

DISPOSICIONES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE (DGTM Y DE MM)

1.- INSTRUCCIONES GENERALES PARA EL EMPLEO DEL DERROTERO DE LA COSTA DE CHILE.-

El Derrotero es un complemento indispensable de la carta náutica, debido a que entrega la descripción del litoral o de tramos específicos de la costa, señalando la situación de los peligros, datos sobre vientos, marea y corrientes de la localidad, instrucciones para la navegación y recomendaciones para la derrota en estrechos, canales y pasos, al aproximar y recalar a los principales puertos, entre otras variadas informaciones de interés general para el navegante, que no pueden darse por completo en las cartas náuticas.

Desde un punto de vista normativo, el contenido del Derrotero se divide en tres tipos: **descripciones, recomendaciones e instrucciones y restricciones.**

Las descripciones, contienen explicaciones generales y detalladas de la costa, canales, pasos, fondeaderos, entre otros que en algunos casos, son apoyadas con fotografías de diversos lugares, constituyendo una importante contribución al navegante, objeto facilitar su reconocimiento y ayuda a la seguridad.

Las recomendaciones, consisten en advertencias y consejos, producto de la experiencia recopilada en el tiempo y extraídas de los Partes de Viajes enviados por los Comandantes de Buques, destinadas a llamar la atención sobre puntos específicos de la costa, reconocimiento de ciertos peligros y consejos para navegar determinados sectores, todo lo que contribuye a la seguridad a la navegación. Si bien, las recomendaciones

dependen de las condiciones de la nave en cuanto a sus dimensiones y capacidades evolutivas, experiencia del Capitán, Práctico o Navegante y de las condiciones ambientales del momento, es necesario considerar que, en caso de incidentes o siniestros marítimos, el incumplimiento deliberado de las recomendaciones por parte de los capitanes, podría ser considerado como un antecedente más, de aquellos que los investigadores de accidentes deberán tener presente al momento de resolver.

Las instrucciones y restricciones se refieren al establecimiento de límites operacionales, como por ejemplo eslora, calado y tonelaje máximo de una nave, para navegar un determinado canal, paso o estrecho y puerto, entre otros, que el Derrotero dispone, prohíbe o permite, en razón a mantener un alto nivel de seguridad en la navegación, con el fin de velar por la protección de la vida humana en el mar, procurando la preservación del medio ambiente acuático. Su cumplimiento tendrá el carácter de obligatorio para los navegantes.

En caso de incumplimiento deliberado o negligencia en observar cualquiera precaución señalada en el Derrotero, constituirá un elemento de juicio importante a la hora de valorar las causas y circunstancias de un siniestro marítimo. Ninguna disposición del Derrotero eximirá al Capitán o a la dotación, de las consecuencias de su inobservancia, aún durante la práctica normal del marino o en circunstancias especiales del caso. Las Instrucciones se encuentran destacadas mediante un cuadro de texto con color celeste.

10

20

30

2.- INSTRUCCIONES GENERALES DE SEGURIDAD RESPECTO A LA ACTIVIDAD SÍSMICA.-

Al ser Chile un país con una elevada actividad sísmica, estos fenómenos suelen ocurrir con relativa frecuencia. Si un hecho de esta naturaleza ocurre, se recomienda mantener la calma y seguir las instrucciones de las autoridades locales. El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, al recibir datos relacionados con eventos sísmicos, evaluará la amenaza de eventuales tsunamis para las costas de Chile, con el fin de hacer llegar toda la información relacionada con la magnitud, epicentro, profundidad y hora estimada de llegada de un maremoto u ondas de mareas anormales que tengan efectos en las costas de Chile, lo cual significará activar los planes de emergencia de la Autoridad Marítima, pudiendo, en el caso de ser necesario, ordenar que las naves deban zarpar de emergencia desde su sitio de atraque y dirigirse a un lugar con profundidad segura. Mayor información sobre tsunamis, se encuentra en el numeral 37.- del apartado PREFACIO.

Al arribar una nave a un puerto nacional, su Capitán deberá interiorizarse de las principales disposiciones vigentes respecto a la planificación ante terremotos y/o tsunamis, tanto de la Autoridad Marítima Local, como de la Administración del Puerto o terminal donde se encuentre.

3.- INSTRUCCIONES GENERALES RESPECTO A LA NAVEGACIÓN EN AREAS MARINAS PROTEGIDAS, PARQUES NACIONALES Y SUS INMEDIACIONES.-

Las Áreas Marinas Protegidas, (AMP), en términos generales, son áreas definidas geográficamente, que han sido designadas o reguladas y administradas a fin de alcanzar objetivos específicos de conservación. En la legislación nacional, existen tres tipos de áreas marinas protegidas: las Reservas Marinas, que protegen pequeñas zonas de reproducción de especies de interés pesquero o zoológico; las Áreas Marinas y costeras protegidas de múltiples usos, que resguardan hábitats pero permiten una explotación con medios sustentables y los Parques Marinos, donde la protección es completa, vale decir se prohíbe toda actividad extractiva, salvo el uso de comunidades autóctonas. Para el caso de los Parques Nacionales, si bien estos están concebidos para conservación

terrestre, existen tres que deben ser considerados al momento de transitar por ellos, debido a que representan hábitats marinos y sus respectivas especies biológicas; estos son los siguientes: Cabo de Hornos, Alberto M. D' Agostini y Bernardo O'Higgins.

En aquellos casos donde resulta practicable, se ha incorporado un aviso informativo en las cartas de navegación oficiales. En los lugares citados no existe prohibición de navegación o fondeo; sin embargo, el tránsito de naves a través de ellas o próximas a dichos sectores, deberá ser efectuado con máxima precaución, evitando afectar el hábitat de las especies de las cuales ellas son parte.

4.- CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS.-

El Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática ha dispuesto, entre otras, la adopción de las siguientes medidas, cuyo conocimiento es de interés para los navegantes:

a.- Se prohíbe toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, desde naves o artefactos navales, salvo en los siguientes casos:

1) Los buques petroleros, de AB (arqueo bruto) 150 o más y los buques, que sin ser petroleros, estén equipados con espacios de carga para transportar hidrocarburos a granel y que tengan una capacidad total, igual o superior a 200 m³, cuando:

- Se encuentren navegando a más de 50 millas marinas de la tierra más próxima.
- El régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos no exceda de 60 litros por milla marina.
- La cantidad total de hidrocarburos descargados no sea superior a 1/15.000 de la capacidad total de carga, en el caso de buques existentes, o a 1/30.000 en caso de buques nuevos.
- Tengan en funcionamiento un dispositivo de vigilancia y control de descarga de hidrocarburos (oleómetro), y dispongan de un estanque de decantación.

2) Las condiciones impuestas precedentemente no serán exigibles para las descargas de lastres limpios o segregados.

3) Las naves de AB 400 o más, los artefactos navales y los buques mencionados anteriormente, sólo podrán efectuar la descarga de las aguas de sentinas de los espacios de máquinas, no contaminados con hidrocarburos transportados como carga, cuando:

- Se encuentren a más de 12 millas marinas de la tierra más próxima.
- Estén navegando en ruta.
- El contenido de hidrocarburos del efluente sea inferior a 100 partes por millón.
- Tengan en funcionamiento un dispositivo de vigilancia y control de descarga de hidrocarburos (oleómetros), equipo de separación de agua e hidrocarburos, o sistemas de filtración de hidrocarburos.

Las condiciones anteriores no se exigirán cuando dichas aguas, sin dilución, tengan un contenido de hidrocarburos que no exceda de 15 partes por millón, y se tenga en funcionamiento un equipo filtrador de hidrocarburos.

b.- Las descargas no podrán contener productos químicos ni ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones susceptibles de contaminar las aguas, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga.

c.- Se prohíbe la descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas, a toda nave o artefacto naval, en aguas interiores, puertos y canales, salvo que se trate exclusivamente de descargas de:

- Aguas de las sentinas de los espacios de máquinas, no contaminadas con hidrocarburos.
- Aguas no contaminadas con hidrocarburos transportadas como carga.
- Hidrocarburos o mezclas oleosas, cuyo contenido de hidrocarburos no exceda de 15 partes por millón. En este caso, la nave o artefacto naval deberá tener en funcionamiento un equipo filtrador de hidrocarburos, el que estará provisto de un dispositivo de detención, que garantice que la descarga se detenga automáticamente cuando el contenido de hidrocarburos de aquélla, exceda dicha restricción.

d.- Toda nave o artefacto naval que no pueda cumplir con lo anterior, deberá retener sus resi-

duos a bordo y descargarlos en instalaciones de recepción aptas. En caso que no las hubiere, la Autoridad Marítima podrá autorizar su eliminación de forma que no ocasione daños o perjuicios en el medio ambiente marino.

e.- Con el objeto de evitar la transmisión de especies perjudiciales y epidemias, dispónese que toda nave procedente del extranjero lastrada con agua de mar, deberá renovar su lastre al menos una vez antes de arribar a puertos chilenos y a una distancia no inferior a las 12 millas náuticas de la costa. Asimismo, toda nave procedente de zonas afectadas por cólera u otra epidemia de características contagiosas similares, deberá adoptar los procedimientos antes indicados, los que podrán ser controlados por la Autoridad Marítima.

Existe un Centro Nacional de Control de la Contaminación (CENCON), ubicado en la Dirección de Intereses Marítimos y Medioambiente Acuático (DIRINMAR), y que tiene cinco Centros Coordinadores Regionales de Control de la Contaminación, en las Gobernaciones Marítimas de Iquique, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas. Dichos centros regionales tienen la denominación abreviada de CERCON y pueden ser contactados a través de las Autoridades Marítimas mencionadas, mediante las siguientes direcciones de correo electrónico:

- iquique@directemar.cl (G.M. Iquique)
- valparaiso@directemar.cl (G.M. Valparaíso.)
- talcahuano@directemar.cl (G.M. Talcahuano)
- puertomontt@directemar.cl (G.M. Pto. Montt)
- puntaarenas@directemar.cl (G.M. Pta. Arenas)
- www.directemar.cl; subsitio: Medio Ambiente Acuático
- Correo Electrónico CENCON:
- jcontaminacion@directemar.cl
- Teléfonos: 56-32-2208637; 56-32-2208639
- Fax: 56-32-2208662

f.- Respecto a las aguas sucias de los buques, en Chile se prohíbe efectuar descargas de aguas sucias a toda nave o artefacto naval en el mar, salvo que éstas hayan sido previamente desmenuzadas y desinfectadas, para lo cual la Autoridad Marítima podrá autorizar expresamente que la descarga se efectúe a una distancia superior a 4 millas marinas de la tierra más próxima. En el caso que estos resi-

C-4 (3001) DISPOSICIONES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

duos líquidos no cuenten con el referido tratamiento, se les puede autorizar a una distancia mayor de 12 millas marinas de la tierra más próxima.

En los casos que un buque extranjero o de bandera nacional, sea autorizado a efectuar la descarga de sus aguas sucias en aguas interiores o a una distancia inferior a 4 millas marinas de la tierra más próxima, la Autoridad Marítima chilena exigirá que éste cuente con un equipo de tratamiento, autorizado conforme a las disposiciones del Convenio MARPOL 73/78 y de acuerdo a las pruebas y condiciones señaladas por las resoluciones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional (OMI), MEPC.2 (IV) y MEPC.159N (55).

5.- GENERALIDADES.-

Todas las naves, tanto nacionales como extranjeras, mientras naveguen en las aguas jurisdiccionales chilenas o permanezcan en puertos nacionales, estarán sometidas a la legislación que rige en la República de Chile.

a.- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convención de Jamaica o CONVEMAR).

Las aguas jurisdiccionales chilenas están constituidas por:

- Aguas Interiores (AI).
- Mar Territorial (MT).
- Zona Contigua (ZC).
- Zona Económica Exclusiva (ZEE).

En las AI, rige la ley chilena en plenitud.

En el MT, además de lo anterior, se permite el derecho de paso inocente, definido en la CONVEMAR.

En la ZC, el Estado de Chile ejerce fiscalizaciones en los ámbitos aduaneros, de inmigración y sanitario. Asimismo, para sancionar infracciones cometidas en su territorio o en su MT.

En la ZEE, el Estado de Chile ejerce derechos de soberanía para efectos de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, detallados en la CONVEMAR.

b.- Área de responsabilidad para efectos de Búsqueda y Salvamento Marítimo (Región de Búsqueda y Salvamento o AREASAR).

El AREASAR, comprende un área que va desde el paralelo 18° 21' 00 S (DATUM WGS 84) hasta

la latitud 30° 00' S, pasando por el meridiano 120° 00' W; desde ahí, hasta el polo Sur, pasando por el meridiano 131° 00' W. Un detalle del AREASAR se encuentra descrito en el Plan Global SAR del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima de la Organización Marítima Internacional (GISIS).

La responsabilidad sobre el AREASAR, cubre también todas las aguas que se encuentran al oeste de la línea que une los puntos A, B, C, D, E y F de la Carta N° 1, del Tratado de Paz y Amistad con la República de Argentina y las aguas que, quedando al sur del paralelo 58° 21', 1 S, se encuentran al oeste del meridiano 53° 00' 00" W y hasta el Territorio Antártico. Existe una Patrulla Antártica Naval Combinada (PANC), Chileno - Argentina, estacionada en el área, sólo durante los meses de verano del Hemisferio Sur, para ir en ayuda de aquellas naves que puedan requerir de asistencia.

c.- Disposiciones, leyes, reglamentos y convenios.

Las naves que ingresen y/o se mantengan tanto en las aguas jurisdiccionales chilenas como en sus puertos, deberán conocer las disposiciones de las leyes, reglamentos y convenios que se indican y que pueden ser obtenidos en Internet en el sitio web: www.directemar.cl; marco normativo.

- Ley de Navegación.
- Reglamento del Artículo 137 de la Ley de Navegación.
- Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- D.S. (M) N° 991, de 26.Oct.1987, que fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y establece las Capitanías de Puerto y sus respectivas jurisdicciones.
- Reglamento de Recepción y Despacho de Naves.
- Reglamento de Practicaje y Pilotaje.
- Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo.
- Código de Comercio. Libro III de la Navegación y el Comercio Marítimo.
- Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República.
- DFL. 1/95 - Fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 19.366, que

sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

- DFL. Nº 2, de 12. Nov. 1997, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ordenanza de Aduanas.
- Reglamento de Control de las Investigaciones Científicas y Tecnológicas Marinas, efectuadas en la Zona de Jurisdicción Nacional.
- Reglamento de Sanidad Marítima, Aérea y de las Fronteras.
- Reglamento de Informaciones que afectan a la Navegación e Hidrografía del Litoral.
- Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972.
- Recomendaciones sobre la utilización sin riesgo de plaguicidas en los buques.
- Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la Organización Marítima Internacional.
- Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática.
- Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente.
- Procedimientos de Emergencia para Buques que transporten Mercancías Peligrosas.
- Decreto Nº 1.190, de 29 Dic. 1976, que Organiza el Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo.
- Decreto Supremo MINECON Nº 38/2011. Reglamento General de Observación de Mamíferos, Reptiles y Aves Hidrobiológicas y del Registro de Avistamiento de Cetáceos.
- Convenios Internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI) suscritos por Chile.
- Código Polar, Resolución MEPC.264(68) adoptada el 15 May. 2015.

d.- Radioestaciones costeras.

Existe una red de radioestaciones costeras que mantienen escucha permanente en aquellos canales y frecuencias detalladas en el Nomenclator Internacional de Radio Estaciones Costeras (Publicación UIT), en el "Admiralty List of Radio Signals, Vol.1 (2) Maritime Radio Stations" y en la Publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, SHOA, Nº 3008. "Radioayudas a la Navegación en la Costa de Chile".

Toda nave, mientras se encuentre navegando en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, mantendrá una escucha directa continua en el canal 16 de ondas métricas. Esta escucha se realizará en el puesto habitual de gobierno. Asimismo, aquellas naves equipadas con técnicas de llamada selectiva digital (DSC/LLSD), mantendrán además atención permanente en canal 70 (156,525 MHz). C-3.

10

e.- Cables submarinos, emisarios y cañerías de combustibles.

Se establece un área de seguridad de prohibición de fondeo, pesca y actividades en el fondo marino, dentro de los 5 cables a cada lado del cable, emisario y cañería de combustible. Estos se encuentran incorporados en las cartas de navegación.

20

f.- Boyas de adquisición de datos y reporte de tsunamis.

A lo largo de la costa del país y en el área de responsabilidad nacional, se encuentran fondeadas boyas de adquisición de datos oceanográficos y meteorológicos y boyas de reporte de tsunamis y actividad sísmica, las que se encuentran posicionadas en las cartas de navegación con la señalización correspondiente, por lo que las naves deben darle el debido resguardo, quedando prohibido amarrarse a ellas o efectuar actividades de pesca de arrastre en sus cercanías.

30

6.- SERVICIO METEOROLÓGICO.

El Servicio Meteorológico de la Armada de Chile coordina la emisión de Pronósticos de Tiempo Marítimo, Avisos Especiales de Mal Tiempo, Temporal y Marejadas, en el área de responsabilidad internacional del Océano Pacífico Sur Este (META-REA XV); para la seguridad de la navegación y las actividades costeras.

40

En la Publicación SHOA Nº 3008 "Radioayudas a la Navegación en las Costa de Chile", Capítulo III (Meteorología), se describen los diferentes horarios, boletines y radioestaciones que transmiten esta información, que se encuentra disponible en la página web <http://meteoarmada.directemar.cl> y en su versión liviana para los navegantes <http://web.directemar.cl/met/jturno/indice/index.htm>

C-6 (3001) DISPOSICIONES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

a.- Centros Meteorológicos

En caso de requerir mayor información o un apoyo más estrecho para la planificación de sus actividades, se invita a contactar con el respectivo Centro Meteorológico de la Gobernación Marítima correspondiente a su área de operación, en: Iquique, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas; las que cuentan con Agentes Meteorológicos de Puerto (conforme al programa internacional VOS "Voluntary Observing Ship"), disponibles a requerimiento para asistencia a bordo, al momento de la recalada del buque. Los datos de contacto, son las siguientes direcciones de correo electrónico y teléfonos:

- meteoique@dgtm.cl 56-57-2401946
- meteoalp@dgtm.cl 56-32-2208965
- meteotalc@dgtm.cl 56-41-2266157
- meteopmo@dgtm.cl 56-65-2561174
- meteomag@dgtm.cl 56-61-2201148

b.- Hielo Marino

Tanto en el Territorio Antártico Chileno, como en las rutas de navegación comercial entre los canales del sur de Chile, es posible encontrar formación de hielo marino y témpanos a la deriva. Se recomienda reportar su avistamiento tanto a Magallanes Radio (CBM), como al Centro Meteorológico de la Gobernación Marítima de Punta Arenas, la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR) y el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), para coordinar la emisión del respectivo radio aviso náutico y la actualización de las respectivas cartas de hielo marino.

7.- BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO.-

El Sistema Chileno de Notificación de la Situación de los Buques (CHILREP), fue establecido en conformidad con el Convenio SAR que entró en vigor el 22 de junio de 1985, mediante el D.S. (M) N° 550, de 9 de diciembre de 1983.

El CHILREP es operado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DGTM y de MM), a través de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR). Si se pierde contacto con la nave y no se recibe una notificación de la situación o una comunicación final, el Centro o Subcentro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo, iniciará las indagaciones

para establecer si ésta se encuentra segura, lo que incluye transmisiones a otras naves controladas en las cercanías y comunicaciones con los respectivos armadores y/o propietarios, agentes o fletadores. Si estas indagaciones son infructuosas, se iniciarán las operaciones de búsqueda.

La participación en el sistema es voluntaria para los buques extranjeros que navegan en el área marítima de responsabilidad nacional.

10 Cuando las naves extranjeras naveguen por la zona A1 de la República, deberán comunicar su posición a las 12:00 UTC y 24:00 UTC.

Sin perjuicio de lo anterior, la reglamentación nacional dispone que toda nave extranjera que se dirija a un puerto chileno, debe comunicar su arribo con 24 horas de anticipación como mínimo.

Fuera de la zona A1, el sistema considera sólo un informe diario entre las 12:00 Z UTC y 16:00 Z UTC.

20 Las naves de bandera chilena informarán su posición a las 12:00 UTC y 24:00 UTC diariamente, en forma permanente e ininterrumpida. Para el cumplimiento del envío de las informaciones antes mencionadas, se indican los siguientes puntos de contacto:

a.- Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC-CHILE).

- Teléfonos: +56-32-2208637 y +56-32-2208639.
- Fax: +56-32-2208662
- Correo electrónico: mrccchile@directemar.cl
- Sitio web: www.directemar.cl; subsitio: emergencia marítima 137/ búsqueda y salvamento.

b.- Centros Regionales de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC REGIONALES).

40 Existen cinco Centros Regionales de Búsqueda y Salvamento Marítimo, con asiento en las Gobernaciones Marítimas de: Iquique, Valparaíso, Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas, que cuentan con las siguientes direcciones de correo electrónico:

- mrcciquique@directemar.cl
- mrccvalparaiso@directemar.cl
- mrccalcahuano@directemar.cl
- mrccpuertomontt@directemar.cl
- mrccpuntaarenas@directemar.cl

Original, enero 2020.

Chile también está asociado al Sistema COSPAS-SARSAT, que recibe alertas de radiobalizas de 406 MHz y 121,5 MHz. Para estos efectos, se encuentran operando tres estaciones LUT (Local User Terminal), en Santiago, otra en Punta Arenas y la última en Isla de Pascua (Rapa-Nui/ Easter Island).

8.- NAVEGACIÓN Y GOBIERNO EN CANALES.-

a.- Toda nave estará obligada a usar las publicaciones y la cartografía oficial del Estado de Chile, producidas por el SHOA durante su navegación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, ya sea Publicaciones en Papel o Digital y Cartas Náuticas de Papel o Electrónicas.

b.- En tránsito por lugares de difícil navegación, los Capitanes de las naves deberán adoptar como mínimo las siguientes precauciones:

- Capitán presente en el puente.
- Empleo de timonel experimentado y usando timón manual.
- Estación de proa con tripulación, anclas sin boza de mar y listas a fondear en caso de emergencia.
- Sistema de gobierno probado y bombas de apoyo encendidas.
- Personal de máquinas listo a accionar el motor principal a la velocidad requerida por el Práctico.
- Vigías disponibles y cubriendo en lugares en que sean requeridos.
- Disponer de un radar exclusivo para el Práctico de Canales, para el desempeño de sus funciones y un segundo radar stand by. Ambas unidades deben estar en servicio durante la navegación y cuando la visibilidad disminuya.
- Operación de ecosonda ante requerimiento del Práctico.
- Curva de desvíos del Compás Magnético disponible.
- Gráficos de características de maniobras a la vista.
- Poder eléctrico independiente del sistema de propulsión cuando sea posible. Los generadores acoplados al eje propulsor no deben ser usados durante la navegación.
- Tarjeta de intercambio de información Práctico/Capitán (Tarjeta de Práctico según ISM/ ISO 9000). Copia firmada entregada al Práctico de Canales.

c.- El Capitán debe informar a los Prácticos sobre el cambio de los procedimientos de gobierno, las limitaciones y el tiempo de desaceleración de la velocidad de navegación a la velocidad de maniobra y detención de emergencia de los motores.

10 También, si se necesita, cambio de petróleo y el tiempo que puede funcionar el motor sin cambio de combustible.

d.- En navegación por los canales y donde no existan líneas de separación de tráfico, toda nave debe mantenerse a estribor del eje medio del canal, siempre que sea posible y sin perjuicio de su seguridad. En todo caso, al encontrarse con un buque de vuelta encontrada, debe mantenerse lo más cerca posible del límite exterior del paso o canal (Regla 9 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes).

20 e.- Los capitanes de las naves que efectúen navegación por pasos angostos o estrechos, deberán difundir en idioma español e inglés, a contar de una hora antes de iniciar el cruce, el nombre de la nave, posición del momento, hora estimada y sentido del cruce. Esta información se efectuará en canal 16 VHF, previo aviso de una alerta de seguridad con técnicas de llamada selectiva digital en canal 70 VHF; el que debe ser repetido cada 15 minutos, hasta el término del cruce, según se dispone en las Instrucciones para la navegación del paso determinado en la presente publicación y en el Aviso de Advertencia en la carta de navegación correspondiente. En caso de no existir aviso, el Capitán o Práctico que lo estime conveniente para la seguridad, podrá emplear el mismo procedimiento.

40 f.- Todas las naves a las cuales les sea aplicable esta norma, deben tener instalado y funcionando un Sistema de Identificación Automática (AIS), capaz de enviar y recibir información de identificación de los buques, su tipo de carga, posición y demás datos pertinentes con respecto a sus intenciones, tales como: rumbo, velocidad, razón de caída, ETA, así como toda otra información actualizada de la nave.

C-8 (3001) DISPOSICIONES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

g.- Durante toda la navegación y especialmente en aquellos pasos y lugares difíciles, los Capitanes deberán asegurarse de mantener una velocidad segura de navegación, que permita maniobrar la nave evitando situaciones de riesgo.

h.- En la navegación por aguas interiores en los sectores cercanos a los ventisqueros, especialmente durante las horas nocturnas, se debe tener precaución por la presencia de icebergs y hielos de distintos tamaños.

i.- En la boca Oriental del Estrecho de Magallanes existen plataformas de extracción de petróleo, las que se encuentran señalizadas con señales luminosas y posicionadas en la carta de navegación, no debiéndose acercarse a menos de 2,5 cables.

j.- En la navegación de aguas interiores se debe dar cumplimiento a las restricciones operacionales que se indican en el cuadro adjunto al final de esta parte.

9.- PRACTICAJE Y PILOTAJE.-

Tanto el practicaaje como el pilotaje, en general, son obligatorios para todas las naves que entren o salgan de los puertos y/o naveguen por canales respectivamente. La labor desarrollada por los Prácticos de Puerto se denomina "practicaaje", en tanto que la desarrollada en navegación de fiordos y canales se denomina "pilotaje".

Para las naves de bandera chilena, el practicaaje y pilotaje, ya sea de puerto o bien de canales, es obligatorio, excepto cuando su Capitán posea la respectiva exención, otorgada por la Autoridad Marítima.

Los Prácticos de Canales están basados en Valparaíso y la asesoría de pilotaje se solicita a la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas —DIRSOMAR— (Servicio de Practicaaje y Pilotaje), por medio de una Agencia de Naves y con una anticipación mínima de 72 horas al embarco de los Prácticos.

Previo al requerimiento de Práctico de Canales para naves provenientes de puertos extranjeros o en su defecto, de alta mar, se debe informar el "Prearribo", vía internet en el sitio web: www.directemar.cl Servicios Online/ Sistema Integral de Atención a la Nave.

a.- Estaciones de Transferencia de Prácticos.-

Las naves que transiten el Estrecho de Magallanes del océano Atlántico al Pacífico, embarcarán Prácticos en la estación de transferencia de bahía Posesión o en la estación de transferencia sobre las máquinas, previa coordinación con los Prácticos.

Aquellas naves que transiten el Estrecho de Magallanes del océano Pacífico al Atlántico, embarcarán Prácticos en las estaciones de transferencia de Ancud o Laitec

Se ha dispuesto que toda nave de tercera bandera, que provenga desde la Antártica o del Atlántico y deba dirigirse, vía canal Beagle, al Estrecho de Magallanes o a un puerto chileno, o viceversa, embarcará o desembarcará, sobre máquinas, Prácticos de Canales para iniciar o terminar el pilotaje, en las siguientes estaciones de transferencia:

1) Naves procedentes o con destino al continente Antártico:

Área en paso Richmond, sobre las máquinas en Lat. 55° 21',0 S; Long. 66° 41',0 W, (Carta de ref.: SHOA N° 13.300).

2) Naves procedentes o con destino al océano Atlántico:

Área punta Waller (Isla Nueva) en canal Beagle, sobre las máquinas. en Lat. 55° 08',0 S; Long. 66° 33',0 W, (Carta de ref.: SHOA N° 13.300).

3) Para naves procedentes de o con destino al continente Antártico; o procedentes de o con destino al océano Atlántico:

- Sobre las máquinas, en Lat. 55° 01' S; Long. 67° 16' W y
- al NE del faro Monumental de la Isla Hornos, en Lat. 67° 12',5 S; Long. 67° 12',5 W, (Carta de ref.: SHOA N° 13.600).

b.- Pilotaje en el Estrecho de Magallanes.- El pilotaje en el Estrecho de Magallanes es obligatorio para todas las naves. Sin embargo, por regla general, se podrá exceptuar el empleo de Prácticos de Canales en el tramo comprendido entre faro Bahía Félix y Punta Arenas, siempre que la nave vaya a cruzar dicho estrecho de océano a océano y que no haya navegado o navegue, antes o después de

Original, enero 2020.

dicho tramo, en aguas interiores chilenas, como asimismo arribado en puertos de la República.

Sin perjuicio de lo anterior, y considerando la fragilidad ecológica de parques marinos y áreas de conservación en las cercanías, las adversas condiciones meteorológicas en el acceso oceánico Weste del estrecho, la segura navegación del Paso Tortuoso, es recomendable solicitar servicios de pilotaje para el tramo antes mencionado, haciendo uso de las estaciones de transferencia reglamentarias, especialmente cuando se trate de buques quimiqueros, gaseros, petroleros, de pasajeros y de aquéllas naves cuya dotación no hable los idiomas español y/o inglés.

Lo anterior contribuirá a mantener un alto nivel en la seguridad de la navegación y permitirá al Capitán, tener la alternativa del uso de los canales interiores, protegiendo la vida humana en el mar, el medio ambiente acuático y su carga.

c.- Pilotaje en aguas antárticas.-

Toda nave mercante nacional que se desplace al Territorio Chileno Antártico, deberá estar comandada por un Capitán de la Marina Mercante, que haya efectuado previamente el Curso de Aguas Polares (Navegación Antártica), reconocido por la DGTM y de MM, conforme a los acuerdos y disposiciones nacionales e internacionales que regulan la actividad, con el fin de velar por la seguridad de la navegación y de los tripulantes, y por ser necesario evitar que se produzcan daños ecológicos en esa área.

10.- NOVEDADES E INFORMACIONES REFERENTES A LA NAVEGACIÓN E HIDROGRAFÍA DEL LITORAL.-

Toda la información necesaria para conocer detalles de la navegación en la costa de Chile y sus aguas interiores, se encuentra en los distintos volúmenes de los "Derroteros de la Costa de Chile", editados por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA).

Para mayor comodidad de la comunidad marítima, de los Prácticos, Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante y Pesquera, dentro del boletín de Noticias a los Navegantes se incluye un formulario de informaciones hidrográficas de interés, el cual permite enviar al SHOA, los antecedentes necesarios que contribuyen a mejorar las Cartas y Publicaciones Náuticas vigentes. Todo lo cual

se encuentra disponible en línea en el siguiente sitio web: www.shoa.cl/Novedadeshidrograficas, subsitio: radioavisos navarea XV.

10 Los capitanes de las naves nacionales y extranjeras deberán dar aviso a la DIRSOMAR, al correo electrónico faroapagado@directemar.cl, autoridades marítimas locales o directamente al SHOA, a través del Formulario de Novedades Hidrográficas y experiencia de Navegación, que se encuentra en: www.shoa/novedadeshidrograficas, de todas las novedades urgentes e importantes, como ser: bajos fondos, naufragios, faros o boyas luminosas apagadas, boyas fuera de su sitio, balizas desaparecidas, etc., debiendo al llegar a puerto, confirmar esas noticias por escrito.

20 Cuando se comuniquen denuncias relacionados con faros, balizas, boyas luminosas o ciegas o luces de puerto, debe indicarse el nombre de la señal afectada y además, individualizar con el número de orden que le corresponda en la publicación SHOA N° 3007, "Lista de Faros" y en la N° 3007-A "Lista de Balizamiento ciego".

Asimismo, deberá enviarse copia informativa de la comunicación a las respectivas Autoridades Marítimas locales.

30 En toda información hidrográfica, para señalar un punto determinado en la carta, por ejemplo, la ubicación de un bajo fondo, roca, arrecife, nueva luz, etc., se deberá comunicar su posición por demarcación y distancia, tomando como referencia un punto fijo que se destaque en forma clara y precisa en la carta, además de sus coordenadas geográficas correspondientes y el número de la carta o plano que ha servido para obtener dicha posición.

40 Toda información que afecte a las Cartas y Publicaciones Náuticas del SHOA y que no constituya peligro a la navegación, también deberá comunicarse a este organismo en forma directa, por la vía que corresponda a la importancia y naturaleza de la información proporcionada, acompañando todos los detalles necesarios para su mejor evaluación. Al respecto, se sugiere la utilización de la siguiente dirección de correo electrónico: hidrografia@shoa.cl o shoa@shoa.cl.

11.- DISPOSITIVOS DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO.-

Como medida de mayor seguridad en la navegación y prevención de abordajes, en de-

C-10 (3001) DISPOSICIONES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

terminadas zonas marítimas, están establecidos “Dispositivos de Separación del Tráfico”, los que previamente han sido aprobados por la OMI.

Estos dispositivos consisten en “vías de circulación” con sentido único y apartadas por una zona de separación entre ellas. Las flechas que figuran en las cartas sólo indican la dirección general del tráfico y los buques deben asegurarse de que sus rumbos concuerden con dicho sentido, manteniéndose lo más a estribor que les sea posible dentro de la zona de separación.

Estas vías de circulación son obligatorias, de tal manera que el navegante deberá tener un completo conocimiento de la Regla 10 del “Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes” (1972), la cual contiene todas las disposiciones que tienen relación con los “Dispositivos de Separación del Tráfico”.

12.- REGLAMENTO DE LOS PUERTOS.-

Las siguientes son algunas de las disposiciones del “Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República”, entre otras, que deben ser consideradas por las naves que arriben a los puertos nacionales:

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

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

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

d.- Toda persona perteneciente a la dotación de una nave, sea nacional o extranjera o la que accidentalmente se encuentre a bordo en el radio de la jurisdicción marítima, como igualmente los embarcadores, armadores, agentes o representantes de naves, empleados de las compañías navieras y el personal marítimo y portuario controlado por la Autoridad Marítima en los puertos, deben comparecer al llamado del Capitán de Puerto.

10

e.- Ninguna embarcación podrá atracar a una nave que entra al puerto, hasta después que aquella haya recibido las visitas oficiales de la Autoridad Sanitaria, del Capitán de Puerto y del Servicio de Aduanas; luego de lo cual, el Capitán de Puerto declarará a la nave en libre plática. Sólo los buques de guerra no están obligados a recibir dichas visitas, salvo que se encuentren efectuando tráfico comercial.

20

f.- Todo capitán de una nave nacional o extranjera en el acto mismo de la visita, está obligado a declarar si tiene heridos o enfermos a bordo, particularmente los de enfermedades contagiosas.

g.- Se prohíbe a las naves cambiarse de un fondeadero a otro sin permiso del Capitán de Puerto, bajo pena de multa, salvo en casos de peligro y de absoluta necesidad, lo que se le comunicará a aquél prontamente.

30

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

40

i.- Toda nave nacional o extranjera que se dirija a un puerto, avisará su llegada al Capitán de Puerto con veinticuatro horas de anticipación, como mínimo.

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

Original, enero 2020.

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

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

m.- Las naves que carguen, descarguen o transborden explosivos o inflamables, deberán tener izada una bandera roja durante dichas faenas.

n.- Se prohíbe, en absoluto, al personal de las naves mercantes y de guerra, disparar desde a bordo armas de fuego, con proyectiles de cualquier clase, como también arrojar al mar materias explosivas.

o.- Ninguna embarcación perteneciente a los buques mercantes, puede salir de los límites del puerto, sin permiso escrito de la Autoridad Marítima.

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

13.- NAVEGACIÓN EN ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA CHILENA.-

a.- La Autoridad Marítima Chilena solicita a los buques de bandera nacional, que durante su navegación avisten pesqueros extranjeros en faenas de pesca dentro de la Zona Económica Exclusiva Chilena, le informen de este hecho a la mayor brevedad posible, indicando el máximo de antecedentes (nombre, bandera, posición, actividad, registros fotográficos o de video, etc.).

b.- La navegación de naves extranjeras por la Zona Económica Exclusiva Chilena está sujeta a las siguientes restricciones:

- Está prohibido efectuar actividades de pesca o investigación científica.
- En caso de reducir el andar, deben informar

inmediatamente la situación, explicando las razones que justifiquen tal acción.

c.- La Autoridad Marítima de Chile se encuentra presta a proporcionar asistencia de seguridad, según sea requerido.

d.- Contactos:

- MRCC CHILE: e-mail: mrcchile@directemar.cl fax: +56-32-2208662 teléfonos +56-32-2208637 y +56-32-2208636.
- Valparaíso Playa Ancha Radio CBV: Canales HF 421, 821, 2.221 y frecuencias simplex 12.359 kHz y 16.537 kHz.
- Valparaíso Playa Ancha Radio CBV: e-mail: cbvradio@directemar.cl

14.- AVISTAMIENTO DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS.-

Con el objeto de mantener un control de la navegación de embarcaciones deportivas y activar el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo en caso necesario, se solicita a las naves que se encuentren navegando, informar a cualquiera estación de control de tráfico marítimo, avistamientos de yates o naves deportivas, especialmente: nombre, característica internacional de llamada, cantidad de personas a bordo, fecha y hora del avistamiento, posición geográfica, puerto de zarpe y destino con ETA y cualquier otra novedad que pueda contribuir a su control y eventual asistencia.

15.- AVISTAMIENTO DE CETÁCEOS.-

a.- Con el objetivo de minimizar las probabilidades de colisión con cetáceos en las costas de Chile, se indican a continuación las zonas y períodos donde su paso es frecuente:

- Paralelos 39° 24' y 40° 13' Sur, aguas entre Punta Ronca y desembocadura Río Bueno (en Región de Los Ríos), paralelos 41° 20' y 45° 22', aguas entre punta Estaquillas y el fiordo Aysén, el golfo Coronados, seno de Reloncaví, golfo de Ancud, golfo Corcovado, costa W de Chiloé, boca del Guafo (en Región de Los Lagos), islas Guaitecas, canal Moraleda, fiordo Aysén y bahía Adventure (en Región de Aysén). Desde enero a mayo, ballenas azules y jorobadas y entre junio y

C-12 (3001) DISPOSICIONES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

octubre, ballenas francas australes.

- Paralelos 53° 37' y 54° 05' Sur, aguas del Estrecho de Magallanes en las inmediaciones del Área Marina Costera Protegida Francisco Coloane (en Región de Magallanes), desde enero a abril.

5

b.-Los avistamientos de cetáceos deberán ser informados según formulario disponible en la Capitanía de Puerto más cercana, reportando al menos los siguientes antecedentes:

- Fecha y hora.
- Posición del avistamiento (latitud y longitud).
- Número de ejemplares (si es posible identificar especie).
- Dirección de desplazamiento del o los ejemplares.
- Avistado por... (si corresponde).

En caso de avistamiento, la velocidad de las naves deberá mantenerse de forma moderada, evitando realizar cambios repentinos de velocidad, dirección o curso.

INFORMACIÓN OPERACIONAL Y RESTRICCIONES EN CANALES, PASOS Y ANGOSTURAS

Canal, Paso Angostura	Eslora Máxima m	Calado Máximo m	Manga Máxima m	Observaciones	Preferencia de Paso	Sectores y Puntos de No Cruce
Canal Chacao Carta 7210	—	—	—	Calado aéreo máximo del cable 59 metros. Las naves con velocidad menor a 10 nudos, deben cruzarlo con corriente a favor. Informar a Corona Radio hora inicio cruce y ETA a bajo Colo Colo y roca Remolinos. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3002, Capítulo VII, Primera Parte.	Buque navegando de W a E.	Bajo Colo Colo y roca Remolinos.
Canal Ninualac Carta 8160	—	—	—	Se debe informar ETA a roca Engaño. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3002, Capítulo VIII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre Isla Leucotón y roca Engaño.
Canal Darwin Carta 8630	—	—	—	Se debe informar ETA a baliza luminosa Isla Quemada. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3002, Capítulo VIII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre Baliza luminosa Isla Quemada y punta Mayhew.
Canal Pulluche E Carta 8640	—	7,5	—	Tránsito por el E boya Bajo Roepke, UKA 1,3 metros (UKC≥UKA) considerando calado 7,5 metros más marea. Se debe informar ETA a boya Bajo Roepke. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3002, Capítulo VIII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre punta Morro y punta Pangal.
Canal Pulluche W Carta 8640	—	9,0	—	Tránsito por el W boya Bajo Roepke, UKA 1,3 metros (UKC≥UKA) considerando calado 9 metros más marea. Se debe informar ETA a boya Bajo Roepke. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3002, Capítulo VIII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre punta Morro y punta Pangal.
Angostura Inglesa Carta 9510	180	10,7	—	Tránsito en estoa o con corriente débil y luz diurna, hasta crepúsculo civil. Se debe informar ETA entre islote Clío y punta Cedar. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3003, Capítulo IX, Cuarta Parte. Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA N° 12600/391 Vrs. regula preferencia de paso en la angostura Inglesa.	Buque navegando de S a N.	Sector entre punta Hume e islote Kitt.
Canal Picton Carta 9921	—	6,0	—	UKA 1 metro (UKC≥UKA) considerando calado 6 metros más marea. Se debe informar ETA a punta Peligrosa. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3003, Capítulo IX, Segunda Parte. Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA N° 12600/391 Vrs. regula preferencia de paso en el paso Picton.	Buque navegando de N a S.	Sector entre islote Verde e islote Tang.

* Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA N° 12600/384 Vrs. regula preferencia de paso en canales, pasos y angosturas y establece lo siguiente: "La preferencia de paso la tendrán las naves de eslora (LOA) mayor a 100 metros, independiente de la dirección de aproximación; las naves menores de 100 metros de eslora (LOA) cederán el paso y se mantendrán apartados de la derrota. Cuando coincidan dos naves mayores de 100 metros de eslora (LOA), tendrá preferencia de paso la que navegue en el sentido establecido en el Derrotero de la costa de Chile en el apartado Información Operacional y restricciones en canales, pasos y angosturas del Derrotero de la costa de Chile, debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario. De igual forma se tratará cuando coincidan dos naves menores de 100 metros de eslora (LOA)".

* Instrucciones obligatorias se encuentran destacadas mediante un cuadro de texto con fondo celeste.

C-14 (3001)

DISPOSICIONES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

Canal, Paso Angostura	Eslora Máxima m	Calado Máximo m	Manga Máxima m	Observaciones	Preferencia de Paso	Sectores y Puntos de No Cruce
Canal Escape, paso del Abismo Carta 9530	—	—	—	Solo se navegará el paso de N a S y con luz diurna. Informar ETA a la cuadra islote Centro. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3003, Capítulo IX, Cuarta Parte.	Solo en sentido de N a S.	Sector entre islote Centro por el N y punta Entrada por el S.
Canal Escape, paso Piloto Pardo Carta 9530	—	—	—	Solo se navegará el paso de S a N y con luz diurna. Informar ETA a la cuadra punta Entrada. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3003, Capítulo IX, Cuarta Parte.	Solo en sentido S a N.	Sector entre islote Centro por el N y punta Entrada por el S.
Angostura Guía Carta 10340	—	—	—	Se debe informar ETA a punta Porpoise y a isla Escala Alta. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3003, Capítulo X, Tercera Parte.	Buque navegando de S a N.	Sector entre baliza Isla Escala Alta y punta Porpoise.
Canalizo W isla Bonduca Carta 10500	—	—	—	Se debe informar ETA a isla Bonduca. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3003, Capítulo X, Tercera Parte.	Buque navegando de N a S.	Tránsito al W isla Bonduca.
Paso Summer Carta 10722	—	7,35	—	UKA 0,75 metro (UKC≥UKA) considerando calado 7,35 metros más marea. Navegando del Sur, se debe informar hora de ingreso al paso Summer a Estación Control de Tráfico Marítimo faro Bahía Félix. Informar ETA al través del bajo Summer. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3003, Capítulo X, Cuarta Parte. Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA N° 12600/391 Vrs. regula preferencia de paso en el paso Summer.	Buque navegando de S a N.	Sector entre punta Ernesto e islote Hozven.
Canal Gray Carta 10722	230	12,0	—	Calado 12 metros más marea. Tránsito con luz diurna hasta hora crepúsculo civil. Navegando del Sur, se debe informar hora de ingreso al canal Gray a Estación Control de Tráfico Marítimo faro Bahía Félix. Informar ETA a bajo Vereker SE. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3003, Capítulo X, Tercera Parte. Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA N° 12600/391 Vrs. regula preferencia de paso en el canal Gray.	Buque navegando de S a N.	Sector entre islote Penacho Verde e islote Hozven.
Paso Shoal Carta 10750	—	—	—	Navegando del Sur, se debe informar hora de ingreso al paso Shoal a Estación Control de Tráfico Marítimo faro Bahía Félix. Informar hora estimada se encontrará entre punta George y la isla Shoal. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3003, Capítulo X, Cuarta Parte.	Buque navegando de N a S.	Sector entre isla Shoal y roca Pearce.

* Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA N° 12600/384 Vrs. regula preferencia de paso en canales, pasos y angosturas y establece lo siguiente: "La preferencia de paso la tendrán las naves de eslora (LOA) mayor a 100 metros, independiente de la dirección de aproximación; las naves menores de 100 metros de eslora (LOA) cederán el paso y se mantendrán apartados de la derrota. Cuando coincidan dos naves mayores de 100 metros de eslora (LOA), tendrá preferencia de paso la que navegue en el sentido establecido en el Derrotero de la costa de Chile en el apartado Información Operacional y restricciones en canales, pasos y angosturas del Derrotero de la costa de Chile, debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario. De igual forma se tratará cuando coincidan dos naves menores de 100 metros de eslora (LOA)".

* Instrucciones obligatorias se encuentran destacadas mediante un cuadro de texto con fondo celeste.

Cambio N° 3, diciembre 2021.

DISPOSICIONES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

(3001) C-15

Canal, Paso Angostura	Eslora Máxima m	Calado Máximo m	Manga Máxima m	Observaciones	Preferencia de Paso	Sectores y Puntos de No Cruce
Angostura Kirke Carta 10641	150	6,3	23	Tránsito en estoa o corriente débil y luz diurna hasta con luz crepuscular civil. Naves de eslora mayor 120 metros deben tener embarcación menor de asistencia observación corriente. Ver detalles de preferencia de paso en Pub. SHOA N° 3003, Capítulo X, Séptima Parte.	Buque mayor de 100 metros de eslora sobre las de menor de 100 metros.	Sector entre isla Espinoza y punta Entrada.
Angostura White Carta 10631	140	7,0	—	Tránsito en estoa o corriente débil y luz diurna hasta con luz crepuscular civil. Naves de eslora mayor 120 metros deben tener embarcación menor de asistencia para observación corriente. Ver detalles de preferencia de paso en Pub. SHOA N° 3003, Capítulo X, Séptima Parte.	Buque mayor de 100 metros de eslora sobre las de menor de 100 metros.	Sector entre isla Wilson e islote Gutiérrez o isla Salustio.
Canal Fitz Roy Carta 11730	80	6,5	—	Navegar con luz diurna, durante los períodos de estoa o corriente débil. Viento máximo 25 nudos, visibilidad mínima de 1 milla. Eslora máxima 80 metros, 6,5 metros de calado y un UKA de 1 metro. Ver detalles de preferencia de paso en Pub. SHOA N° 3004, Capítulo XI, Cuarta Parte.	Buque navegando de N a S.	Entre punta Elías y punta Reynard.
Estrecho de Magallanes	—	21,3	—	Informar ETA a las Estaciones de Control de Tráfico Marítimo en faro Evangelistas, bahía Félix, paso Tortuoso y punta Delgada. Mayor calado requiere autorización de la Autoridad Marítima. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3004, Capítulo XI, Séptima y Undécima Parte.	—	Navegar a estribor del eje del canal, siempre que sea posible.
Paso Tortuoso Carta 11230	—	—	—	Dar preferencia de paso para el tránsito de las supernaves tipo VLCC o mayores de 200 metros de eslora. Informar ETA a punta Crosstide. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3004, Capítulo XI, Séptima Parte.	—	Reglamento Internacional para prevenir choques y abordajes.
Canal Gabriel Carta 12410	—	—	—	Informar ETA a punta Schirmer. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3004, Capítulo XI, Sexta Parte.	Buque navegando de SE a NW.	Sector entre punta Oxley y Punta Mercedes.
Canal Ocasión Carta 12711	80	—	—	Informar ETA a cabo Negro y a roca Pájaros. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3005, Capítulo XII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre islote Lagartija e islote Giratorio.

* Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA N° 12600/384 Vrs. regula preferencia de paso en canales, pasos y angosturas y establece lo siguiente: "La preferencia de paso la tendrán las naves de eslora (LOA) mayor a 100 metros, independiente de la dirección de aproximación; las naves menores de 100 metros de eslora (LOA) cederán el paso y se mantendrán apartados de la derrota. Cuando coincidan dos naves mayores de 100 metros de eslora (LOA), tendrá preferencia de paso la que navegue en el sentido establecido en el Derrotero de la costa de Chile en el apartado Información Operacional y restricciones en canales, pasos y angosturas del Derrotero de la costa de Chile, debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario. De igual forma se tratará cuando coincidan dos naves menores de 100 metros de eslora (LOA)".

* Instrucciones obligatorias se encuentran destacadas mediante un cuadro de texto con fondo celeste.

C-16 (3001)

DISPOSICIONES DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

Canal, Paso Angostura	Eslora Máxima m	Calado Máximo m	Manga Máxima m	Observaciones	Preferencia de Paso	Sectores y Puntos de No Cruce
Paso Aguirre Carta 12711	120	—	—	Autorizado solo naves nacionales. Informar ETA a cabo Atracadero. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3005, Capítulo XII, Segunda Parte.	Buque navegando de E a W.	Sector entre punta Cádiz e islote Entrada.
Paso Mc Intyre Carta 12810	—	—	—	Informar ETA a la isla del Diablo. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3005, Capítulo XII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre Caleta Olla por el NW, punta E Isla del Diablo y punta Divide por el W.
Canal O'Brien Carta 12720	—	—	—	Informar ETA a islote Redondo y la punta Acevedo. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3005, Capítulo XII, Tercera Parte.	Buque navegando de E a W.	Sector entre longitud 70° 40' W y baliza luminosa Punta Acevedo.
Paso Timbales Carta 12720	—	—	—	Informar ETA a baliza luminosa Islote Cón-dor o boya luminosa bajo Walton. La nave viniendo del E podrá optar por navegar el paso Occidental, para evitar cruce con otra nave. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3005, Capítulo XII, Tercera Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre longitud baliza luminosa Punta Acevedo y borde NE de isla Timbal Grande.
Paso Mackinlay Carta 13100	—	—	—	Informar hora tránsito y ETA a punta Espora, a Estación de Control Tráfico Marítimo de Puerto Williams. Ver detalles en Pub. SHOA N° 3005, Capítulo XIII, Tercera Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre punta Gable e isla Martillo.



* Resolución D.G.T.M. y M.M. EXENTA N° 12600/384 Vrs. regula preferencia de paso en canales, pasos y angosturas y establece lo siguiente: "La preferencia de paso la tendrán las naves de eslora (LOA) mayor a 100 metros, independiente de la dirección de aproximación; las naves menores de 100 metros de eslora (LOA) cederán el paso y se mantendrán apartados de la derrota. Cuando coincidan dos naves mayores de 100 metros de eslora (LOA), tendrá preferencia de paso la que navegue en el sentido establecido en el Derrotero de la costa de Chile en el apartado Información Operacional y restricciones en canales, pasos y angosturas del Derrotero de la costa de Chile, debiendo esperar la nave que lo hace en sentido contrario. De igual forma se tratará cuando coincidan dos naves menores de 100 metros de eslora (LOA)".

* Instrucciones obligatorias se encuentran destacadas mediante un cuadro de texto con fondo celeste.

Cambio N° 1, diciembre 2021.