

ARMADA DE CHILE

DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

OBJ.: ESTABLECE PROCEDIMIENTO PARA LA DETERMINACIÓN DE LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD DE LAS NAVES PESQUERAS SOBRE [99 AB.](#)

REFERENCIAS:

- a) Reglamento 7-54/11 - Reglamento del Trabajo a bordo de las naves Pesqueras, aprobado por D.S. N° 214 del 09-Jun.-65. Dicho Decreto Supremo fue derogado y reemplazado por el D.S. N° 101 del 21 de Julio de 2004 y publicado en el D.O. N° 38.157 del día 10 de Mayo de 2005.
- b) Reglamento 7-54/1 - Reglamento de Títulos Profesionales y Permisos de Embarco de Oficiales de la Marina Mercante Nacional y de Naves Especiales, aprobado por D.S. (M.) N° 680 del 17-Jul.-85.
- c) Reglamento para fijar Dotaciones Mínimas de Seguridad de las Naves, aprobado por D.S. (M.) N° 31 del 14-Ene-99.
- d) Reglamento 7-54/5, Art. 62 - Reglamento General de Matrícula del Personal de Gente de Mar, Fluvial y Lacustre.
- e) D.L. N° 2.222 del 21 de Mayo de 1978, Ley de Navegación.

TITULO I

ANTECEDENTES

- 1.- El rápido incremento de la flota pesquera nacional, tanto en la cantidad de naves como en el tamaño de las mismas, hace necesario regularizar las dotaciones mínimas de seguridad que se debe exigir en las naves dedicadas a la pesca; las funciones que deben cumplir los Oficiales y Tripulantes de las naves y el rol que le corresponde asumir a los Armadores con el objeto de garantizar la seguridad de la navegación y la protección de la vida humana en el mar.
- 2.- La evolución en cuanto a las características técnicas de las naves de pesca, permite que en la actualidad se puedan distinguir y agrupar las embarcaciones conforme a los siguientes criterios.

**ORDINARIA/PERMANENTE
CIRCULAR O-71/019**

- 2.1 **Naves Pesqueras Automatizadas:** Para los efectos de esta Circular, se entenderá por tales a todas aquellas naves que cuenten con espacios de máquinas sin dotación permanente y que cumplan, además con las reglas 41 a 105 establecidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de los Buques Pesqueros (Torremolinos-77).

Cualquier otra consideración especial sobre el grado de automatización que presenten embarcaciones pesqueras con características innovadoras, serán evaluadas y resueltas por esta Dirección General, para lo cual, los Gobernadores Marítimos remitirán el correspondiente informe solicitando su evaluación y resolución.

- 2.2 **Preservación de captura:** para los efectos de esta Circular, se entenderá como barco con preservación a toda nave pesquera que utilice o cuente con instalaciones que permitan el uso de técnicas de preservación de la captura en estado fresco y que su ciclo de operación sea superior a cuatro días.

- 2.3 **Barco Fábrica o Congelador:** para los efectos de esta Circular, se entenderá como Barco Congelador a toda nave pesquera que cuente con instalaciones que permitan efectuar procesos de transformación de la captura y/o su congelamiento. No se consideran como procesos de transformación las técnicas de preservación para la mantención de la captura en estado fresco.

- 3.- De acuerdo a estas características y teniendo en consideración el tipo de navegación a realizar, los B.H.P. de la máquina y el tonelaje de la nave, se distinguen las conformaciones de dotaciones de puente y máquina que se indican en el Anexo A y que deberán conformarse en las naves de pesca, debiendo las Autoridades Marítimas locales proponer la dotación definitiva para cada nave, complementándolas con los aspectos de:

- a) **COMUNICACIONES:**

El personal que debe desempeñarse en el cargo de comunicaciones de las naves pesqueras, se determinará de acuerdo al siguiente criterio:

- i) **Estación Radiotelefónica** (Naves menores de 75 mts. de eslora)

**ORDINARIA/PERMANENTE
CIRCULAR O-71/019**

- **Naves menores de 500 AB**, un Operador Radiotelefonista restringido que puede ser el Capitán o Patrón u otro miembro de la Dotación.
- **Naves Mayores de 500 AB**, dos Operadores Radiotelefonistas, de los cuales a lo menos uno debe ser de categoría General, que puede ser el Capitán o Patrón u otro miembro de la Dotación. Si existe un operador con dedicación exclusiva a las comunicaciones, el segundo operador no será exigido.
- ii) **Estación radiotelegráfica** (Naves de 75 mts. de eslora o mayores)

Un oficial radiotelegrafista con dedicación exclusiva.

b) **SANIDAD:**

Deberá estar a cargo de un Oficial o Tripulante de la dotación en posesión del certificado vigente de Primeros Auxilios.

c) **CÁMARA**

Se deberá embarcar el personal necesario para atender a la dotación de seguridad de la nave.

4.- Las dotaciones mínimas de seguridad definitiva, para las naves mayores, serán establecidas por resolución de la Dirección General, según procedimiento establecido en el D.S. N° 31, de fecha 14 de enero de 1999, Reglamento para Fijar Dotaciones Mínimas de Seguridad de las Naves..

5.- Las naves pesqueras con propulsión sobre 1500 BHP deberán embarcar un motoristas primero de cargo, condición que se dejará indicada en la resolución que dicte la Autoridad Marítima al respecto.

6.- El Contramaestre, es el superior jerárquico inmediato de los tripulantes marineros pescadores.

7.- El modo de operación de las naves sin preservación requiere asegurar que entre viajes al área de pesca, la tripulación disponga de un período de descanso no inferior a ocho horas, lo que debe cumplirse de acuerdo con las normas establecida en el Art. 21 del Reglamento 7-54/11 aprobado por D.S. (M.T. y P.S.) N° 214 de 09-Jun.-65.

En aquellas circunstancias que el buque opere fuera del puerto base o las actividades rutinarias y de mantención en puerto impidan dar este

descanso mínimo a cada tripulante, en razón de la seguridad (evitar accidentes por fatiga), el buque deberá operar con la dotación correspondiente a un buque "con preservación" o en su defecto, embarcar personal de relevo para reemplazar un turno de guardia.

- 8.- En aquellos casos de excepción en que se autorice integrar la dotación comercial de una nave pesquera con tripulantes extranjeros, éstos no deberán formar parte de la dotación de seguridad establecida por la Autoridad Marítima.

TITULO II

EL PATRÓN

- 1.- El Patrón es la persona de nacionalidad chilena que, en posesión del título correspondiente otorgado por el Sr. Director General, está habilitada para el mando de naves menores y determinadas naves especiales mayores. Los Patrones de naves pesqueras darán cumplimiento al Reglamento de Trabajo a Bordo de las Naves Pesqueras, en el sentido de que son ellos quienes deben observar los reglamentos y ordenanzas de la Autoridad Marítima, sin disminuir con ello la responsabilidad que les cabe a los Armadores.
- 2.- Para que el patrón pueda asumir el mando de una nave que opere habitualmente en aguas interiores, previamente deberá estar en posesión del certificado otorgado por la Autoridad Marítima Local en el que conste el conocimiento de la zona.
- 3.- El patrón, mientras se encuentre vigente el Contrato de Embarco ante la Autoridad Marítima, es responsable de la operación y seguridad de la nave tanto en puerto como en la mar.
- 3.1 **En puerto:** El Patrón debe supervisar las faenas de carga y descarga de la nave y especialmente los detalles de la preparación para hacerse a la mar. En relación a la seguridad, los acápite f3 y f8 del artículo 29 A) del Reglamento de Trabajo a Bordo de las Naves Pesqueras, indican que el Patrón debe disponer el Rol de Guardia en puerto, y que deberá recogerse a bordo en caso de haber "anuncio de mal tiempo". Para cumplir con esto último, es su obligación estar "ubicable" en todo

momento, como corresponde de acuerdo con el nivel de autoridad con el que está investido.

- 3.2 **En la mar:** Deberá disponer un sistema de guardias tal que la eficiencia de los oficiales y tripulantes no disminuya por efecto de la fatiga. A este respecto organizará el servicio de modo que los que deben cubrir la guardia al comenzar el viaje hayan tenido descanso suficiente y estén en condiciones para el servicio.

Igual precaución deberá optar al término de la faena general de pesca de manera que la guardia de puente en el viaje de regreso a puerto sea cubierta por quien haya tenido un descanso mínimo para asegurar su eficiente desempeño.

TITULO III

EL MOTORISTA

- 1.- El motorista es un profesional calificado por la Autoridad Marítima para asumir a bordo de Naves Especiales el cargo de la máquina propulsora y sistemas asociados, debe ser empleado preferentemente en esas funciones; asimismo, forman parte de sus responsabilidades, la mantención de los sistemas de achique y lastre, de la estanqueidad y compartimentaje, de los servicios básicos y de los sistemas de alarma de la nave; también debe estar en condiciones de efectuar reparaciones menores en los sistemas de pesca y maniobras de cubierta asociadas a la seguridad de la nave y su tripulación.
- 2.- En la mar, abordaje de las naves "sin automatización" deberán tomarse las medidas necesarias a fin de que en ningún momento el personal de guardia abandone la máquina sin haber sido relevado.

En la faena de pesca, el motorista de cargo debe asumir personalmente la responsabilidad de los sistemas de achique y seguridad de la nave; no obstante, el patrón podrá adoptar disposiciones temporales en beneficio de la seguridad de la nave y su tripulación y que obliguen al motorista de cargo a efectuar trabajos que escapan a su área de responsabilidad.

TITULO IV

EL TRIPULANTE

- 1.- El tripulante aún cuando cumple una función vital a bordo, no está capacitado para relevar a los Oficiales. Vale decir, en el Puente podrá calificar como Timonel, ayudante de guardia o como Vigía, pero en ningún caso maniobrar a cargo de la nave. Siempre se debe contar con la presencia del patrón o de un oficial en el puente.

El tripulante de máquinas podrá efectuar trabajos de mantención o reparación menor, así como también se le puede encomendar la operación de maquinaria auxiliar y sistemas, pero no debe desempeñarse a cargo de la guardia de máquinas. En general, el embarco de tripulantes de naves especiales de máquinas constituye un apoyo a los oficiales de cargo y su desempeño permanente les permite ganar experiencia para postular al título de motorista segundo.

TITULO V

EL ARMADOR

- 1.- Es su obligación dotar a las naves de tripulantes, de acuerdo a la normativa vigente.
- 2.- Las dotaciones indicadas en el Anexo "A" deben entenderse como las mínimas necesarias para garantizar la protección de la vida humana en el mar y la seguridad de la navegación. Sin perjuicio de ellas, será obligación del armador el contratar el personal suficiente a objeto de conformar la "Dotación Comercial" de la nave que le permita realizar las faenas propias de la pesca, la que en ningún caso podrá ser menor a la dotación de seguridad.
- 3.- Es su obligación contratar dotaciones que en número satisfagan, en razón de la seguridad, las necesidades de guardias y trabajos a bordo, sin

**ORDINARIA/PERMANENTE
CIRCULAR O-71/019**

provocar transgresiones a las jornadas laborales y de descanso, y que repercuten en la seguridad de la Nave y su personal.

4.- Es obligación del Armador confeccionar Circulares Internas que contengan disposiciones relacionadas con las normas de prevención, higiene y seguridad, y con los descansos semanales regulados para el personal embarcado en el código del Trabajo.

5.- La Confección del Contrato de Embarco, no puede contener menos información que la indicada en el Contrato de Trabajo.

Al respecto, se debe evitar la práctica de no incluir en el Contrato de Embarco la remuneración completa que se ha pactado, y que está compuesta entre otras por sueldo, sobresueldo, comisión (bono de pesca), participación y gratificaciones, según el Art. 41 del Código de Trabajo.

Además, debe contener las estipulaciones mencionadas en el artículo 14 del Reglamento para el Trabajo a Bordo de Buques Pesqueros.

6.- No obstante la obligación del patrón de disponer el rol de guardia en Puerto, es competencia del armador supervisar dicha labor. En efecto, de acuerdo con el Artículo 30 del Reglamento del Trabajo a Bordo de las Naves Pesqueras, el armador está obligado en especial a velar porque al recalar la Nave, haya personal necesario para hacerse cargo de ella.

Al respecto, el Artículo 17 del Reglamento 7-54/9, para fijar Dotaciones de Seguridad, establece que en puerto las naves deben mantener a bordo como Guardia al menos al 20% de su dotación de seguridad. Exceptúa a los PAM en que se desempeña sólo un Oficial de Puente y uno de Máquinas, en que el porcentaje se reduce a un 10%.

7.- El punto anterior implica que en puerto, con buenas condiciones de tiempo, las únicas personas autorizadas a mantener el control de las naves (Guachimanes) corresponderá a personal matriculado, además dicho personal debe estar incluido en el contrato de embarco de la nave.

8.- En puerto, es necesario considerar que los movimientos de la nave deben ser hechos por patrones y motoristas. No es permitido el empleo en estas faenas de tripulantes, o personal no matriculado para estos fines.

9.- Lo indicado en los puntos anteriores, corresponde a la aplicación del Art. 12 del Reglamento 7-54/9 para fijar Dotaciones de Seguridad, y que a la letra dice: "Los puestos o plazas se cubrirán a bordo de acuerdo a las funciones profesionales a que le dan derecho los Títulos y Matrículas en sus respectivos reglamentos".

**ORDINARIA/PERMANENTE
CIRCULAR O-71/019**

Con el objeto de facilitar esta aplicación, los Armadores podrán emplear Patrones, Motoristas o Tripulantes (Guachimanes) de Muelle, siempre y cuando ellos se encuentren incluidos en el Contrato de Embarco visado por la Autoridad Marítima.

La presente Circular deroga la Directiva de misma numeración de fecha 24 de Octubre de 1990.

VALPARAÍSO, 24 de Dic. de 1990.

(ORIGINAL FIRMADO)

**JUAN CARLOS TOLEDO DE LA MAZA
VICEALMIRANTE
DIRECTOR GENERAL**

**ORDINARIA/PERMANENTE
CIRCULAR O-71/019**

ANEXO "A"

DE 101 A 400 AB	SIN PRESERVACIÓN	CON PRESERVACIÓN	BUQUE FABRICA O CONGELADOR
SIN AUTOMATIZACIÓN	PUENTE - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Contramaestre. - Tres Trip. Gral. de Cubierta N.E.	PUENTE - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (2° Oficial) - 1 Contramaestre. - Tres Trip. Gral. de Cubierta N.E.	PUENTE - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (2° Oficial) - 1 Contramaestre. - Tres Trip. Gral. de Cubierta N.E.
	MAQUINA - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero)	MAQUINA - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 1 Trip. Gral. de Máquinas N.E.	MAQUINA - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 2 Trip. Gral. de Máquinas N.E.
CON AUTOMATIZACIÓN	PUENTE - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Contramaestre. - Tres Trip. Gral. de Cubierta N.E.	PUENTE - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (2° Oficial) - 1 Contramaestre. - Tres Trip. Gral. de Cubierta N.E.	PUENTE - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (2° Oficial) - 1 Contramaestre. - Tres Trip. Gral. de Cubierta N.E.
	MAQUINA - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Trip. Gral. de Máquinas N.E.	MAQUINA - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Trip. Gral. de Máquinas N.E.	MAQUINA - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 2 Trip. Gral de Máquinas N.E.

NOTA:

Cuando se trate de navegación superior a las 60 millas de la costa, el Patrón de Pesca costero de cargo deberá ser reemplazado por un Patrón de Pesca de Alta Mar 2° Clase.

Las naves pesqueras con propulsión sobre 1500 BHP deberán embarcar un motorista primero de cargo, condición que se dejará indicada en la resolución que dicte la Autoridad Marítima al respecto.

**ORDINARIA/PERMANENTE
CIRCULAR O-71/019**

DE 401 A 800 AB	SIN PRESERVACIÓN	CON PRESERVACIÓN	BUQUE FABRICA O CONGELADOR
SIN AUTOMATIZACIÓN	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. P.C. 1° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Contramaestre. - 4 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 1 Trip. Gral. de Máquinas N.E. 	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. P.C. 1° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (2° Oficial) - 1 Contramaestre. - 4 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 2 Trip. Gral. de Máquinas N.E. 	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. P. C. 1° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (2° Oficial) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (3° Oficial) - 1 Contramaestre. - 4 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 3 Trip. Gral. de Máquinas N.E.
CON AUTOMATIZACIÓN	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. P.C. 1° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Contramaestre. - 4 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Trip. Gral. de Máquinas N.E. 	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. P.C. 1° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (2° Oficial) - 1 Contramaestre. - 4 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Trip. Gral. de Máquinas N.E. 	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. P. C. 1° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (2° Oficial) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (3° Oficial) - 1 Contramaestre. - 4 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 2 Trip. Gral. de Máquinas N.E.

NOTA:

Cuando se trate de navegación superior a las 60 millas Weste, el Patrón de Pesca costero de cargo deberá ser reemplazado por un Patrón de Pesca de Alta Mar 2° Clase.

Las naves pesqueras con propulsión sobre 1400 BHP deberán embarcar un motorista primero de cargo, condición que se dejará indicada en la resolución que dicte la Autoridad Marítima al respecto.

**ORDINARIA/PERMANENTE
CIRCULAR O-71/019**

DE 801 A 1.600 AB	SIN PRESERVACIÓN	BUQUE FABRICA O CONGELADOR
SIN AUTOMATIZACIÓN	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. P.A.M. 2° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.C. 1° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (2° Oficial) - 1 Contramaestre. - 6 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 2 Trip. Gral. de Máquinas N.E. 	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. P.A.M. 2° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P. C. 1° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (2° Oficial) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (3° Oficial) - 1 Contramaestre. - 6 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 3 Trip. Gral. de Máquinas N.E.
CON AUTOMATIZACIÓN	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. P.A.M. 2° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.C. 1° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P.C. 2° Cl. (2° Oficial) - 1 Contramaestre. - 6 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 2 Trip. Gral. de Máquinas N.E. 	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. A.M. 2° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P. C. 1° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (2° Oficial) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (3° Oficial) - 1 Contramaestre. - 6 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 2 Trip. Gral. de Máquinas N.E.

NOTA:

Cuando se trate de navegación superior a las 60 millas de la costa, el Patrón de Pesca costero de cargo deberá ser reemplazado por un Patrón de Pesca de Alta Mar 2° Clase. No obstante, aquellos buques que califiquen como factorías deberán estar al mando de un Patrón de Pesca de Alta Mar de 1° Clase.

Las naves pesqueras con propulsión sobre 1500 BHP deberán embarcar un motorista primero de cargo, condición que se dejará indicada en la resolución que dicte la Autoridad Marítima al respecto.

**ORDINARIA/PERMANENTE
CIRCULAR O-71/019**

DE 1.601 TRG y más	SIN PRESERVACIÓN	BUQUE FABRICA O CONGELADOR
SIN AUTOMATIZACIÓN	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. P.A.M. 1° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.A.M. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P.C. 1° Cl. (2° Oficial) - 1 Contramaestre. - 8 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 2 Trip. Gral. de Máquinas N.E. 	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. P.A.M. 1° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.A.M. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P. C. 1° Cl. (2° Oficial) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (3° Oficial) - 1 Contramaestre. - 8 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 2° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 3 Trip. Gral. de Máquinas N.E.
CON AUTOMATIZACIÓN	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. P.A.M. 1° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.A.M. 2° Cl. (1° Oficial)) - 1 Patr. P.C. 1° Cl. (2° Oficial) - 1 Contramaestre. - 8 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 1° (de Cargo) - 1 Trip. Gral. de Máquinas N.E. 	<p>PUENTE</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Patr. P.A.M. 1° Cl. (de Cargo) - 1 Patr. P.A.M. 2° Cl. (1° Oficial) - 1 Patr. P. C. 1° Cl. (2° Oficial) - 1 Patr. P. C. 2° Cl. (3° Oficial) - 1 Contramaestre. - 8 Trip. Gral. de Cubierta N.E. <p>MAQUINA</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Motorista 1° (de Cargo) - 1 Motorista 2° (Guardiero) - 2 Trip. Gral de Máquinas N.E.

**ORDINARIA/PERMANENTE
CIRCULAR O-71/019**

NOTA:

Las naves pesqueras con propulsión sobre 1500 BHP deberán embarcar un motorista primero de cargo, condición que se dejará indicada en la resolución que dicte la Autoridad Marítima al respecto.

VALPARAÍSO, 24 de Diciembre de 1990.

(ORIGINAL FIRMADO)

**JUAN CARLOS TOLEDO DE LA MAZA
VICEALMIRANTE
DIRECTOR**

NOTA: POR RESOLUCIÓN DGTM. Y MM. ORD. N° 12600/570 VRS., DEL 14-OCT-2004, LA PRESENTE DISPOSICIÓN CAMBIÓ DE DIRECTIVA A-11/011 A CIRCULAR O-71/019.