

SIET OFICIALES DE NAVES ESPECIALES Y REGIONALES

REGLAMENTO DE TÍTULOS PROFESIONALES Y PERMISOS DE EMBARCO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE Y DE NAVES ESPECIALES

DS 176

CLASIFICACION DE LOS OFICIALES

- 1.- Patrón de Pesca de Alta Mar de Primera Clase, que se denominará Capitán de Pesca.
- 2.- Patrón de Pesca de Alta Mar de Segunda Clase.
- 3.- Patrón de Pesca Costero de Primera Clase.
- 4.- Patrón de Pesca Costero de Segunda Clase.

- Requisitos:
-
- 1.- Ser mayor de 18 años.
- 2.- Cumplir con uno de los siguientes requisitos:
-
- 2.1) Haber egresado de la especialidad de pesca, en universidades, escuelas o institutos con planes y programas de estudio reconocidos por la Dirección General, y acreditar una práctica de tres meses de embarco en naves pesqueras y/o buques factorías.
- 2.2) Acreditar 36 meses de embarco efectivo como tripulante de cubierta de naves pesqueras y/o buques factorías.
-
- 3.- Aprobar las evaluaciones de competencia que establezca la Dirección General.

ATRIBUCIONES PATRONES COSTEROS

- 1.- Mando de naves pesqueras o buques factorías hasta 1.000 /1.600 arqueos brutos en navegación costera hasta una distancia máxima de 60 millas.
- 2.- Desempeño como Segundo y Tercer Oficial en naves pesqueras o buques factorías, sin restricción de arqueos brutos, en navegación costera hasta una distancia máxima de 60 millas."

ATRIBUCIONES PATRONES ALTAMAR

- 1.- Mando de naves pesqueras o de buques factorías desde 1.600 y 2.000 / sin limite de arqueo bruto y en cualquier tipo de navegación;
- 2.- Desempeño hasta Primer Oficial en naves pesqueras o buques factorías sin restricción de arqueo bruto y en cualquier tipo de navegación.

TIPOS DE NAVEGACION

- Art. 29. La navegación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional es controlada por la Dirección.
- La navegación, según la zona donde se efectúe, es marítima, regional, fluvial, lacustre y de bahía, y deberá sujetarse a las normas profesionales, técnicas y de seguridad que prescriba la reglamentación.
- Con [Ley 21446](#)
[Art. único N° 2](#)
[D.O. 26.05.2022](#) todo, como norma básica de seguridad, el uso de piloto automático solo podrá realizarse bajo la estricta observancia del capitán o patrón de la nave, o quien la tenga a su mando.
- Para tal efecto, toda nave a la cual le sean aplicables las disposiciones de esta ley y que cuente con piloto automático, deberá disponer de una cámara de vigilancia y un sistema de grabación, la que registrará que la persona responsable de su conducción presta la debida atención a las condiciones externas de la nave. La Autoridad Marítima establecerá las normas técnicas que deberá cumplir dicho sistema de vigilancia.
-

LEYES Y REGLAMENTOS

- Ley de Navegación DL (M) N° 2.222 (Titulo VIII)
- Reglamento Internacional Para prevenir Abordajes R.I.P.A (D.S 473)
- Ley General de Pesca y Acuicultura.
- Ley de Descarte D.L 20.625
- Ley de Piloto Automático D.L 21.496
- Evaluaciones de Competencia, Certificaciones y Habilitaciones del Personal Embarcado.
- Dotaciones Mínimas de Seguridad y Roles de guardia en Navegación y Puerto.

LEY DE NAVEGACION

- Art. 89.

El capitán será siempre responsable de la seguridad de la nave y de su dotación. Para estos efectos, deberá observar una constante vigilancia del estado de la maniobra de la nave y el mayor cuidado de su equipo y de sus accesorios. La Dirección velará por el fiel cumplimiento de estas disposiciones y controlará los elementos que se empleen en las faenas.

- Art. 101.

Toda nave está obligada a cumplir con las disposiciones de la Convención Internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar. Se prohíbe a toda nave el empleo, sin motivo, de las señales internacionales de auxilio y el uso de cualquiera otra que pueda ser confundida con ellas.

- Art. 102.

Toda nave tiene la obligación de acudir en auxilio de otra en peligro, salvo que ello represente un grave riesgo para su propia seguridad, la de su dotación o la de sus pasajeros. Esta obligación cesa en cuanto se haya logrado asegurar la vida de la dotación y de los pasajeros de la nave en peligro. El capitán que no cumpliera con este deber, será sancionado con la cancelación de su título, sin perjuicio de la responsabilidad penal que le afecte, a menos que justifique haber tenido una causa que razonablemente le haya impedido hacerlo.

- Art. 118.

En el juicio en que se persigan las responsabilidades civiles que deriven de un abordaje, los hechos establecidos en la resolución definitiva de la Autoridad Marítima como causas determinantes del accidente, se reputarán verdaderos, salvo prueba en contrario. En lo demás, la citada resolución se considerará como dictamen de peritos, cuya fuerza probatoria los tribunales apreciarán en conformidad a las reglas de la sana crítica.

REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES (1972)

PARTE A

1 Parte A: Generalidades. 6

Parte B: Reglas de Rumbo y Gobierno 9

Sección I – Conducta de los buques en cualquier condición de visibilidad.....9

Sección II – Conducta de los buques que se encuentren a la vista uno del otro.....14

Sección III – Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida18

Parte C: Luces y Marcas..... 19

Parte D: Señales Acústicas y Luminosas.....28

Parte E: Exenciones.....32

Parte F: Verificación del cumplimiento de las disposiciones del convenio33

Anexo Anexo I : Posición y características técnicas de las luces y marcas34

Anexo II : Señales adicionales para buques de pesca que se encuentren pescando muy cerca unos de otros.....41

Anexo III : Detalles técnicos de los aparatos de señales acústicas.....42

Anexo IV : Señales de peligro45

REGLA 1

AMBITO DE APLICACION

Ámbito de aplicación

- a) El presente Reglamento se aplicará a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima.
- b) Ninguna disposición del presente Reglamento impedirá la aplicación de reglas especiales, establecidas por la autoridad competente para las radas, puertos, ríos, lagos o aguas interiores que tengan comunicación con alta mar y sean navegables por los buques de navegación marítima. Dichas reglas especiales deberán coincidir en todo lo posible con lo dispuesto en el presente Reglamento.

REGLA 3

DEFINICIONES GENERALES

- A los efectos de este Reglamento, excepto cuando se indique lo contrario:
 - a) La palabra "buque" designa toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua.

Regla 7

Riesgo de abordaje

- a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.
- b) Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.
- c) Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar.
- d) Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:
 - I) se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable;
 - II) en algunos casos, puede existir riesgo aún cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse aun buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque a muy corta distancia.

ANEXO IV

SEÑALES DE PELIGRO

- 1. Las señales siguientes, utilizadas o exhibidas juntas o por separado, indican peligro y necesidad de ayuda:
 - a) un disparo de cañón, u otra señal detonante, repetidos a intervalos de un minuto aproximadamente;
 - b) un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla;
 - c) cohetes o granadas que despidan estrellas rojas, lanzados uno a uno y a cortos intervalos;
 - d) una señal emitida por cualquier sistema de señales consistente en el grupo ...---... (SOS) del Código Morse;
 - e) una señal emitida por radiotelefonía consistente en la palabra "Mayday";
 - f) la señal de peligro "NC" del Código internacional de señales;
 - g) una señal consistente en una bandera cuadrada que tenga encima o debajo de ella una bola u objeto análogo;
 - h) llamaradas a bordo (como las que se producen al arder un barril de brea, petróleo, etc.);
 - i) un cohete-bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja;

- j) una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja;
- k) movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente;
- l) un alerta de socorro mediante llamada selectiva digital que se transmita en: i) el canal 70 de ondas métricas, o ii) las frecuencias 2187,5 kHz, 8414,5 kHz, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz o 16804,5 kHz de ondas hectométricas/decamétricas;
- m) un alerta de socorro buque-costera transmitido por la estación terrena de buque de Inmarsat u otro proveedor de servicios móviles por satélite;

LEY 21446

MATERIA DE RESPONSABILIDADES ANTE LA OCURRENCIA DE ACCIDENTES MARITIMOS (Modificación Ley 2222)

- Art. 4°

Las naves se clasifican en mercantes y especiales y, según su porte, en naves mayores y menores.

Son naves mercantes las que sirven al transporte, sea nacional o internacional.

Son naves especiales las que se emplean en servicios, faenas o finalidades específicas, con características propias para las funciones a que están destinadas, tales como remolcadores, **pesqueras**, dragas, barcos científicos o de recreo, etcétera.

Son naves mayores aquellas cuyo arqueado bruto es de cien o más y naves menores todas aquellas cuyo arqueado bruto es menor a cien.

- Art. 29.

La navegación en aguas sometidas a la jurisdicción nacional es controlada por la Dirección.

La navegación, según la zona donde se efectúe, es marítima, regional, fluvial, lacustre y de bahía, y deberá sujetarse a las normas profesionales, técnicas y de seguridad que prescriba la reglamentación.

Con todo, como norma básica de seguridad, el uso de piloto automático solo podrá realizarse bajo la estricta observancia del capitán o patrón de la nave, o quien la tenga a su mando.

Para tal efecto, toda nave a la cual le sean aplicables las disposiciones de esta ley y que cuente con piloto automático, deberá disponer de una cámara de vigilancia y un sistema de grabación, la que registrará que la persona responsable de su conducción presta la debida atención a las condiciones externas de la nave. La Autoridad Marítima establecerá las normas técnicas que deberá cumplir dicho sistema de vigilancia.

- Artículo 44.-

El armador u operador de una nave serán civil y solidariamente responsables de las transgresiones a las normas de esta ley, cometidas por el capitán en el ejercicio de sus funciones, con las excepciones que en ella misma se establecen, sin perjuicio de la responsabilidad del dueño de la nave cuando corresponda, especialmente cuando se trate de accidentes que ocasionen lesiones o pérdidas de vidas humanas, daños materiales a terceros, o perjuicios de tipo ambiental.

LEY 20625

“LEY DE DESCARTE”

Punto 4. agrega en LGPA, nuevos artículos

"Artículo 64 E.- Los armadores de naves pesqueras a que se refiere el artículo 64 B y los armadores artesanales respecto de sus embarcaciones que tengan una eslora igual o superior a 15 metros deberán instalar a bordo y mantener en funcionamiento, durante todo el viaje de pesca, un dispositivo de registro de imágenes que permita detectar y registrar toda acción de descarte que pueda ocurrir a bordo.

El Servicio Nacional de Pesca deberá requerir la entrega de la información registrada desde las naves pesqueras, en ejercicio de su función fiscalizadora.

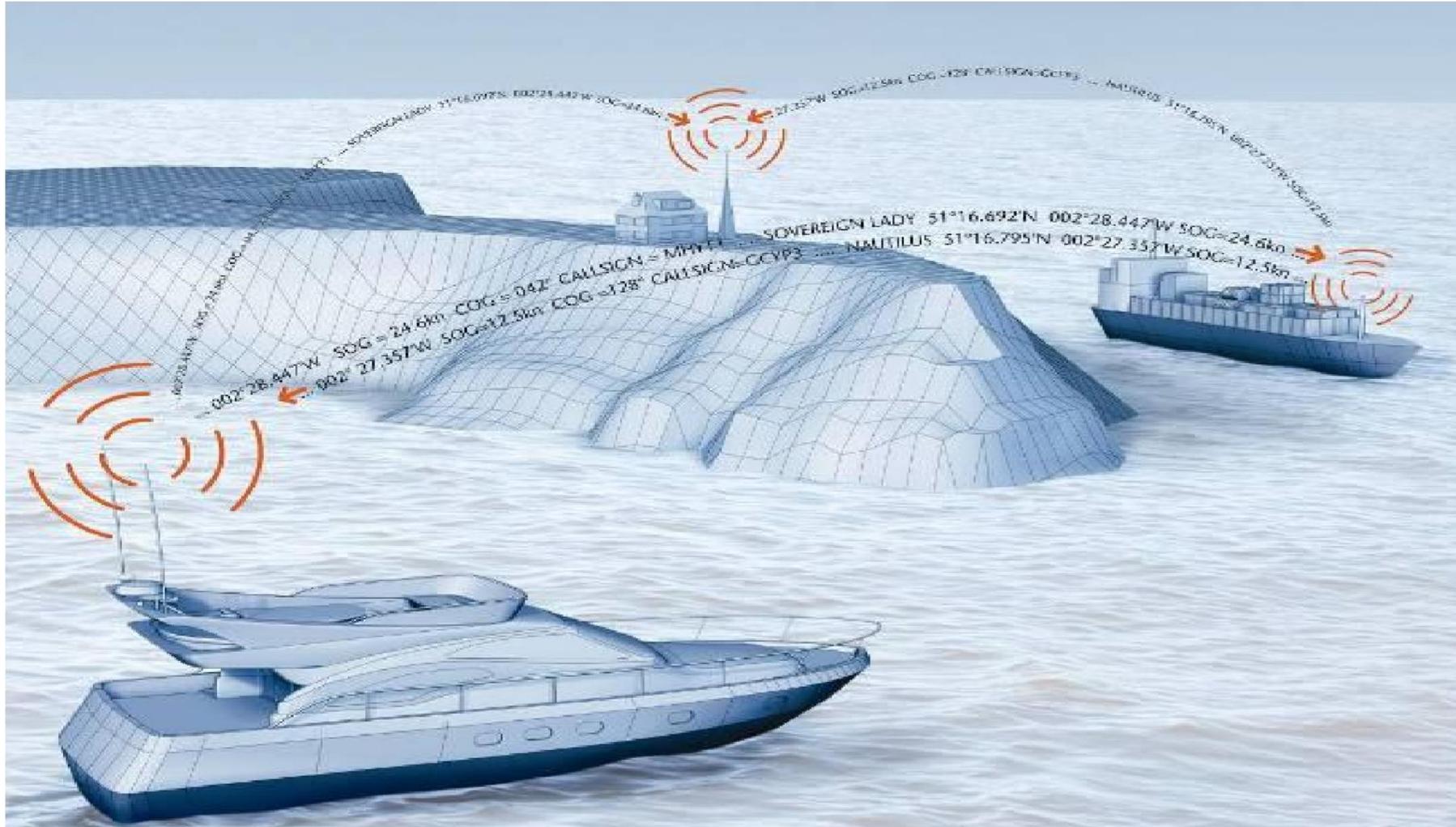
- Artículo 64 F.-

Las imágenes que registre el dispositivo a que se refiere el artículo 64 E tendrán el carácter de reservado de conformidad con la ley N° 20.285. Su destrucción, sustracción o revelación indebida será sancionada con las penas señaladas en los artículos 242 o 247 del Código Penal, según corresponda.

La información que genere el dispositivo de registro de imágenes, certificada por el Servicio Nacional de Pesca, en su caso, tendrá el carácter de instrumento público y constituirá una presunción para acreditar infracciones a la normativa pesquera. La información, en este caso, no revestirá el carácter de reservada y su publicidad quedará sometida a las normas generales que regulan el procedimiento administrativo o judicial, según corresponda.".

AIS

(SISTEMA DE IDENTIFICACION AUTOMATICO)



**El AIS (Sistema de Identificación Automática) es el último y más significativo avance en ayudas a la navegación marina desde el
RADAR**

El AIS utiliza GPS, radio VHF y DSP

Los buques pueden transmitir y recibir (transpondedor) o sólo RECIBIR RECEPTOR

- El Sistema de Identificación Automática (AIS, por sus siglas en inglés) por satélite es una tecnología que permite rastrear barcos a través de satélites que reciben señales AIS, proporcionando información sobre su ubicación, identidad y otros datos relevantes. Este sistema es crucial para la seguridad marítima, la gestión del tráfico y la protección del medio ambiente.

- **Cobertura global:**
- A diferencia de los sistemas AIS terrestres, que solo funcionan en áreas costeras, el AIS por satélite ofrece cobertura en alta mar y en áreas remotas.
- **Seguridad marítima:**
- Permite a los barcos evitar colisiones, facilita las operaciones de búsqueda y rescate, y ayuda a proteger el medio ambiente marino.
- **Gestión del tráfico:**
- Facilita la planificación y gestión del tráfico marítimo, optimizando las rutas y evitando la congestión.
- **Cumplimiento normativo:**
- Permite a las autoridades monitorear el cumplimiento de las regulaciones marítimas.
- **Información detallada:**
- Los datos AIS por satélite pueden incluir detalles sobre la identidad del barco, su posición, rumbo, velocidad, estado de la navegación, destino y carga, entre otros.

EPIRB

Radiobaliza indicadora de posición de emergencia

- Una EPIRB n) es una radiobaliza de localización de emergencia utilizada en el mar para emitir señales de socorro en caso de accidente. En Chile, son dispositivos de seguridad marítima esenciales para la salvaguarda de vidas.
- ¿Cómo funciona?
- Las EPIRB se activan automáticamente al entrar en contacto con el agua o manualmente.
- Una vez activada, emite una señal de socorro a la frecuencia de 406 MHz.
- Esta señal es recibida por los satélites Cospas-Sarsat, que la transmiten a los centros de rescate.
- Los centros de rescate utilizan la señal para localizar la posición de la persona o embarcación en apuros.

COSPAS

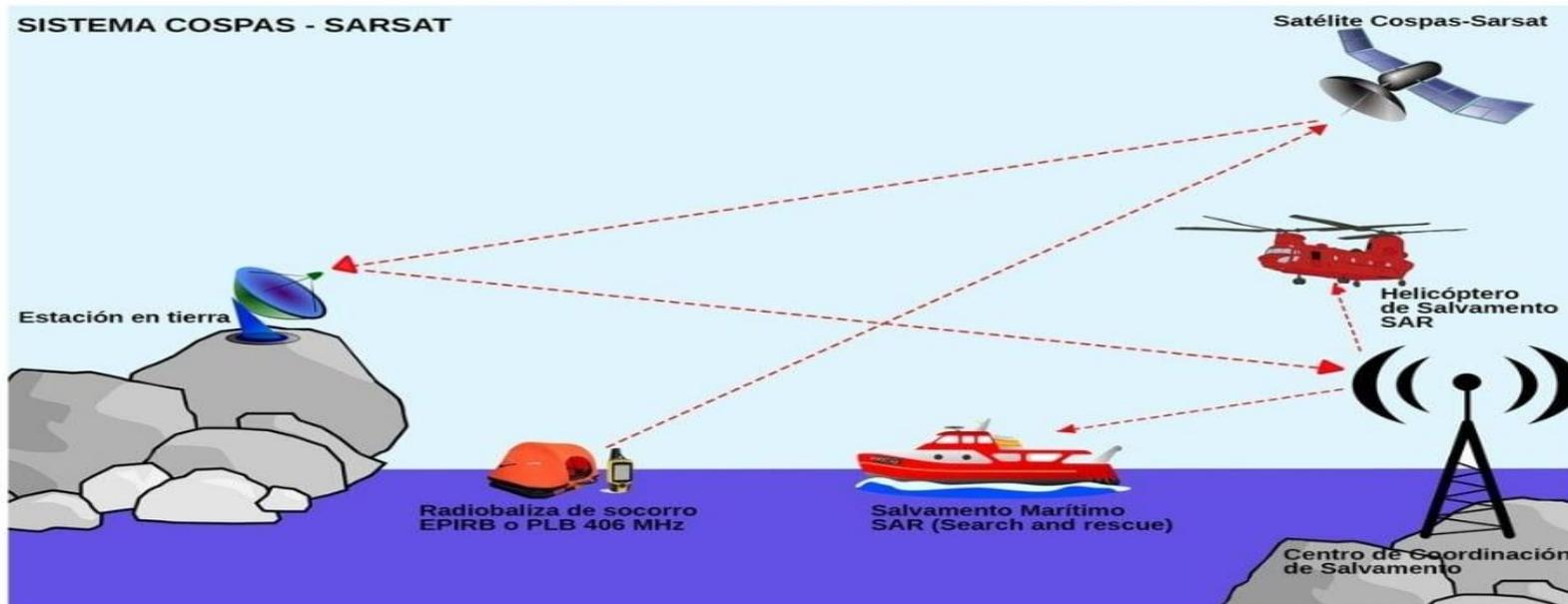
Sistema Espacial para la Búsqueda de Buques en Peligro. Satélites de órbita polar y baja.

SARSAT

Búsqueda y Salvamento con Ayuda de Sistemas de Satélites. Satélites de órbita polar.

¿Por qué son importantes?

- Son un medio eficaz para alertar a los servicios de rescate en caso de emergencia en el mar.
- Ayudan a localizar rápidamente a personas o embarcaciones en peligro, lo que aumenta las posibilidades de salvamento.
- Las EPIRB son obligatorias en embarcaciones de cierta eslora y tipo, según las regulaciones marítimas.
- En Chile:
- Las EPIRB son ampliamente utilizadas en la flota pesquera, en embarcaciones recreativas y en otras actividades marítimas.
- El DGTM homologa y certifica la utilización y mantenimiento de las EPIRB.
- Existen empresas especializadas en la venta, instalación, reparación y mantenimiento de EPIRB en Chile.
- En resumen, las EPIRB son un componente crucial de la seguridad marítima en Chile y en todo el mundo, proporcionando una herramienta vital para la respuesta a emergencias en el mar.



La importancia de
tener contigo tu
Radiobaliza(Epirb)



VIKINGPORT S.A.
IMPORTADOR: MARÍTIMO, AVIACIÓN, INDUSTRIAL



A N E X O “A” (DGTM. Y MM. ORD. Nº 12.600/ 795 FECHA: 14.JUN.2004)
PROGRAMA DEL CURSO MODELO OMI 1.07 RESTRINGIDO POR RADAR Y
PLOTEO DE RADAR”

- . I.- Requisitos para ingresar al curso:
 - a) Oficiales regionales con título nacional de Patrón Regional Superior, Patrón Regional o Piloto Regional que no han aprobado el curso modelo OMI 1.07 “Navegación por Radar, Ploteo de Radar y Uso del ARPA”.
 - b) Postulantes a la habilitación como Guardiero de Puente en Naves de hasta 200 de arqueo bruto, con título vigente de Tripulante General de Cubierta o Matrícula de Patrón de Nave Menor.
 - c) Aspirantes al título nacional de Piloto Regional

PROGRAMA DEL CURSO MODELO OMI 1.07 RESTRINGIDO POR RADAR Y PLOTEO DE RADAR”

- I.- Requisitos para ingresar al curso:

-
- Oficiales regionales con título nacional de Patrón Regional Superior, Patrón Regional o Piloto Regional que no han aprobado el curso modelo OMI 1.07 “Navegación por Radar, Ploteo de Radar y Uso del ARPA”.
-
- Postulantes a la habilitación como Guardiero de Puente en Naves de hasta 200 de arqueado bruto, con título vigente de Tripulante General de Cubierta o Matrícula de Patrón de Nave Menor.
-
- Aspirantes al título nacional de Piloto Regional.

CURSO MODELO OMI N° 1.08

- **“RADAR, ARPA, TRABAJO EN EL PUENTE Y BÚSQUEDA Y RESCATE”**
-
- **I.- FUNDAMENTACIÓN TECNICA**
- De acuerdo al STCW 95, Regla II/2, Sección A- II/2, este curso está orientado a los Capitanes de Alta Mar y Primeros Pilotos de buques de arqueado bruto igual o superior a 500 TRG. Los postulantes deberán haber adquirido previamente, los conocimientos y experiencias requeridas en las Reglas II/1 o II/3 del Convenio.
- El planeamiento curricular de este curso está basado en el curso Modelo OMI N° 1.08
- **II.- OBJETIVOS GENERALES**
- Mantener la seguridad de la navegación, utilizando el RADAR el ARPA y los modernos sistemas de navegación.
- Evaluar los errores del sistema y poseer un total dominio de los procedimientos de operación del Radar y del Arpa.
- Aplicar las técnicas de pilotaje, sin visibilidad.

CONCLUSIONES

- SE CONCLUYE FINALMENTE QUE ESTA Y OTRAS TRAGEDIAS MARITIMAS DEBEN DEJARNOS UNA LECCION QUE NOS AYUDE A MEJORAR ESTA ARRIESGADA PROFESION U OFICIO, EN LA HISTORIA DE LA NAVEGACION MARITIMA MUNDIAL ESTA A SIDO LA DINAMICA, EN EL CASO DE LA TRAGEDIA DEL TITANIC SE ESTABLECIO COMO NORMA INTERNACIONAL QUE LOS BUQUES DE PASAJEROS DEBEN TENER BOTES SALVAVIDAS SUFICIENTES PARA TODOS LOS PASAJEROS Y TRIPULACION HASTA EN UN 125% MAS.
- EN NUESTRO PAIS EXISTE UNA FLOTA DE MAS DE 27.000 EMBARCACIONES QUE DEBEN SER CONTROLADAS Y VIGILADAS POR LA AUTORIDAD MARITIMA Y COMO AYUDA A ESTE CONSTANTE TAREA Y CONSIDERANDO LA IMPORTANCIA Y DE ESTA RESPONSABILIDAD ES QUE NOS ATREVEMOS A RECOMENDAR LO SIGUIENTE:

1. TODAS LAS NAVES DEBEN TENER EN SUS ELEMENTOS DE SEGURIDAD EN FORMA AUTO OBLIGATORIA RADIO BALIZA SATELITAL (RLS)
2. DEBEN POSEER EN SUS EQUIPOS EL SISTEMA AUTOMATICO DE IDENTIFICACION (AIS)
3. TODAS LAS NAVES MAYORES DE 15 METROS DE ESLORA UN GENERADOR INDEPENDIENTE DE LA MAQUINA PRINCIPAL, OBJETO DE ASEGURAR LAS COMUNICACIONES, ILUMINACION Y ENERGIA PARA SITUACIONES DE ACHIQUE Y SEGURIDAD.
4. CAPACITACION PERMANENTE A LOS PATRONES DE NAVES MENORES RESPECTO DE RIPA Y NAVEGACION ELECTRONICA.

- Finalmente la ratificación del convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW por sus siglas en ingles), un acuerdo internacional que establece estándares mínimos para la formación titulación y vigilancia para la gente de mar, este convenio adoptado por la OMI busca garantizar la seguridad marítima y medio ambiente marino al establecer requisitos comunes para la formación a nivel mundial.
- Siendo unas de sus cualidades el garantizar que la gente de mar este adecuadamente formada, el convenio STCW ayuda a prevenir accidentes marítimos y protege la vida humana en el mar.