
TÍTULO V Estaciones de Transferencia.....	20
TÍTULO FINAL.....	21
FICHA TÉCNICA.	

APÉNDICE

AL REGLAMENTO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE

APÉNDICE "1" Resolución D.G.T.M y M.M. Ordinario N° 12100/47 Vrs., del 1 de Septiembre de 2009. Fija Áreas de Desembarco de Prácticos de Puerto, Límites de Puerto, Zona de Espera de Prácticos, Estaciones de Transferencia y Rutas de Entrada y Salida de Puertos.....	27
- Anexo "A" - Fija Límites de Puerto, Zona Espera de Prácticos, Estaciones de Transferencia y Rutas de Entrada y Salida de Puerto.....	28
- Anexo "B" - Fija Áreas de Desembarco de Prácticos...	55
APÉNDICE "2" Resolución D.G.T.M. y M.M. Ordinario N° 12100/67 Vrs., de 20 de octubre de 2017. Imparte instrucciones complementarias al Reglamento de Practicaje y Pilotaje y Reglamento de Prácticos, con Anexo "A", "B" y "C".....	62
- Anexo "A" – Guía Proceso de Designación Naves y Nominación Prácticos de Canales Comisiones de Pilotaje.....	98
- Anexo "B" – Guía Designación Comisiones Prácticos Autorizados de Canales.....	99
- Anexo "C" – Guía Designación Comisiones de Practicaje Local Gobernación Marítima de Punta Arenas.....	100

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO II

DE LOS SERVICIOS DE PRACTICAJE

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

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

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

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

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

El practica je será efectuado por los prácticos oficiales o autorizados que asigne la Gobernación Marítima o la Capitanía de Puerto, según correspon da.

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

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

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

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

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

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

Art. 19.- El Servicio de practica je en puerto será obligatorio para todas las naves nacionales y extranjeras, con las excepciones que se señalan en el artículo siguiente.⁸

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

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

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

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

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

^{9 a} Artículo único, letra a), D.S. (M) N° 238, de 19.Agosto.2009 (D.O. N° 39.527, de 3.Dic..2009)

Se exceptúan de la liberación anterior, a las naves nacionales que transporten combustibles líquidos o gaseosos mayores de 10.000 toneladas de registro grueso.^{11 a}

- c) Naves menores de cincuenta toneladas de registro grueso.¹⁰

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Antes de iniciar la correspondiente faena, el práctico deberá obtener del Capitán de la nave una información completa acerca del buen estado de funcionamiento de todos los elementos de fondeo y maniobra, como asimismo, de la maquinaria principal, auxiliar y de emergencia y de los elementos de ayuda a la navegación que se emplearán en las respectivas faenas.¹⁴
- b) Se empleará el número de remolcadores y demás elementos de apoyo a la maniobra, conforme a las disposiciones de la Autoridad Marítima local.

Si a juicio del práctico fuere necesario utilizar otros elementos de apoyo para la seguridad de la faena a ejecutar, será la Autoridad Marítima quien fije las nuevas condiciones de operación para el caso en particular.

- c) El práctico fondeará la nave con las anclas y cadenas y dispondrá el número de amarras que estime necesario, de acuerdo a las circunstancias en que se efectúe la maniobra, pero tendrá presente las disposiciones especiales que haya dictado para estos efectos la Autoridad Marítima local. Si el Capitán de la nave solicitare que se aumente el número de estos elementos para mayor seguridad, el práctico procederá de acuerdo con tal solicitud e informará de ello a la Autoridad Marítima.

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

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

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

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

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

TÍTULO III

DE LOS SERVICIOS DE PILOTAJE

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

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

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

Art. 31°.- No será obligatorio el empleo de práctico de canales en los siguientes casos:¹⁶

- 1.-¹⁷ Naves mercantes y especiales de pabellón chileno al mando de capitanes de alta mar, oficiales de cubierta o puente u oficiales de pesca, que se encuentren debidamente habilitados para el efecto, conforme a los requisitos que fije la Dirección General para cada ruta, de acuerdo a las atribuciones de mando que le corresponda de conformidad con lo previsto por el Reglamento sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional del Personal Embarcado, y en el Reglamento de Títulos Profesionales y Permisos de Embarco de Oficiales de la Marina Mercante y de Naves Especiales, para el caso de los oficiales de pesca.¹⁸

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

¹⁶ Artículo único, N° 13, D.S. (M) N° 4, de 15.Enero.1997 (D.O. N° 35.731, de 3.Abril.1997)

¹⁷ Artículo único, N° 3, D.S. (M) N° 58, de 13.Febrero.2008 (D.O. N° 39.072, de 28.Mayo.2008)

¹⁸ Artículo único, D.S. (M) N° 372, del 01.Agosto.2017 (D.O. N° 41.913, de 21.Noviembre.2017)

Diez travesías por las siguientes rutas:

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

Cuatro travesías por las siguientes rutas:

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

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

- 2.- Naves con pabellón chileno de hasta 200 TRG.¹⁹
- 3.- Naves especiales, con pabellón extranjero, de hasta 200 toneladas de registro grueso dedicadas al deporte y/o turismo recreativo, sin fines comerciales, siempre que acrediten contar con una póliza de seguro que cubra todos los gastos en que incurra la Autoridad Marítima, en caso de un siniestro marítimo en que se pueda ver involucrada la nave.
- 4.- Naves chilenas o extranjeras de deporte o turismo recreativo, sin fines comerciales, de entre 200 y 500 toneladas de registro grueso, liberadas del empleo obligatorio de práctico por resolución fundada del Director General, en las condiciones que se le fijen, que a lo menos deben considerar:
 - La aprobación del plan de ruta,
 - El contar con los certificados de competencia de la tripulación y de seguridad de la nave vigentes, y
 - Mantener un seguro o póliza de garantía en los términos expuestos en el número anterior.

¹⁹

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

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

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

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

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

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

Además, en los casos de pilotaje de Ancud al Sur, deberán disponer la movilización de los prácticos al puerto o lugar de embarco de tal forma que aquellos lleguen a éste con un mínimo de doce (12) horas de antelación a la hora en que iniciarán el pilotaje.²⁰

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

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

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

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

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

²⁰

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

dejándose constancia de ello en un documento oficial que llevará la firma del Capitán de la Nave y la del práctico o prácticos.

Si ésta es aprobada por la Dirección General, se considerará ampliada la comisión en los términos solicitados.²¹

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

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

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

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

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

Estas comunicaciones serán consideradas oficiales.

Las prestaciones indicadas precedentemente tendrán carácter gratuito.

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

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

Art. 42°.- Antes de iniciarse el pilotaje, toda nave deberá estar provista de los equipos y elementos de ayuda a la navegación, en conformidad con las reglas exigibles a la nave, contenidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de Vida Humana en

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

el Mar, o en el Convenio Internacional para la Seguridad de los Buques Pesqueros (TORREMOLINOS), vigente en el país, según sea el tipo y el tonelaje de la nave.

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

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

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

Durante el desempeño de sus funciones, los prácticos velarán por el cumplimiento de las exigencias contenidas en el presente artículo, especialmente las infracciones al Convenio Internacional Para Prevenir la Contaminación Proveniente de los Buques, MARPOL 73/78 y la reglamentación nacional vigente.²²

Art. 43°.- La Autoridad Marítima podrá suspender el zarpe o interrumpir la navegación de toda nave que no cumpla con alguna de las disposiciones señaladas en el artículo anterior, hasta que se subsanen las observaciones y se adopten las medidas para resguardar la seguridad de la vida humana en el mar, de la navegación y la protección del medio marino.²³

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

El número de prácticos, la distribución operacional de éstos a bordo de las naves que conformen el tren del remolque, como la necesidad y número de remolcadores requeridos para realizar la travesía, serán fijados por la Dirección General atendidas la seguridad de la navegación y la normalidad del pilotaje. Igualmente se procederá en los

²² Artículo único, N° 16, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

²³ Artículo único, N° 17, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

casos de pilotaje de la nave que navegue en convoy, entendiéndose por tal, la reunión de dos o más naves para navegar en conjunto bajo un mando único.

TÍTULO IV

RUTAS DE CANALES Y DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

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

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

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

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

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

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

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

d) **Ruta a puerto Williams:**

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

Los buques chilenos podrán utilizar además, como alternativa el paso Aguirre. ²⁴

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

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

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

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

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

Con todo, el Director General, por resolución fundada, podrá autorizar en forma temporal, una ruta distinta a la fijada en el presente reglamento.²⁵

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

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

TÍTULO V

ESTACIONES DE TRANSFERENCIA

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

Las resoluciones respectivas deberán publicarse en el Diario Oficial.²⁶

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

²⁵ Artículo único, N° 18, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

²⁶ Artículo único, N° 19, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

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

Tratándose de practicaaje, si la nave debe esperar la llegada del práctico de puerto, deberá dirigirse a la zona permitida de fondeo a la gira.²⁷

TÍTULO FINAL

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

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

Cuando alguna circunstancia determine suspender, en carácter general o particular, la presente excepción, la Dirección General dispondrá las medidas convenientes para permitir que tales naves puedan recibir o desembarcar prácticos oportunamente.²⁸

Artículo transitorio.- Las autorizaciones otorgadas por la Dirección General para navegar sin práctico, de conformidad con el artículo 31, que se sustituye, otorgadas con anterioridad al 31 de Diciembre de 1996, continuarán vigentes.²⁹

Tómese razón, regístrese, comuníquese y publíquese.- Augusto PINOCHET Ugarte, Capitán General, Presidente de la República.- Patricio CARVAJAL Prado, Vicealmirante, Ministro de Defensa Nacional.

Lo que se transcribe para su conocimiento.- Alfredo Gallegos Villalobos, Capitán de Navío, Subsecretario de Marina.

²⁷ Artículo único, N° 20, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

²⁸ D.S. (M.) N° 116, de 29.ABR.1994, publicado en el D.O. N° 34.893, de 18 de Junio de 1994.

²⁹ Artículo único, N° 21, D.S. (M) N° 4, de 15 de Enero de 1997 (Publicado en el D.O. N° 35.731, de 3 de Abril de 1997)

FICHA TÉCNICA

Código Publicación : TM - 008
Territorio Marítimo

Nombre Publicación : Reglamento de Practicaje y Pilotaje

- 1.- Promulgado por D.S. (M.) N° 397 de 08.May.1985, Publicado en D.O. N° 32.228, de 22.Jul.1985.
- 2.- Rectificado en D.O. N° 32.233, de 27.Jul.1985.
- 3.- Modificado por:
 - D.S. (M.) N° 846, del 4.Sep.1985. D.O. N° 32.298, del 17.Oct.1985.
 - D.S. (M) N° 782, del 2.Ago.1989. D.O. N° 33.458, del 26.Ago.1989.
 - D.S. (M) N° 832, del 7.Nov.1991. (No publicado en el D.O.).
 - D.S. (M) N° 116, del 29.Abr.1994. D.O N° 34.893, del 18.Jun.1994.
 - D.S. (M.) N° 4, del 15.Ene.1997. D.O. N° 35.731, del 03.Abr.1997.
 - D.S. (M.) N° 58, del 13.Feb.2008. D.O. N° 39.072, del 28.May.2008.
 - D.S. (M.) N° 238, del 19.Ago.2009. D.O. N° 39.527, del 03.Dic.2009.
 - D.S. (M.) N° 372, del 01.Ago.2017. D.O. N° 41.913, del 21.Nov.2017.

APÉNDICE

AL REGLAMENTO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE

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

Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante

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

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

(Resolución)

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

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

Resuelvo:

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

Enrique Larrañaga Martín, Director General.

(*) D.G.T.M. Y M.M. ORD. EXENTA N° 12100/29 VRS., DEL 3.AGO.2012
(*) D.G.T.M. Y M.M. ORD. EXENTA N° 12600/553 VRS., DEL 14.OCT.2014
(*) D.G.T.M. Y M.M. ORD. EXENTA N° 12600/151 VRS., DEL 21.ABR.2015
(*) D.G.T.M. Y M.M. ORD. EXENTA N° 12100/6 VRS., DEL 16.ENE.2019
(*) D.G.T.M. Y M.M. ORD. EXENTA N° 12100/70 VRS., DEL 30.SEP.2019
(*) D.G.T.M. Y M.M. EXENTA N° 12100/71 VRS., DEL 23.OCT.2020

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

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

ARICA:

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

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

PISAGUA:

Línea que une punta Pichalo con punta Pisagua.

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

JUNIN:

Línea que une punta Landgren con punta Junín.

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

CALETA BUENA:

Línea que une punta Rabo de Ballena con punta Monreal.

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

IQUIQUE:

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

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

PATILLOS:

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

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

PATACHE:

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

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

TOCOPILLA:

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

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

MEJILLONES:

Paralelo que pasa por punta Choros.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1331, Edición 2011).

ANTOFAGASTA:

El polígono que se forma uniendo los siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 23° 38' 44" S Long. 070° 24' 18" W
- 2) Lat. 23° 37' 00" S Long. 070° 24' 46" W
- 3) Lat. 23° 37' 00" S Long. 070° 25' 20" W
- 4) Lat. 23° 39' 00" S Long. 070° 25' 20" W
- 5) Lat. 23° 39' 20" S Long. 070° 24' 12" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2111, Edición 2016).

COLOSO:

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

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

TALTAL:

Línea que une punta Hueso Parado con islote Puntilla.

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

CHAÑARÁL:

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

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

CALDERA:

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

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3111, Edición 2004).

CALDERILLA:

Línea que une punta Caldereta con punta Zorro.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3111, Edición 2004).

HANGA ROA – HANGA PIKO:

Línea imaginaria que une el canto Weste de Punta Hanga Piko (Lat. 27° 09' 24,2" S / Long. 109° 26' 36" W), el canto Weste de Punta Roa (Lat. 24° 09' 05,5" S / Long. 109° 26' 35" W) y Punta Cook (Lat. 27° 08' 02,5" S / Long. 109° 25' 47" W).

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2512, Edición 1993).

HANGA VINAPU:

Línea imaginaria que une Punta Poukura (Lat. 27° 10' 06,5" S / Long. 109° 22' 53,3" W) y Punta Kikiriroa (Lat. 27° 11' 32,5" S / Long. 109° 24' 49,9" W).

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2513, Edición 1993).

HUASCO:

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

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

CRUZ GRANDE:

Línea que une punta Medanitos con punta Mostacilla.

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

COQUIMBO:

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

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4111, Edición 2015).

GUAYACÁN:

Línea que une punta Miedo con punta Herradura.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4111, Edición 2015).

LOS VILOS:

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

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

QUINTERO:

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

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

VALPARAÍSO:

Línea que une roca La Baja con punta Gruesa.

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

JUAN FERNÁNDEZ:

Línea imaginaria entre Punta San Carlos y Punta Lobería.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 5411, Edición 2013).

SAN ANTONIO:

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

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

CONSTITUCIÓN:

Paralelo 35° 18' 16" S, y el meridiano que pasa por la Piedra de la Iglesia.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 5212, Edición 2017).

TOME:

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

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

PENCO y LIRQUÉN:

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

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6111, Edición 2013).

TALCAHUANO:

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

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

SAN VICENTE:

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

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

CORONEL:

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

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

LOTA:

La línea imaginaria que une punta Lutrín con punta Villagrán.

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

LEBU:

Línea que une punta Millaneco con faro Punta Tucapel.

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

CORRAL:

Línea que une punta Molino con punta San Carlos.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6241, Edición 2017).

ANCUD:

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

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

SAN JOSÉ DE CALBUCO:

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

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

PUERTO MONTT:

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

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

RÍO NEGRO HORNOPIRÉN:

Línea imaginaria de 1,5 millas desde Caleta Río Negro a Lat: 41° 59.5 Sur y los siguientes puntos:

- 1) Lat.: 41° 59' 30" S Long. 72° 30' 30" W
- 2) Lat.: 41° 59' 30" S Long. 72° 28' 39" W
- 3) Lat.: 41° 59' 30" S Long. 72° 27' 33" W
- 4) Lat.: 41° 59' 30" S Long. 72° 26' 03" W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 7340, Edición 1999).

CHAITÉN:

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

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 7465, Edición 2010).

PUERTO CISNES:

Línea imaginaria que une Punta Cubillos con Punta Ganso.

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

CHACABUCO:

Línea que une punta Sofía, con punta Weste.

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

EDÉN:

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

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

NATALES y BORIES:

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

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 10611, Edición 2012).

PUNTA ARENAS:

Línea que une los siguientes puntos geográficos:

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

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11411, Edición 2008).

CABO NEGRO:

Paralelo y meridiano sobre el faro Isla Isabel.

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

PERCY y CLARENCIA:

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

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

GREGORIO:

Es el área interior que se forma entre el paralelo 52° 40' 00" S, y los meridianos 70° 08' 00" W y 070° 12' 42" W.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11512, Edición 2012).

PUERTO WILLIAMS:

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

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

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

ARICA:

a.- Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- | | | |
|----|--------------------|---------------------|
| 1) | Lat. 18° 27' 13" S | Long. 70° 20' 30" W |
| 2) | Lat. 18° 26' 54" S | Long. 70° 19' 56" W |
| 3) | Lat. 18° 27' 19" S | Long. 70° 19' 42" W |
| 4) | Lat. 18° 27' 40" S | Long. 70° 20' 18" W |

b.- Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- | | | |
|----|--------------------|----------------------|
| 1) | Lat. 18° 27' 58" S | Long. 070° 21' 03" W |
| 2) | Lat. 18° 27' 37" S | Long. 070° 20' 23" W |
| 3) | Lat. 18° 27' 54" S | Long. 070° 20' 15" W |
| 4) | Lat. 18° 28' 17" S | Long. 070° 20' 56" W |

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

PISAGUA:

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

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

JUNIN:

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

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

CALETA BUENA:

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

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

IQUIQUE:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- | | | |
|----|--------------------|---------------------|
| 1) | Lat. 20° 11' 21" S | Long. 70° 09' 16" W |
| 2) | Lat. 20° 11' 21" S | Long. 70° 09' 35" W |
| 3) | Lat. 20° 11' 36" S | Long. 70° 09' 16" W |
| 4) | Lat. 20° 11' 36" S | Long. 70° 09' 35" W |

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

PATILLOS:

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

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

PATACHE:

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

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

TOCOPILLA:

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

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

MEJILLONES:

- 1) Un área circular denominada ZEP-1 de 3 cables de radio cuyo centro se encuentra al 038° y 2,46 millas de la baliza luminosa Puerto Mejillones del Sur.
- 2) Un área circular denominada ZEP-2 de 3 cables de radio con centro en Lat. 23° 03' 13" S y Long. 70° 24' 18" W
- 3) Un área circular denominada Terminal GNL de 5 cables de radio con centro al 348° y 2,2 millas del cabezo del Terminal Interacid S.A.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1331, Edición 2011).

ANTOFAGASTA:

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

- 2) Un área circular de 3 cables de radio, cuyo centro se encuentra situado al 342° y 1,5 millas del faro Extremo Molo de Abrigo.

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

COLOSO:

Un área circular de 1,5 cables de radio, cuyo centro está ubicado al 015° y 1 milla de Punta Coloso.

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

TALTAL:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- | | | |
|----|--------------------|----------------------|
| 1) | Lat. 25° 23' 59" S | Long. 70° 29' 42" W |
| 2) | Lat. 25° 23' 53" S | Long. 070° 29' 22" W |
| 3) | Lat. 25° 24' 09" S | Long. 70° 29' 15" W |
| 4) | Lat. 25° 24' 16" S | Long. 70° 29' 33" W |

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

CHAÑARÁL:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- | | | |
|----|--------------------|---------------------|
| 1) | Lat. 26° 20' 12" S | Long. 70° 39' 06" W |
| 2) | Lat. 26° 20' 41" S | Long. 70° 39' 06" W |
| 3) | Lat. 26° 20' 12" S | Long. 70° 39' 32" W |
| 4) | Lat. 26° 20' 41" S | Long. 70° 39' 32" W |

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

CALDERA:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3111, Edición 2004).

CALDERILLA:

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

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 3111, Edición 2004).

HUASCO:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

COQUIMBO:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4111, Edición 2015).

LOS VILOS:

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

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

QUINTERO:

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

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

VALPARAÍSO:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- | | | |
|----|----------------------|---------------------|
| 1) | Lat. 33° 01' 24,4" S | Long. 71° 36' 11" W |
|----|----------------------|---------------------|

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

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

SAN ANTONIO:

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

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

TOMÉ:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

PENCO Y LIRQUÉN

Se encuentra ubicada al W y como a 1,35 millas de la Punta Lirquén, en siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 36° 42' 07" S Long. 073° 00' 23" W
- 2) Lat. 36° 42' 07" S Long. 072° 59' 45" W
- 3) Lat. 36° 42' 19" S Long. 073° 00' 23" W
- 4) Lat. 36° 42' 19" S Long. 072° 59' 45" W

Punto medio en Lat. 36° 42' 13" s Long. 073° 00' 07" W

(Carta referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6111, Edición 2013).

TALCAHUANO:

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

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

SAN VICENTE:

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

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

CORONEL:

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

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

LOTA:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

CORRAL:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 39° 51' 44" S Long. 73° 25' 10" W
- 2) Lat. 39° 51' 44" S Long. 73° 24' 40" W
- 3) Lat. 39° 51' 54" S Long. 73° 24' 40" W
- 4) Lat. 39° 51' 54" S Long. 73° 25' 10" W

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

PUERTO MONTT:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

SAN JOSÉ DE CALBUCO:

En un punto situado al 006° y a 1,22 millas del faro Bajo Quihua.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 7310, Edición 1999).

PUERTO CISNES:

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

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

CHACABUCO:

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

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

EDÉN:

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

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

GUARELLO:

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

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

NATALES:

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

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 10611, Edición 2012).

BORIES:

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

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

PUNTA ARENAS:

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

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

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11411, Edición 2008).

CABO NEGRO:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

PERCY:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

CLARENCIA:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

GREGORIO:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- | | | |
|----|--------------------|---------------------|
| 1) | Lat. 52° 38' 24" S | Long. 70° 11' 21" W |
| 2) | Lat. 52° 38' 54" S | Long. 70° 11' 21" W |
| 3) | Lat. 52° 38' 24" S | Long. 70° 09' 34" W |
| 4) | Lat. 52° 38' 54" S | Long. 70° 09' 34" W |

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11512, Edición 2012).

PUERTO WILLIAMS:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

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

ANCUD:

En un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

LAITEC:

En un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- a) Para naves menores de 40 pies de calado, un área circular de 6 cables de radio cuyo centro se encuentra situado al 281° y 2,8 millas del Faro Isla Laitec, con la siguiente leyenda: ZONA DE TRANSFERENCIA DE PRÁCTICOS.

- b) Para naves mayores de 40 pies de calado, un área circular de 1,3 millas de radio cuyo centro se encuentra situado en Lat. 43°20'30" S, Long. 073°36'00" W.

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

PUNTA ARENAS:

En un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11411, Edición 2008).

BAHIA POSESIÓN:

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

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11600, Edición 2009).

POSESIÓN EN TRACK DE NAVEGACIÓN:

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

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

NOTA: Sobre máquinas en coordinación con los Prácticos.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11600, Edición 2009).

BAHÍA COOK:

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

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

PUNTA WALLER:

En un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

NOTA: Sobre máquinas en coordinación con los Prácticos.

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

PASO RICHMOND:

En un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

NOTA: Sobre máquinas en coordinación con los Prácticos.

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

CABO DE HORNOS:

En un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

NOTA : Sobre máquinas en coordinación con los Prácticos.

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

ISLA HORNOS:

Un punto ubicado en las siguientes coordenadas geográficas:

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

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

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

ARICA:

a) Una zona de separación, de media milla de ancho, centrada en las siguientes posiciones geográficas:

1) Lat. 18° 27' 74 S
Long. 70° 21' 10 W

2) Lat. 18° 27' 74 S
Long. 70° 25' 49 W

b) Una vía de circulación, para tráfico en dirección al Weste establecida entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

3) Lat. 18° 27' 02 S
Long. 70° 21' 10 W

4) Lat. 18° 25' 49 S
Long. 70° 25' 49 W

c) Una vía de circulación, para tráfico en dirección al Este establecida entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

5) Lat. 18° 28' 52 S
Long. 70° 21' 10 W

6) Lat. 18° 29' 99 S
Long. 70° 25' 49 W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1111, 10° Edición, agosto 1998).

IQUIQUE:

a) Límite Norte, que consiste en una línea que conecta las siguientes posiciones geográficas:

1) Lat. 20° 10' 42 S
Long. 70° 10' 80 W

2) Lat. 20° 11' 10 S
Long. 70° 10' 18 W

b) Límite Sur, que consiste en una línea que conecta las siguientes posiciones geográficas:

3) Lat. 20° 12' 60 S
Long. 70° 10' 95 W

- 4) Lat. 20° 11' 87 S
Long. 70° 10' 17 W

c) Zonas de separación de tráfico, que consisten en lo siguiente:

El área dentro de una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 5) Lat. 20° 10' 72 S
Long. 70° 11' 22 W
- 6) Lat. 20° 11' 22 S
Long. 70° 10' 30 W
- 7) Lat. 20° 11' 28 S
Long. 70° 10' 33 W
- 8) Lat. 20° 10' 88 S
Long. 70° 11' 32 W

El área dentro de una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 9) Lat. 20° 11' 38 S
Long. 70° 11' 45 W
- 10) Lat. 20° 11' 45 S
Long. 70° 10' 38 W
- 11) Lat. 20° 11' 52 S
Long. 70° 10' 38 W
- 12) Lat. 20° 11' 60 S
Long. 70° 11' 45 W
- 13) Lat. 20° 12' 10 S
Long. 70° 11' 30 W

El área dentro de una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 14) Lat. 20° 11' 68 S
Long. 70° 10' 33 W
- 15) Lat. 20° 11' 73 S
Long. 70° 10' 30 W
- 16) Lat. 20° 12' 28 S
Long. 70° 11'.18 W

d.- Vías de circulación de entrada al puerto en las siguientes posiciones:

Dirección Este:

- 17) Lat. 20° 11' 25 S
Long. 70° 10' 85 W

Dirección Noreste:

- 18) Lat. 20° 12' 12 S
Long. 70° 10' 63 W

e.- Vías de circulación para la salida del puerto en las siguientes posiciones:

Dirección Norweste:

- 19) Lat. 20° 10' 87 S
Long. 70° 10' 60 W

Dirección Weste:

- 20) Lat. 20° 11' 72 S
Long. 70° 10' 85 W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 1211, 10a. Edición, septiembre 1988).

ANTOFAGASTA:

a) Una zona de separación, de una milla de ancho, centrada en las siguientes posiciones geográficas:

- 1) Lat. 23° 38' 77 S
Long. 70° 25' 62 W

- 2) Lat. 23° 38' 77 S
Long. 70° 29' 60 W

b) Una vía de circulación, para tráfico en dirección al Weste establecida entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 3) Lat. 23° 37' 27 S
Long. 70° 25' 63 W

- 4) Lat. 23° 36' 03 S
Long. 70° 29' 60 W

c) Una vía de circulación, para tráfico en dirección al Este establecida entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 5) Lat. 23° 40' 27 S
Long. 70° 25'.62 W

- 6) Lat. 23° 41' 03 S
Long. 70° 29' 60 W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 2111, 4ª. Edición, diciembre 2016).

QUINTERO:

- a) Una zona de separación, de media milla de ancho, centrada en las siguientes posiciones geográficas:

- 1) Lat. 32° 44' 67 S
Long. 71° 32' 12 W

- 2) Lat. 32° 44' 67 S
Long. 71° 36' 43 W

- b) Una vía de circulación, para tráfico en dirección al Weste establecida entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 3) Lat. 32° 43' 67 S
Long. 71° 32' 12 W

- 4) Lat. 32° 42'.93 S
Long. 71° 36'.43 W

- c) Una vía de circulación, para tráfico en dirección al Este establecida entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 5) Lat. 32° 45' 77 S
Long. 71° 32' 12 W

- 6) Lat. 32° 45' 93 S
Long. 71° 36' 43 W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 4321, 11a. Edición, marzo 2009.)

VALPARAÍSO:

- a) Una zona de separación, de media milla de ancho, centrada en las siguientes posiciones geográficas:

- 1) Lat. 32° 58' 75 S
Long. 71° 37' 11 W

- 2) Lat. 33° 00' 75 S
Long. 71° 36' 63 W

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

3) Lat. 32° 57' 87 S
Long. 71° 38' 70 W

4) Lat. 33° 00' 90 S
Long. 71° 37' 52 W

c) Una vía de circulación, para el tráfico que navega desde Valparaíso, establecida entre la zona de separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

5) Lat. 32° 57' 33 S
Long. 71° 35' 77 W

6) Lat. 33° 00' 62 S
Long. 71° 35' 77 W

Zona de navegación costera

El área comprendida entre la costa y el límite hacia tierra del esquema de separación de tráfico, está designada como una zona de navegación costera.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 5111, 9a. Edición, abril 2003).

BAHÍA DE CONCEPCIÓN:

a) Una zona de separación, de un cuarto de milla de ancho, centrada en las siguientes posiciones geográficas:

1) Lat. 36° 34' 10 S
Long. 73° 02' 10 W

2) Lat. 36° 36' 19 S
Long. 73° 01' 67 W

3) Lat. 36° 38' 50 S
Long. 73° 01' 70 W

b) Una vía de circulación, de media milla de ancho, establecida a cada lado de la zona de separación.

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6110, 8a. Edición, agosto 2014).

BAHÍA DE SAN VICENTE:

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

- 1) Lat. 36° 40' 81 S
Long. 73° 13' 38 W
- 2) Lat. 36° 43' 90 S
Long. 73° 10' 39 W
- 3) Lat. 36° 43' 84 S
Long. 73° 10' .35 W
- 4) Lat. 36° 40' 60 S
Long. 73° 12' 87 W

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

- 5) Lat. 36° 41' 63 S
Long. 73° 14' 78 W
- 6) Lat. 36° 44' 28 S
Long. 73° 10' 71 W

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

- 7) Lat. 36° 40' 08 S
Long. 73° 11' 60 W
- 8) Lat. 36° 43' 69 S
Long. 73° 09' 71 W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6110, 8a. Edición, agosto 2014).

PUNTA ARENAS:

a) Límite Norte, que consiste en una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 1) Lat. 53° 10' 28 S
Long. 70° 49' 96 W
- 2) Lat. 53° 10' 94 S
Long. 70° 46' 70 W

b) Límite Sur, que consiste en una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 3) Lat. 53° 11' 46 S
Long. 70° 51' 13 W

- 4) Lat. 53° 12' 80 S
Long. 70° 48' 70 W
- c) Zona de separación del tráfico, el área dentro de una línea que una las siguientes posiciones geográficas:
- 5) Lat. 53° 10' 70 S
Long. 70° 50' 37 W
- 6) Lat. 53° 11' 76 S
Long. 70° 47' 55 W
- 7) Lat. 53° 12' 07 S
Long. 70° 47' 90 W
- 8) Lat. 53° 11' 07 S
Long. 70° 50' 70 W
- d) Vías de circulación para entrada al puerto, en la siguiente posición:
- 9) Lat. 53° 11' 00 S
Long. 70° 48' 30 W
- e) Vías de circulación para salida del puerto, en la siguiente posición:
- 10) Lat. 53° 11' 85 S
Long. 70° 49' 60 W

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 11411, 6a. Edición, junio 2008).

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

Descripción del dispositivo de separación de tráfico.

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

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

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

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

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

(Cartas de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N°s 11600 y 11500, Ediciones 2009 y 1991, respectivamente).

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

ARICA: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- | | | |
|----|--------------------|---------------------|
| 1) | Lat. 18° 27' 45" S | Long. 70° 20' 07" W |
| 2) | Lat. 18° 27' 37" S | Long. 70° 19' 46" W |
| 3) | Lat. 18° 27' 48" S | Long. 70° 19' 45" W |
| 4) | Lat. 18° 27' 55" S | Long. 70° 20' 06" W |

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

IQUIQUE: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

PATILLOS: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

ANTOFAGASTA: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

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

CALDERA: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

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

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

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

HUASCO: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

GUAYACÁN: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

COQUIMBO: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

VALPARAÍSO: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

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

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

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

TALCAHUANO: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

PENCO: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

LIRQUÉN: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

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

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

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

CORRAL: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

CORONEL: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

LOTA: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

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

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

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

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

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

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

CASTRO: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

ANCUD: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

CHONCHI: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

CHAITÉN: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

QUELLÓN: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

ACHAO: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

CHACABUCO: Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

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

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

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

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

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

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

TERMINAL MARÍTIMO PETROLERO DE CLARENCIA:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

TERMINAL MARÍTIMO PETROLERO DE GREGORIO:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

TERMINAL MARÍTIMO MINA DE PECKET:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

PUERTO NATALES Y BORIES:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

TERMINAL GUARELLO:

Práctico embarca en San Vicente recalando con Práctico a bordo.

PUERTO WILLIAMS:

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

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

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

APÉNDICE N° "2"

D.G.T.M. Y M.M. ORD. EXENTA N° 12100/67 VRS.*

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

VALPARAÍSO, 20 de octubre de 2017.

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

R E S U E L V O:

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

(Fdo.)

GUILLERMO LÜTTGES MATHIEU
CONTRAALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS AL REGLAMENTO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE Y REGLAMENTO DE PRÁCTICOS.**CAPÍTULO I****DISPOSICIONES GENERALES**

Art. 101 Los Prácticos de Puerto dependen de las Capitanías de Puerto y éstas se relacionan con el Encargado del Servicio de Practicaje y Pilotaje, a través de las respectivas Gobernaciones Marítimas, para tratar los aspectos técnicos y administrativos pertinentes.

Art. 102 Los Prácticos Oficiales y los Prácticos Autorizados que formen parte de las dotaciones de las Gobernaciones Marítimas de Puerto Montt y Punta Arenas y de otras que se disponga, podrán ser designados para cumplir labores de pilotaje local, siempre que estén habilitados para ello y que no se afecte el servicio de practicaje del puerto.

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

CAPÍTULO II**DE LA CONFORMACIÓN DEL ROL DE COMISIONES DE PILOTAJE**

Art. 201 La Oficina de Pilotaje mantendrá permanentemente actualizados y por separado los roles de designación para comisiones de los Prácticos Oficiales y de los Prácticos Autorizados de Canales, los que se mantendrán a la vista indicando el orden de precedencia, los permisos, las comisiones del servicio, las suspensiones, las bajas médicas y otras situaciones de carácter profesional y/o administrativas.

Art. 202 El rol de Prácticos Autorizados de Canales representa un sistema de designación de naves, en relación al TRG de éstas, el cual será elaborado por la Oficina de Pilotaje según lo señala el artículo 203 y su orden de precedencia de designación para una comisión, será de acuerdo a lo indicado en el artículo 206.

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

- a.- La precedencia en el ingreso al rol estará dada por la fecha y hora de desembarco de la última comisión de pilotaje, con las siguientes excepciones:
- Para el caso del desembarco en el puerto de Ushuaia, República Argentina, se considerará para estos efectos, la hora del término del pilotaje y para el desembarco en otros puertos extranjeros, se considerará la hora de desembarco de la nave.
 - Para el caso de desembarcos en las proximidades de Punta Delgada/Orange/Narrow, se considerará para estos efectos, la hora de término del pilotaje asistido cuando la nave cruce la Línea de Plataformas.
- b.- Ante una coincidencia en la fecha y hora de desembarco, se hará prevalecer la posición geográfica del lugar de desembarco, privilegiando en precedencia a aquel Práctico que se haya desembarcado más al Sur.
- c.- Los Prácticos que se ausenten del Servicio por razones personales, licencia médica o que sean afectados por una suspensión provisional a raíz de las primeras diligencias de una Investigación Sumaria Administrativa, quedarán fuera del rol en la fecha en que ocurre el respectivo evento, pero mantendrán su posición en el mismo y continuarán avanzando hasta alcanzar el numeral 11 en la precedencia, ubicación que les será respetada para su reincorporación al rol.
- En caso de reincorporaciones en días consecutivos en que no haya habido movimiento en el rol, la reincorporación será a continuación del numeral 11, 12, 13, 14 y así sucesivamente, según corresponda, sin sobrepasar al ingresado el día anterior.
- d.- En el caso que el Práctico, una vez designado, no le sea posible cumplir una comisión de pilotaje por causa de un accidente o enfermedad, ya sea propia, del cónyuge o de un familiar directo, hasta el primer grado en línea recta o segundo grado en la línea colateral, y que habiendo estado en una ubicación en el rol entre el N° 1 y el N° 10, ocupará el numeral 11 de precedencia en el rol, debiendo informar a la Oficina de Pilotaje la fecha de ingreso al rol. Si estuviera en una posición mayor que el N° 10, retomará su posición original.
- e.- Los Prácticos Autorizados que por disposición del Director General sean nominados para realizar o participar en una actividad profesional que les impida ser designados, mantendrán su precedencia en el rol hasta alcanzar los primeros lugares. Si alcanzaren el numeral 1 y la actividad no se hubiese cumplido, mantendrán dicha precedencia hasta el término de ésta, respetándoseles en las comisiones siguientes, su ubicación relativa al momento de ser sobrepasados en el rol.

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

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

Art. 204

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

a.- GRUPO DE NAVES DE CARGA.

- 1) Naves de Carga **Menor**.
Muy Pequeñas: menor de 10.000 TRG. (Columna 2).
- 2) Naves de Carga **Normal**.
 - a) Pequeñas: igual o mayor a 10.000 y menor de 24.000 TRG. (Columna 3).
 - b) Medianas: igual o mayor a 24.000 y menor de 40.000 TRG. (Sin letra).
 - c) Grandes: igual o mayor a 34.000 y menor de 54.000 TRG. (Columna 4).
- 3) Naves de Carga **Mayor**.
 - a) Muy Grandes: igual o mayor a 50.000 y menor de 86.000 TRG. (Columna 5).
 - b) Extra Grandes: igual o mayor a 86.000 TRG. (Columna 6).

b.- GRUPO DE NAVES DE PASAJEROS.

- 1) Naves de Pasajeros **Normal**.
Medianas: igual o mayor a 4.000 y menor de 16.000 TRG. (Columna 7).
- 2) Naves de Pasajeros **Mayor**.
 - a) Grandes : igual o mayor a 16.000 y menor de 42.000 TRG. (Columna 8).

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

c.- GRUPO DE NAVES EN COMISIÓN ESPECIAL

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

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

Art. 205

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

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

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

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

a.- GRUPO DE NAVES DE CARGA.

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

b.- GRUPO DE NAVES EN COMISIÓN ESPECIAL.

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

- c.- Como una manera de mantener el entrenamiento en las naves de carga “Muy Pequeñas” y Naves en “Comisión Especial”, para todos los prácticos, éstos no se repetirán consecutivamente una comisión de pilotaje entre naves de carga “Muy Pequeñas” y Naves en “Comisión Especial”, ambas controladas con asterisco rojo (*).
- d.- El Jefe de la Oficina de Pilotaje llevará el control de la asignación de “Letras” en cada una de las columnas del rol para cada uno de los Prácticos Autorizados de Canales, excepto la columna de naves de “Carga Normal Mediana”, la cual no emplea “**Letra**”. La letra superior se asigna al término de la comisión. .
- e.- Los pilotajes de una redestinación serán considerados como otra comisión para los efectos de asignación de letras y restricciones, excepto para los pilotajes locales señalados en el artículo 207.
- f.- La comisión iniciada como una comisión normal que se modifica y se transforma en una comisión local dentro del área de Punta Arenas, definida por el triángulo formado por la Boca Oriental y Occidental del Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos, los Prácticos no modificarán la letra que originalmente tenían antes de ser designados.
- g.- En las comisiones de naves de Carga mayores de 40.000 TRG y menores de 67.000 TRG, con eslora mayor de 230 metros, en que no se les aplique la rebaja del 40%, (Art. 310, letra a) del Reglamento de Tarifas y Derechos, D.S. N° 427) a su regreso se les considerará la letra que les corresponda por TRG.
- h.- Las designaciones para naves entre 10.000 y menor de 12.000 Toneladas de Registro Grueso y cuyo factor de pago sea menor a 1, serán designadas en orden inverso al rol de prácticos, asimilándolas a las naves de la columna N° 2.

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

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

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

- i.- Aquellas naves de pasajeros que naveguen sin pasajeros y que su tránsito obedezca sólo a un desplazamiento sin fines turísticos, serán consideradas según su tonelaje, como buque de carga, para los efectos de designación y asignación de Letra en la columna que corresponda.
- j.- La designación de naves para pilotajes de ida y regreso se realizará conforme al procedimiento indicado en el Anexo "B":
 - 1) Los Prácticos que se encuentren en proceso de habilitación podrán realizar pilotajes de ida y regreso en el tipo y tamaño de nave que estén autorizados por su nivel de habilitación.
 - 2) En caso que, por efecto del pilotaje señalado precedentemente, al práctico le corresponda modificar una letra de una columna de aquella que no tiene activa, esta letra se le aumentará cuando supere el nivel de habilitación correspondiente.
 - 3) Para el registro de los pilotajes de ida y regreso, efectuados por los prácticos designados, cada navegación entre los puertos extremos será considerada separadamente.

Art. 206

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

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

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

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

Cumplida la etapa de Habilidadación General Nivel 2, se les asignará una letra de identificación igual a la letra de la mayoría, en todas las columnas de naves de Carga Mayores y Naves de Pasajeros.

El Práctico Autorizado quedará habilitado para ser designado a una nave de Pasajeros “Extra Grande”, después de cumplir comisión de pilotaje en una nave de Pasajeros “Mediana”, “Grande” o “Muy Grande”. En caso de completar 25 comisiones luego de su Habilitación General Nivel 2, sin lograr habilitarse para naves de pasajeros “Extra Grande”, tendrá prioridad para la designación en naves de pasajeros “Mediana”, “Grande” o “Muy Grande”.

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

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

Art. 207

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

- a.- Comisión de ida y/o regreso desde Bahía Posesión hasta Punta Arenas o puertos intermedios.
- b.- Comisión de ida y/o regreso por el Canal de Chacao entre Ancud y Puerto Montt o puerto intermedio.
- c.- Comisión de ida y/o regreso desde Laitec o puerto intermedio hasta Puerto Montt o Ancud.
- d.- Comisión de ida y/o regreso desde el límite internacional frente al Faro Rocas Contramaestre Perón hasta Punta Waller o Cabo de Hornos.
- e.- Toda otra comisión con Factor Multiplicador igual o inferior a 0,15.
- f.- Por haberse dejado sin efecto la designación de Práctico, en el caso contemplado en el artículo 405.
- g.- Por haberse dejado sin efecto el contrato de pilotaje, salvo que reciba la totalidad del valor del pilotaje.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 211

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

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

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

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

Las permutas están prohibidas.

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

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

Hecha la petición del beneficio antes señalado, el Jefe de la Oficina de Pilotaje lo designará a la primera nave de Carga “Muy Grande” o “Extra Grande” que sea designada de acuerdo al artículo 404. En caso que exista más de una solicitud para naves de este tipo, se designará a la de mayor TRG. De no existir solicitudes de pilotaje para una nave de este tipo, avanzará en el rol hasta alcanzar el N°1, en donde se le designará normalmente, debiendo solicitarla nuevamente en la presentación en la Oficina. Esta solicitud primara sobre cualquier designación por letra. Las naves de pasajeros quedan expresamente excluidas de este beneficio.

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

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

CAPÍTULO III

DE LA CONFORMACIÓN DEL ROL DE SERVICIOS DE PRACTICAJE

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

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

CAPÍTULO IV

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

Art. 401 Sólo para efectos administrativos, los integrantes de cada comisión serán denominados “Práctico 1” y “Práctico 2”, según el orden de precedencia que tenían en el rol al momento de ser designados. Como norma general, las tareas administrativas serán ejecutadas por el “Práctico 1”. Entre éstas están la elaboración del Parte de Viaje y sus documentos

complementarios, establecer los contactos con la agencia y la presentación al Jefe de la Oficina de Pilotaje al término de la comisión. No obstante lo anterior, de común acuerdo, podrán distribuirse las tareas.

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

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

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

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

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

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

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

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

- a.- Las naves a considerar en el proceso diario de designaciones serán las que contemplan su zarpe los días de la semana señalados en el Anexo "A", incluyendo, según corresponda, las siguientes:
 - 1) Las que zarpan de los puertos de la región de Valparaíso y Los Vilos.
 - 2) Las que zarpan de otros puertos nacionales o Estaciones de Transferencias y los puertos de Buenos Aires y de Montevideo.
 - 3) Las que zarpan de Ushuaia, Puerto Madryn, Puerto Williams o Cabo de Hornos.
- b.- Por tratarse de casos especiales, también se considerarán dentro de las naves a designar diariamente, aquellas en que el desplazamiento de los Prácticos al lugar de embarco debe realizarse dentro de las próximas 48 horas, a saber:
 - 1) Las que zarpan de Isla de Pascua.
 - 2) Las que zarpan de las Islas Malvinas.
 - 3) Otros puertos con escaso itinerario de medios de transporte.
- c.- Se debe tener presente el tiempo necesario para el desplazamiento y la permanencia anticipada de los Prácticos Autorizados de Canales en el puerto de embarco, que asegure el descanso previo, cuando corresponda. Por este motivo, el arribo al aeropuerto donde esté ubicado el puerto de embarco será a lo menos, con la siguiente antelación:
 - 1) Puertos área Región del Bio-Bio: 6 horas antes del zarpe.
 - 2) Puertos de Quellón y Chacabuco: 17 horas antes del zarpe.

- 3) Puertos de Ancud, Puerto Montt, Punta Arenas y Bahía Posesión: 14 horas antes del zarpe.
 - 4) Puertos de Ushuaia y Puerto Williams: 13 horas antes del zarpe.
 - 5) Cabo de Hornos: 20 horas antes del zarpe.
 - 6) Otros puertos extranjeros: 12 horas antes del zarpe.
- d.- Determinadas las naves que corresponda designar en cada oportunidad, éstas se ordenarán por su fecha y hora de zarpe. Hecho lo anterior, se extraerán de este ordenamiento las naves de carga “Medianas”, las que se ubicarán y ordenarán de la misma forma anterior, al final del listado de naves a designar. A igualdad de fecha y hora de zarpe, se establecerá la precedencia por el número de la Solicitud ingresada al "Sistema Integral de Atención a la Nave" (SIAN).
- e.- Se designarán los Prácticos Autorizados de Canales a cada una de las naves ya definidas en el acápite anterior, siguiendo el ordenamiento ya establecido, es decir, por fecha y hora de zarpe y la precedencia de los Prácticos Autorizados de Canales en el rol de designaciones, cumpliendo lo establecido en el Art. 404.
- f.- Las designaciones para las comisiones de pilotaje se realizarán en los horarios dispuestos en el artículo 407, teniendo presente la secuencia de eventos establecida en la Guía de Designación de Comisiones de Pilotaje, que se incluye como Anexo “A”.
- g.- Cuando al comparar la secuencia de eventos establecida en el Anexo “A” para la designación, con el día de la semana y el zarpe de la nave que solicita pilotaje, se concluye que ésta debiera haber sido ya designada, se entenderá como una designación “Fuera de horario” y los Prácticos serán designados de inmediato.
- h.- Cuando una designación fuera de horario implica una redesignación o el pronto desplazamiento de los Prácticos para que éstos puedan llegar oportunamente al lugar de embarco, los Prácticos deberán tener presente que la seguridad personal prima por sobre toda otra consideración, situación que deberán hacer presente al Jefe de la Oficina de Pilotaje, que, cuando por razones de fuerza mayor o caso fortuito, no puedan cumplir con los horarios de descanso, de manera de atrasar el zarpe de la nave, si la situación lo aconseja.

Art. 404

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

- a.- A la primera nave de la relación confeccionada serán designados los dos primeros Prácticos Autorizados de Canales del rol, siempre y cuando ambos estén habilitados para el tipo y tamaño de la nave, y que al menos uno esté habilitado en la ruta a navegar.
- b.- Comprobada la habilitación, se verificará que tenga letra menor en la columna correspondiente a la nave, y que no tenga impuesta alguna restricción.

Para el caso de la designación en una comisión de ida y regreso y en el puesto 1 o 2 del rol se encuentre un práctico en proceso de Habilitación General Nivel 2, podrá ser designado para esa comisión, siempre y cuando este habilitado para el tipo de nave y ruta a navegar.
- c.- Si un Práctico Autorizado de Canales no puede ser designado a alguna de las naves consideradas, por no cumplir con lo indicado en a.- o b.-, se continuará con el siguiente Práctico Autorizado de Canales del rol, hasta completar las designaciones que correspondan, conforme a lo dispuesto en el artículo 407.
- d.- Para facilitar la aplicación de este artículo, en el Anexo “B”, se gráfica y explica detalladamente el procedimiento de designación de los Prácticos Autorizados de Canales.
- e.- Para el caso de las Naves de Carga Muy Pequeñas y las Naves en Comisión Especial, este proceso se hará en orden inverso, es decir, desde el final del rol de designaciones hacia arriba.

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

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

Para aquellos prácticos que no se encuentren en las condiciones indicadas en el párrafo precedente, y que no sea posible establecer contacto con ellos en un plazo máximo de 2 horas o que no puedan

cumplir la comisión, mantendrán su ubicación en el rol y se continuará llamando al siguiente Práctico que le corresponda.

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

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

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

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

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

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

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

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

en su poder, de manera de obtener las últimas informaciones necesarias para su comisión.

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

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

CAPÍTULO V

DE LA DESIGNACIÓN DE LOS PRÁCTICOS DE PUERTO PARA UNA MANIOBRA

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

Art. 502 La precedencia en la ejecución de las maniobras estará dada por la hora para la cual fue solicitada. Cuando en la secuencia de ingreso de solicitudes, alguna invada los tiempos promedios para la ejecución de maniobras ya ingresadas y se traslapen total o parcialmente, la prioridad estará dada por la fecha y hora de ingreso al SIAN. Cuando los puertos y/o terminales involucrados permitan maniobras simultáneas y los medios notificados sean diferentes, ambas maniobras se ejecutarán en las horas solicitadas.

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

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

Art. 503 Los Agentes de Naves o los Armadores podrán ingresar sus solicitudes de practicaje con la anticipación mínima reglamentaria. No obstante, se les exhorta a ingresar dichas solicitudes con a lo menos 4 horas en horario diurno (07 - 24 hrs.) y 6 horas en horario nocturno (00 a 07 hrs.) respecto de la hora prevista de atraque o desatraque de la nave, con el propósito de permitir que la Capitanía de Puerto o la Oficina de Prácticos

Local en caso corresponda, pueda prever la demanda de practicaje que tendrá y disponer las acciones que sean necesarias para satisfacerla. Para ajustar con precisión la hora en que se desee efectuar la maniobra, los Agentes de Naves tienen la posibilidad de modificar las solicitudes ya ingresadas hasta con 2 horas de anticipación a la hora de ejecución de la maniobra.

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

CAPÍTULO VI

DEL DESEMPEÑO A BORDO DE LOS PRÁCTICOS AUTORIZADOS DE CANALES

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

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

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

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

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

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

Art. 603

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

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

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

- a.- Canal Darwin, entre Islote del Pangal y Roca Pájaros, en naves de 180 metros de eslora o mayor, naves de pasajeros de cualquier eslora y buques tanque cargados.
- b.- Canal Pulluche entre Faro Urizar e Islote Lobos, en naves de 180 metros de eslora o mayor, en condiciones de baja visibilidad.
- c.- Angostura Inglesa, entre Isla Moat e Islote Kitt, en cualquier tipo de nave y condición de tiempo meteorológico.
- d.- Canal y Angostura Kirke, entre Punta Kirke Sur e Isla Norte, en cualquier tipo de nave y condición de tiempo meteorológico.
- e.- Canal Santa María y Angostura White, entre Punta Kate e Islote Gutiérrez (Islas Balmaceda), en cualquier tipo de nave y condición de tiempo meteorológico.
- f.- Paso Summer, entre Boya Banco San Juan y Punta Dashwood, en naves mayores de 200 metros de eslora durante navegación nocturna o para este mismo tipo de naves en navegación diurna y visibilidad reducida.

- g.- Canal Gray, entre Boya Bajo Guacolda e Islote Penacho Verde, en todo tipo de naves cuya eslora sea mayor de 150 metros y en cualquier condición meteorológica.
- h.- Paso Shoal, entre Roca Pearse e Islas Green, en naves mayores de 200 metros de eslora durante navegación nocturna, o para este mismo tipo de nave, en navegación diurna y visibilidad reducida.
- i.- Paso Tortuoso, entre Islote Beware e Islote El Bonete, en naves con eslora de 230 metros o mayor, cuando el práctico de guardia lo solicite.
- j.- Primera Angostura, entre Boya Bajo Satélite y Boya Banco Orange, en naves de 230 metros de eslora o mayor, cuando el práctico de guardia lo solicite.

Art. 604

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

- a.- Estar en posesión de las cartas náuticas de la zona de pilotaje obligatorio publicadas por el SHOA, debidamente actualizadas y preparar con la debida anticipación la derrota de la ruta en la zona de pilotaje que se navegará.
- b.- Elaborar un plan de navegación y comunicar al Capitán de la nave las eventualidades que puedan presentarse y las alternativas previstas.
- c.- Situar la nave en forma periódica y asesorar al Capitán en el control de la navegación. El registro gráfico del programa de navegación electrónica Winploter Pilot es válido para estos efectos.
- d.- Registrar los acaecimientos más importantes por escrito.
- e.- Informar al Capitán de la necesidad de su presencia en el puente, durante la navegación de los canales cuyo cruce sea restringido o regulado.
- f.- Al tener el control de la navegación, dar las órdenes al timón y a la máquina en inglés o español, según sea el caso, exigiendo su repetición por quien las ejecuta.
- g.- Probar el sistema de gobierno e informarse de la forma en que opera y de los procedimientos de emergencia, antes de iniciar la navegación de los canales.

- h.- Informarse del funcionamiento y de la operación de todos y cada uno de los instrumentos de navegación con que cuenta la nave y hacer uso de ellos para verificar la correcta navegación.
- i.- Comunicar a la brevedad, por el medio más rápido a la Autoridad Marítima, toda infracción a la reglamentación nacional y a los convenios internacionales suscritos por el país y toda otra anomalía apreciada durante la navegación.
- j.- Cumplir con lo establecido en la normativa correspondiente, referente al empleo del programa de navegación electrónica Winploter Pilot para Prácticos autorizados de canales.

CAPÍTULO VII

DEL DESEMPEÑO A BORDO DE LOS PRÁCTICOS DE PUERTO

- Art. 701** El Práctico que se embarque para ejecutar una maniobra, tendrá presente que en el cumplimiento de su función contribuye a la tarea permanente de la Autoridad Marítima, en relación con la seguridad de la vida humana en el mar y con la protección del medio ambiente marino y que, por lo tanto, su labor a bordo debe estar coordinada en forma permanente con dicha Autoridad.
- Art. 702** Al presentarse en el puente de la nave informará al Capitán acerca de los criterios operacionales del puerto, del esquema de maniobra que desarrollará y de los medios de apoyo que usará y exigirá de éste el Pilot Card y las informaciones concernientes a los medios de la nave disponibles y necesarios para la seguridad de la maniobra solicitada.

CAPÍTULO VIII

DEL CUMPLIMIENTO DE UNA COMISIÓN DE PILOTAJE

- Art. 801** Cuando los Armadores o Agentes de Nave, de acuerdo al artículo 39 del Reglamento de Practicaje y Pilotaje, soliciten que el embarco o desembarco de los Prácticos se efectúe en un puerto o lugar distinto al de la Estación de Transferencia, la Autoridad Marítima podrá disponer que la permanencia de los Prácticos a bordo se reduzca a la Zona de Pilotaje Obligatorio y que los embarcos o desembarcos se efectúen en las Estaciones de Transferencia de Prácticos, si se cumple cualesquiera de las siguientes condiciones:
- a.- Naves, remolques o convoyes cuya velocidad media sea de 10 nudos o menor. Salvo, si por razones de seguridad de la navegación la AA.MM. dispone que el embarco o desembarco de los prácticos sea Fuera de la Zona de Pilotaje Obligatorio.
 - b.- Naves de 4.000 TRG o menor.

- c.- Naves cuyas condiciones de habitabilidad estén deterioradas o descuidadas, o cuyos sistemas de agua dulce, sanitarios o de calefacción, se encuentren fuera de servicio o en mal estado, de acuerdo a norma establecida por la Dirección General.

Art. 802 Si las condiciones de habitabilidad que posee la nave no fuesen adecuadas a la del rango de Capitán de Marina Mercante o su equivalente, que corresponde a los Prácticos, de acuerdo a la Directiva D.G.T.M. y M.M. N° O-80/018, de fecha 25 de octubre de 2010, considerando las características o posibilidades de la nave, o si éstas fuesen insalubres, los Prácticos al embarcar o en la primera oportunidad, podrán solicitar su desembarco a la Autoridad Marítima, en puertos fuera o dentro de la zona de pilotaje obligatorio, hasta que dichas condiciones sean subsanadas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO IX**DE LA EJECUCIÓN DE UNA MANIOBRA DE PUERTO**

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

CAPITULO X**DE LOS GASTOS DE VIAJE DE LOS PRÁCTICOS AUTORIZADOS DE CANALES Y DE PUERTO**

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

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

- Art. 1101** Los Prácticos Autorizados de Canales, podrán ausentarse del Servicio hasta por 30 días corridos dentro de cada año calendario, sin expresar causa y previa información escrita al Jefe de la Oficina de Pilotaje, indicando las fechas de inicio y término de esta ausencia. El término podrá ser extendido, pero no podrá ser adelantado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Art. 1108** Si por razones personales el Práctico solicita no cumplir una comisión a la que ha sido ya designado, se le aplicará el siguiente procedimiento:
- a.- Para el caso de rechazo a una comisión en nave de carga “Normal Mediana”, se le ubicará en el último lugar del rol de designaciones.
 - b.- Para el caso de rechazo a una comisión en nave de carga “Normal Grande”, como también en el caso de una nave de pasajeros “Normal Mediana”, se le ubicará en el último lugar del rol de designaciones y se le registrará en la columna respectiva del Anexo “B”, la Letra siguiente a la que tenía al momento del rechazo de la nave.
 - c.- Para el caso que el rechazo sea de una nave “Mayor”, “Menor” “Normal Pequeña” o en “Comisión Especial”, junto con ubicar al Práctico Autorizado de Canales en la última posición del rol de designaciones, se le aplicará lo siguiente:
 - 1) Nave “Menor” “Normal Pequeña” y nave en “Comisión Especial”, registrar en la columna respectiva del Anexo “B”, la letra anterior a la que tenía al momento del rechazo de la nave.
 - 2) Nave “Mayor”, sea de Carga o de Pasajeros, registrar en la columna respectiva del Anexo “B, la letra siguiente a la que tenía al momento del rechazo de la nave.
 - d.- Se entenderá por rechazo a una comisión de pilotaje, a la manifestación personal expresa por parte del Práctico de que por motivos personales no cumplirá tal comisión en la nave designada, lo que debe ser informado por escrito a la Oficina de Pilotaje.

CAPITULO XII

DE LOS SEGUROS CONTRA TODO RIESGO PRÁCTICOS DE CANALES Y PUERTO

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

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

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

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

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

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

- g.- Indemnización diaria por inhabilidad o incapacidad temporal por causa de accidente, enfermedad, riesgo de la naturaleza o acto de tercero, padecido a consecuencia o con ocasión de la comisión, por un monto equivalente al 0,12% diario del monto asegurado, con un máximo de 180 días.
- h.- Gastos de hospitalización por causa de accidente, enfermedad, riesgo de la naturaleza o acto de terceros, a consecuencia o con ocasión de la comisión, a razón de un 0,25% diario del monto asegurado, con un límite de 180 días, incluyendo gastos de enfermera u otros propio de la hospitalización.
- i.- Traslados, evacuaciones médicas a un centro hospitalario o repatriación al lugar de residencia habitual del enfermo o accidentado, o donde indiquen sus familiares, por un monto equivalente a 100 UF. como máximo.
- j.- En el evento en que el Práctico accidentado o enfermo requiera ser acompañado durante su traslado, evacuación y posterior hospitalización, por otro Práctico, cubrirá los gastos de sostenimiento del práctico acompañante, mientras se defina la situación del Práctico afectado a razón de lo indicado en el D.S. 427, art. 120, Resolución de Sostenimiento emitida por el D.G.T.M. y M.M. por un máximo de tres días y con el costo adicional del pasaje de regreso a su lugar de residencia habitual.
- k.- Gastos de traslado y alojamiento de un familiar para acompañar al afectado durante la hospitalización fuera del lugar de su residencia habitual a razón de 0,1% diario del monto asegurado, con un máximo de 15 días.
- l.- Pérdida o daño parcial o total de su equipaje personal, sus equipos profesionales y elementos necesarios para cumplir su función de práctico de canales, ya sean estos propios o de la DIRECTEMAR con un tope de 3,5% del monto asegurado.

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

Cada Práctico nombrará al beneficiario de este seguro.

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

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

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

a.- Prácticos de Canales.

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

b.- Prácticos de Puerto.

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

CAPÍTULO XIII

DE LAS INSTRUCCIONES ESPECIALES PARA LA GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE PUNTA ARENAS

DISPOSICIONES GENERALES

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

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

DEL PRACTICAJE

- Art. 1306** En caso de necesidad de Pilotaje y al no existir Prácticos en el área de Magallanes disponibles, se solicitará una designación a la Oficina de Pilotaje de Valparaíso, objeto cumplir un servicio eficiente y oportuno.
- Art. 1307** Cuando se solicite una maniobra, el Jefe de la Oficina de Practicaje y Pilotaje deberá verificar que la solicitud sea correcta en cuanto a horarios, mareas, apoyos o resoluciones especiales. De no ser correcta, deberá objetarla e informar a la Agencia para que se modifique. Mientras no se corrija por parte de la Agencia, no se notificará al Práctico de la maniobra.
- Los Prácticos no deberán realizar maniobras sin que esta haya sido ingresada al sistema o solicitada por escrito al Jefe de la Oficina y sin ser notificados. La maniobra solicitada por escrito tendrá la misma validez referida al seguro de los Prácticos que una ingresada al sistema SIAN.
- Una vez finalizada las maniobras, el práctico deberá ejecutar sus maniobras en el sistema dentro de las próximas 12 horas.
- Art. 1308** Establecida la dotación de Prácticos Oficiales y Autorizados para la Gobernación Marítima de Punta Arenas, el Jefe de la Oficina de Practicaje y Pilotaje Local deberá confeccionar un Rol de Servicio y Retén mensual, para cubrir las maniobras en Muelles y Terminales del área de Magallanes.
- En caso que una nave recale a puerto con dos prácticos locales en pilotaje y deba hacer alguna maniobra de practicaje, ella estará a cargo de estos Prácticos y se ejecutará de acuerdo al Rol de Servicio de

Puerto de ese día. El segundo Práctico, cuando corresponda, actuará como su asistente, cumpliendo con las obligaciones dispuestas en la reglamentación vigente.

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

- Prat, Mardones, Capitán Guillermo y Varadero Asmar : 02 hrs.
- Cabo Negro : 03 hrs.
- Gregorio y Pecket: 06 hrs.
- Terminal Otway : 06 hrs.
- Puerto Natales : 24 hrs.
- Puerto Williams : 48 hrs.

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

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

DEL PILOTAJE

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

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

- a.- Lunes a viernes : de 08:30 hrs. a 17:00 hrs. (Horario de oficina)
- b.- Sábado, domingo y festivos : a las 12:00 hrs.

Ante una situación de urgencia, debidamente justificada por el Agente de una nave, que escape a lo normal y sobre la cual, de no tomar una acción inmediata pudiese tener consecuencias que afecten la integridad de la nave, personas, instalaciones portuarias o medio ambiente marino, esta será informada directamente a la Autoridad Marítima y Jefe de la Oficina de Practicaje y Pilotaje de Punta Arenas para, si procede, designar los Prácticos correspondientes.

Solo habrá redesignaciones en casos de emergencias, problemas personales o necesidades del servicio previamente calificadas por el Jefe de la Oficina de Prácticos de Punta Arenas.

- c.- En caso que un Agente no pueda ingresar una Solicitud de Pilotaje Local mediante Sistema SIAN, deberá presentar una Carta Solicitud de Pilotaje Local, por algún medio de comunicación disponible, dirigida al Jefe de la Oficina de Practicaje y Pilotaje de Punta Arenas, solicitud que deberá incluir la misma información que se ingresa en el sistema SIAN. Este documento será válido para efectos de la hora de ingreso de solicitud, debiendo posteriormente formalizar el ingreso en el sistema SIAN.

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

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

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

DE LA DESIGNACIÓN DE PILOTAJES

Art. 1317 Prácticos Oficiales

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

Art. 1318 Prácticos Autorizados

- a.- Los Prácticos Autorizados conformarán un rol de acuerdo a la fecha y hora del último desembarco.
- b.- Los Prácticos Autorizados serán nombrados para una nueva comisión de pilotaje local, de acuerdo a la precedencia en el rol de designaciones y a la hora de la solicitud, verificando que estén habilitados para el tipo y porte de la nave y la ruta a navegar,

manteniendo la cantidad de comisiones entre Prácticos Oficiales y Autorizados, de acuerdo al factor antes mencionado.

- c.- El orden de las naves para la designación de pilotajes locales, estará dado por la hora de ingreso de las solicitudes de pilotaje local.
- d.- Si se anula una solicitud de pilotaje local por parte de una Agencia, después de que los Prácticos fueran designados, estos se reincorporan al rol, manteniendo su posición relativa al momento de su designación.

Art. 1319

Cuadro de designaciones

- 1) **AREA NAVEGACIÓN:** Se define como las áreas geográficas que identifican a las columnas del cuadro de designaciones; Tramos Cortos (C) o Tramos Largos (L).

a.- Tramos Cortos:

- Tramo de pilotaje obligatorio entre Punta Arenas y Bahía Posesión.
- Pilotaje entre Punta Arenas y Bahía Félix.
- Pilotaje entre Canal Beagle y Cabo de Hornos.
- Pilotaje entre Bahía Félix y Cabo Negro.
- Pilotaje entre Bahía Félix y Seno Otway.
- Pilotaje entre Punta Arenas y Seno Otway.

b.- Tramos Largos:

- Pilotaje de dos o más tramos cortos seguidos.
- Pilotaje entre Bahía Posesión y Bahía Félix.
- Pilotajes entre Punta Arenas y puertos del Canal Beagle y Cabo de Hornos.

2) **GRUPOS DE NAVES Y RESTRICCIONES:**

NAVES MENORES :	Naves menores de 20.000 AB. (Color amarillo). Sin restricción.
NAVES NORMALES: AB.	Naves de 20.000 y hasta 40.000 AB. (Color verde). Sólo con restricción en tramo "Largo".
NAVES GRANDES :	Naves Mayores de 40.000 y hasta 80.000 AB. (Color azul). Con restricción en tramo "Corto" y "Largo".
NAVES MUY GRANDES :	Naves Mayores de 80.000 y hasta 100.000 AB.

(Color rojo). Con restricción en tramo “Corto” y “Largo”.

NAVES EXTRA GRANDES : Naves Mayores de 100.000 AB.
(Color naranja). Con restricción en tramo “Corto” y “Largo”.

3) ASIGNACIÓN DE LETRA:

A cada Práctico Autorizado se le asignará una **letra** en cada una de las columnas de naves agrupadas y clasificadas según el artículo anterior, con excepción de las “**NAVES MENORES**” y solo en Tramo Corto, las “**NAVES NORMALES**”.

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

Para la asignación de letras se empleará el mismo modo que para los Prácticos de Canales.

- 4) Cuando un Práctico permanezca fuera de actividad de pilotaje (enfermedad, suspensión, vacaciones o permiso especial, etc.), por un período igual o superior a 3 meses, le será reasignada la letra de la mayoría en todas las columnas del rol.

DEL CUMPLIMIENTO DE UNA COMISIÓN DE PILOTAJE

- Art. 1320** En la navegación con dos Prácticos, esta debe ser programada y desarrollada en equipo, prestándose colaboración. En caso de no existir acuerdo entre los Prácticos, el jefe de la comisión resolverá lo pertinente. El jefe de la comisión será el más antiguo, según lo establecido en el artículo 11° del D.S. (M) N° 398, de fecha 08 de mayo de 1985.
- Art. 1321** Si se recalca a un muelle o terminal, dentro de la zona de pilotaje obligatorio, la hora de finalización del pilotaje es la hora de recalada al límite del puerto o el inicio de la maniobra de atraque o amarre.
- Art. 1322** Si se zarpa de un muelle o terminal, la hora de inicio del pilotaje es la finalización de la maniobra de desatraque o desamarre.
- Art. 1323** Si desde el inicio hasta el término del pilotaje, de acuerdo a los dos párrafos anteriores o a las horas de embarco y desembarco en zonas de transferencias, se embarca un solo Práctico, en cumplimiento al artículo 41°, letra a), del D.S. (M.) N° 397, de fecha 08 de mayo de 1985, y dicha navegación de pilotaje, en forma excepcional, tiene una duración mayor a 8 horas, el Práctico designado tendrá derecho al cobro, según lo establecido en el artículo 314°, del D.S. (M.) N° 427.

Art- 1324 Finalizada la comisión de pilotaje, los Prácticos presentarán un Parte de Viaje, dentro de las 12 horas siguientes al desembarco, momento en que quedarán incorporados oficialmente al rol de designaciones según la hora de desembarco informada por la Autoridad Marítima Local.

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

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

Ante una coincidencia en la fecha y hora de desembarco de prácticos en pilotaje local, se hará prevalecer, para efectos de la precedencia para ingresar al rol de designaciones, la fecha y hora de presentación en la Capitanía de Puerto de Punta Arenas. Para el caso de buques con dos Prácticos de pilotaje, se respetará el orden de designación (1 – 2).

La precedencia en el ingreso al rol de designaciones en pilotajes al área de Bahía Félix, estará dada por la fecha y hora de tránsito de la nave frente a la Alcaldía de mar de dicha Bahía.

ANEXOS:

- “A”:
 - “B”:
 - “C”:
- GUÍA DE PROCESO DE DESIGNACIÓN DE NAVES Y NOMINACIÓN DE PRÁCTICOS DE CANALES EN COMISIONES DE PILOTAJE.
- GUÍA DE DESIGNACIÓN DE COMISIONES DE PRÁCTICOS AUTORIZADOS DE CANALES.
- GUÍA DESIGNACIÓN COMISIONES DE PRACTICAJE LOCAL DE LA GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE PUNTA ARENAS.

VALPARAÍSO, 20 de octubre de 2017.

(FIRMADO)
GUILLERMO LÚTTGES MATHIEU
CONTRAALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL

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

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

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

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

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

(FIRMADO)
 GUILLERMO VALENZUELA GOUDIE
 CONTRAALMIRANTE
 ENC. DEL SERVICIO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE

ANEXO B

GUIA DESIGNACIÓN COMISIONES PRACTICOS AUTORIZADOS DE CANALES

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

(FIRMADO)

GUILLERMO VALENZUELA GOUDIE

CONTRAALMIRANTE

ENCARGADO DEL SERVICIO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE

ANEXO "C"

**GUÍA DESIGNACIÓN COMISIONES DE PRACTICAJE LOCAL
GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE PUNTA ARENAS.**

TONELAJE DE BUQUES (AB)

Nombre Práctico	MENORES < 20.000	NORMALES 20.000/40.000	GRANDES >40.000/80.000		MUY GRANDES >80.000/100.000		EXTRA GRANDES >100.000	
TRAMOS DE NAVEGACIÓN								
		LARGO	CORTO	LARGO	CORTO	LARGO	CORTO	LARGO
Pr. Oficial								
TOTAL ANUAL								

AMARILLO

VERDE

AZUL

ROJO

NARANJO

SIN RESTRICCIÓN.

CONSIDERA RESTRICCIÓN SOLO EN TRAMO LARGO.

CONSIDERA RESTRICCIÓN TRAMOS CORTO Y LARGO.

CONSIDERA RESTRICCIÓN TRAMOS CORTO Y LARGO.

CONSIDERA RESTRICCIÓN TRAMOS CORTO Y LARGO.

(FIRMADO)
 GUILLERMO VALENZUELA GOUDIE
 CONTRAALMIRANTE
 ENC. DEL SERVICIO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE