

ÍNDICE

Título I. Índice	1
Título II. Bibliografía	2
Título III. Designaciones	3
Título IV. Nomenclatura náutica	4
Título V. Tablas de Distancia	8
Título VI. Restricciones en pasos y angosturas	13
Título VII. Esquema PIM	16
Título VIII. ¿Cómo gobernar?	19
Título IX. “Conceptualizando bajo la quilla”	20
Título X. Frases OMI	21
Título XI. “Desarrollando un buen pilotaje”	24
Título XII. “Piloteando”	29
Título XIII. TRACK PILOT Y ROT	32
Título XIV. Manejo de anclas y cadenas	41
Título XV. Procedimientos 2° PAC y Evacuaciones	46
Título XVI. Pilotaje con Argentina y Terceras Banderas	52
Título XVII. Algunos pasos de interés	87

Título II. Bibliografía

1. Antecedentes aportados por los instructores y profesores del Curso de Pilotaje y Practicaje dictado en dependencias del Centro de Instrucción Marítima (CIMAR) durante el periodo estival de 2015. Incluye entrenamiento y experiencias asimiladas en simuladores (de puerto y canales).
2. Reglamentos, Directivas, Circulares y normativas emitidas por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

3. Resoluciones locales emitidas por la Gobernación Marítima y Capitanía de Puerto de Punta Arenas, respectivamente.
4. Experiencias personales aportadas por los Prácticos Autorizados.
5. Antecedentes obtenidos del Buscador APAC.
6. Antecedentes: Libreta de Pilotaje confeccionada por CA (R) Rodolfo Soria-Galvarro Derpic y Javier Erazo Wiegand

Título III. Designaciones

GUIA DESIGNACIÓN COMISIONES PRACTICOS AUTORIZADOS DE CANALES

[illegible]

Título IV. Nomenclatura náutica

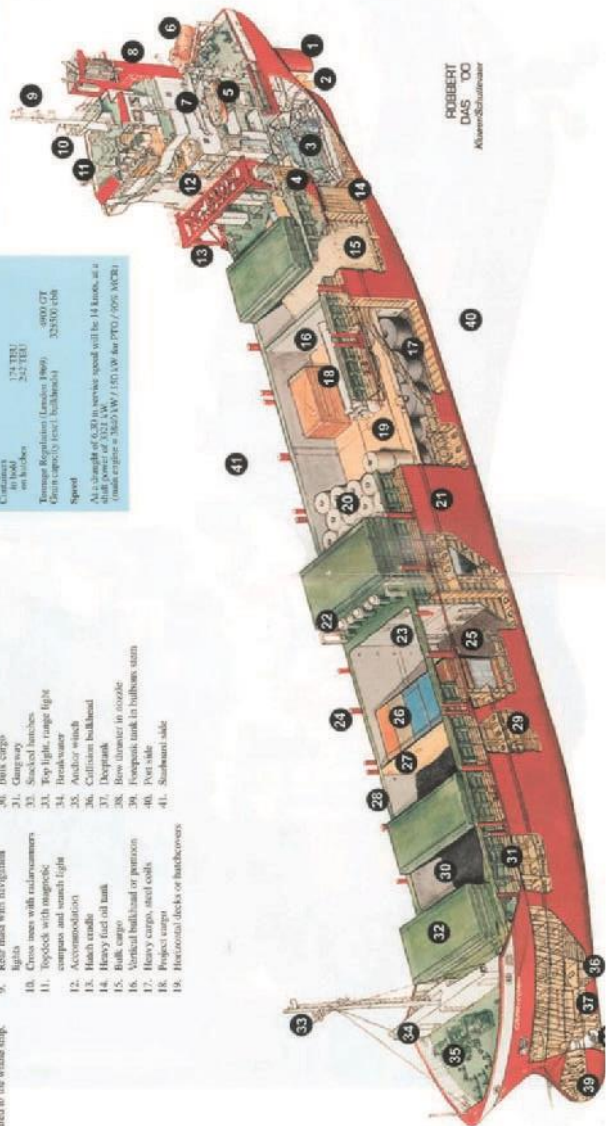
1 Introduction

This chapter shows some 3-dimensional views of ships. All visible parts and spaces are numbered and named.

This is meant as an introduction to different types of ships and can be used as a reference for the following chapters. It can also be used as an indication of the size of a compartment compared to the whole ship.

2 Multi-purpose ship "Capricorn"

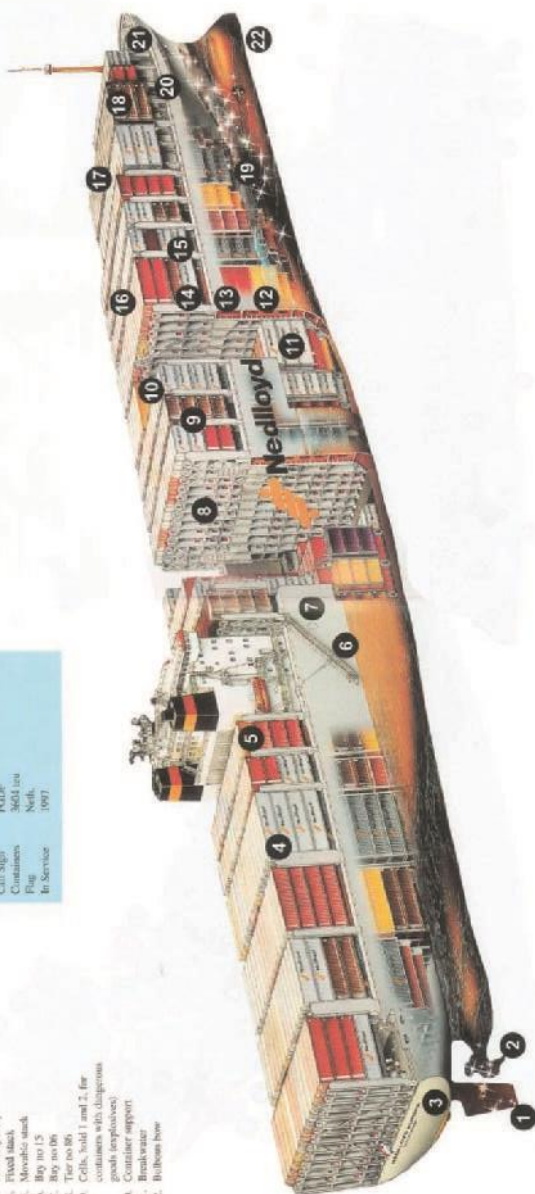
- | Reader | Writer |
|---|-------------------------------------|
| 1. Propeller | 20. General cargo, mids of paper |
| 2. Main engine | 21. Sheet metal |
| 3. Main engine with gearbox, and shaft | 22. Hull fan |
| 4. CO ₂ bottles in CO ₂ room | 23. Fixed ballhead |
| 5. CO ₂ bottles in CO ₂ room with alarm (MOR) | 24. Container pedestal |
| 6. Main engine with gearbox and fixed ballhead | 25. Trolley, max. 12.5 kg |
| 7. Crane for MOR, bilboes, lifecell and provisions. | 26. Trolley, max. 12.5 kg |
| 8. Fanout with all exhaust pipes | 27. 3.3 bar |
| 9. Rear main with all exhaust pipes | 28. Vertical ballhead or pantheon |
| 10. Cross over with exhausters | 29. Hatch coaming |
| 11. Supply and return light | 30. Wing tank (ballast) |
| 12. Accommodation | 31. Jockey |
| 13. Hatch cradle | 32. Stacked buoies |
| 14. Heavy fired oil tank | 33. Supply and return light |
| 15. Bulk cargo | 34. Borehole |
| 16. Vertical ballhead or pantheon | 35. Anchor wash |
| 17. Heavy cargo, and coils | 36. Collision ballhead |
| 18. Horizontal decks or hatchways | 37. Deepcrank |
| | 38. Free thrower in nozzle |
| | 39. Forepoint tank in ballroom stum |
| | 40. Feet side |
| | 41. Stand side |

[illegible]

3 Open container ship "Nedlloyd Europa"

1. Rudder
2. Propeller
3. Stern
4. Container with a length of 40 feet (FEU) on a 40' stack
5. Container with a length of 20 feet (TEU) on a 20' stack
6. Accommodation ladder
7. Pilot or harbor door
8. Container crane
9. Mast
10. Bow no 04
11. Tier no 08
12. Wing tank (water ballast)
13. Service gallery
14. Fixed stack
15. Movable stack
16. Bay no 15
17. Bay no 06
18. Tier no 05
19. CGCs, hold 1 and 2, for containers with dimensions (gross dimensions)
20. Container support
21. Breakwater
22. Bolltown bow

Principal Dimensions	
Ship no	11100
Ship name	Nedlloyd Europa
Gross Tonnage	148508
Net Tonnage	102254
Displacement	150000
Year when Built	1991
Engine	41635 hp-Sulzer
Ship Builder	Mitsubishi H.L.Nagasaki Japan
Speed	23.5 knots
Yard Number	1184
Dimensions	265.30x32.34x23.25
Depth	12.20
Vessel Type	Container Ship
Call Sign	PD6600
Country	Netherlands
Flag	Neth.
In Service	1997



4 Car & Passenger Ferry "Pride of Hull"

- 24 Helicopter deck
- 25 Compressible gas
- 30 Fire room
- 31 Helicopter deck
- 32 Void
- 33 800-90 cargo
- 34 300-400 cargo
- 35 Fire deck
- 36 Marine evacuation system
- 37 Chitra
- 38 Satellite phone for internet
- 39 Satellite phone for communication (transpac)
- 40 Radio (radio)
- 41 Officer cabin
- 42 Cabin
- 43 Cockpit (cockpit)
- 44 Inseparable
- 45 Anchor
- 46 Bulwark bow
- 47 Bow flippers
- 1 Becker radar
- 2 Compressible gas propeller
- 3 Scramble
- 4 Ballast tank
- 5 Air engine room with gearbox
- 6 Air engine room with gearbox
- 7 Helicopter and engine room with 1 c of the 4 main engines
- 8 Scramble
- 9 Moving gear
- 10 CO₂ - battery space
- 11 Barometer control room for leading officer
- 12 Main deck (for trailers and double stacked containers)
- 13 Gangway
- 14 Outside decks
- 15 Lift (lift)
- 16 Lifting (lifting)
- 17 Pinned
- 18 Exhaust pipes
- 19 Panamax (Panamax)
- 20 Officer and crew mess
- 21 Passenger cabins
- 22 Fire-rescue boat
- 23 Driver accommodation
- 24 300-400 cargo
- 25 800-90 cargo
- 26 300-400 cargo
- 27 Ship's and restaurant

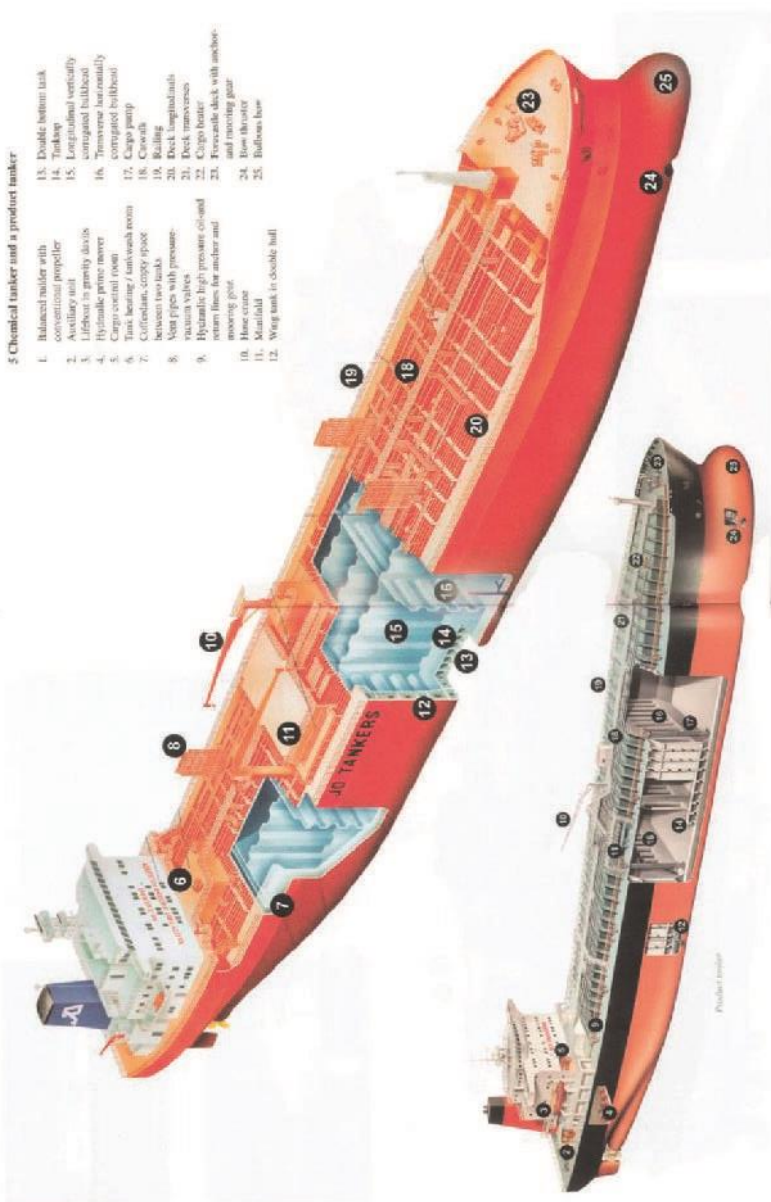
[illegible]

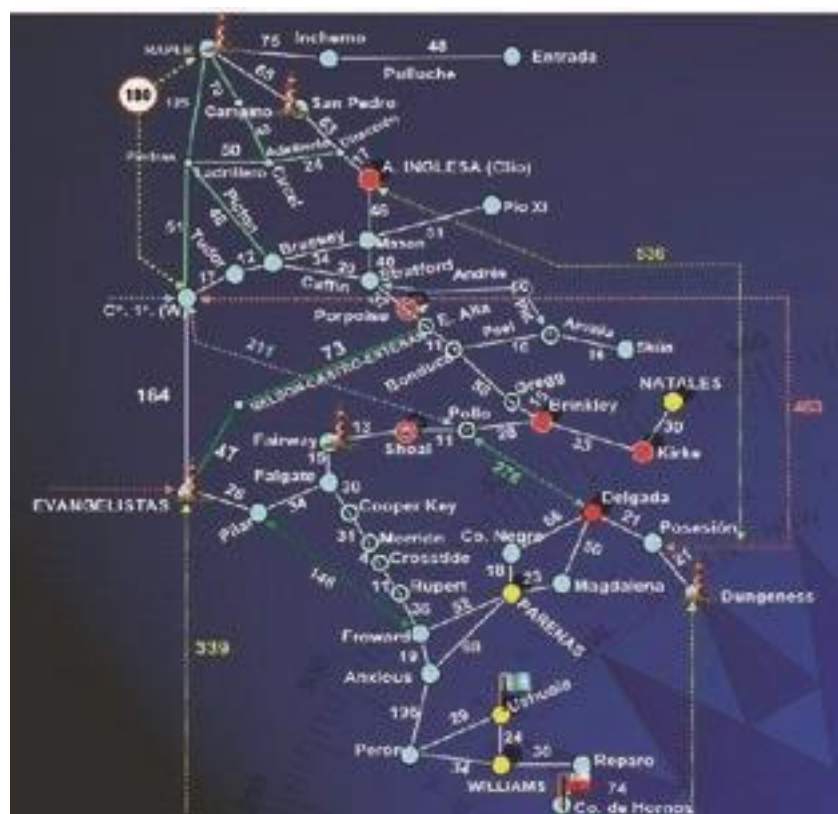
Membership "Pillar of Remembrance" in Vlodava

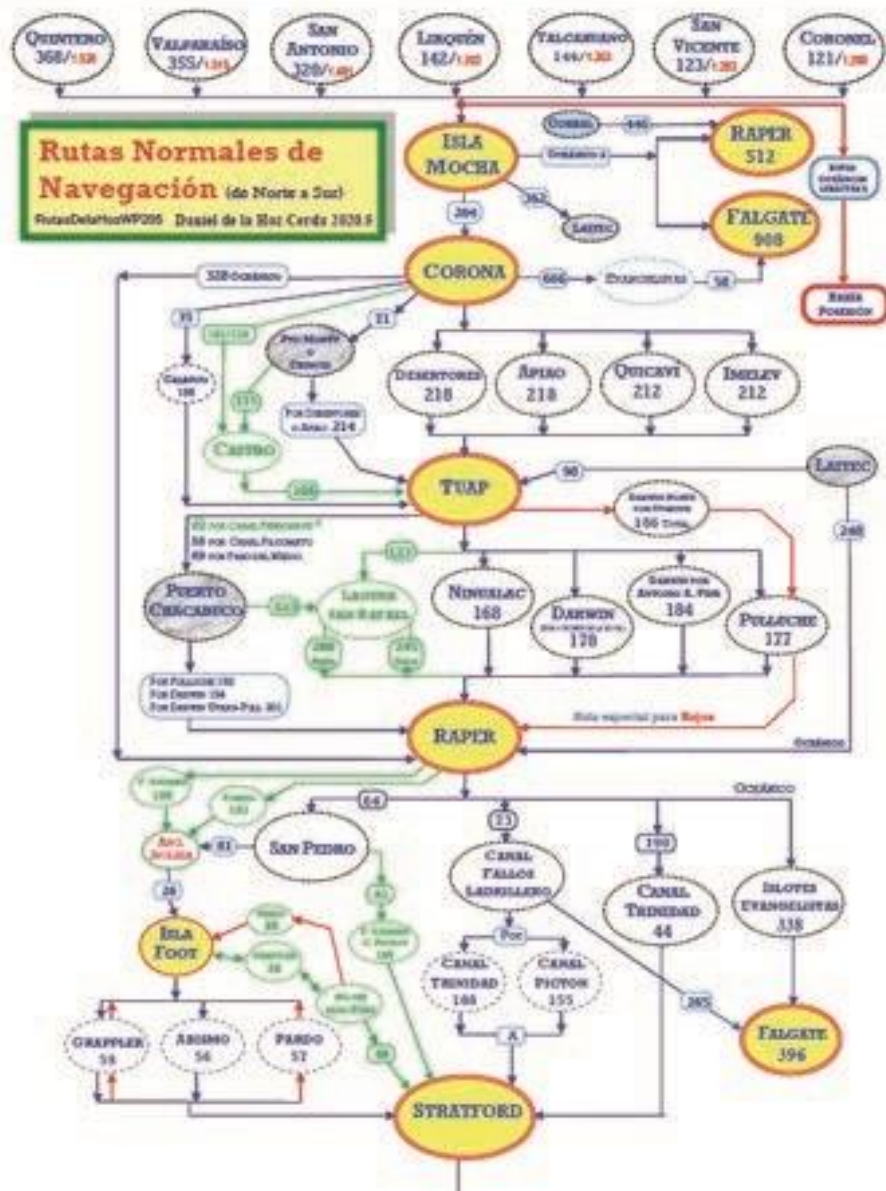


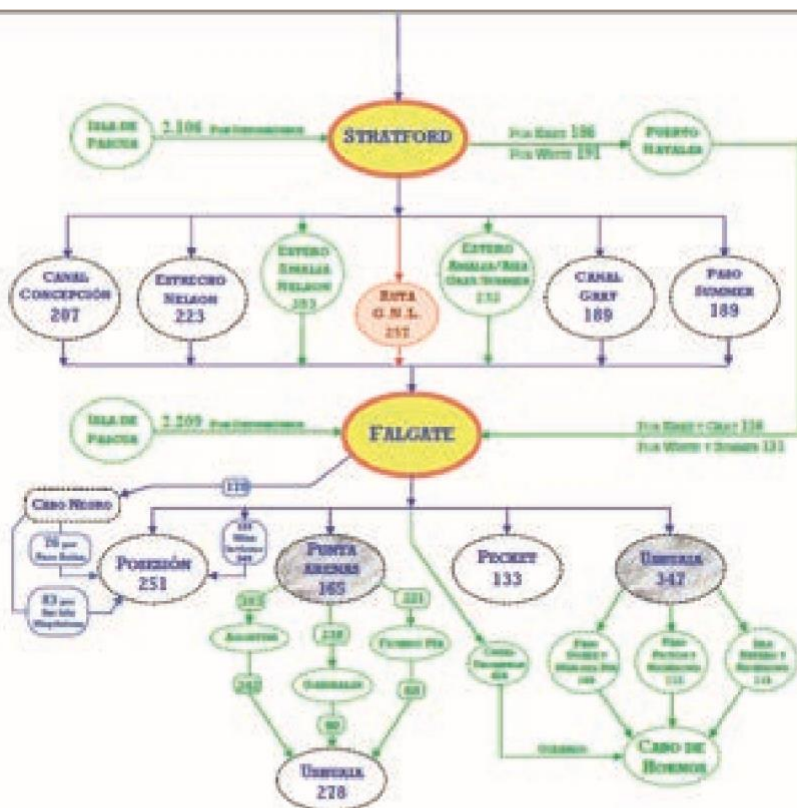
5 Chemical tanker and a product tanker

1. Balanced rudder with conventional propeller
2. Auxiliary unit
3. Liftboat or gravity device
4. Hydraulic power source
5. Cargo hold with corrugated bulkhead
6. Tank heating / tankwash room
7. Cofferdam, cargo space between two tanks
8. Vent pipes with pressure-vacuum valves
9. Hydraulic high pressure oil-and return lines for anchor and mooring gear
10. Deck crane
11. Mainfield
12. Wing tank in double hull
13. Double bottom tank
14. Tanktop
15. Longitudinal vertical corrugated bulkhead
16. Transverse corrugated bulkhead
17. Cargo pump
18. Crowth
19. Railing
20. Deck transverses
21. Deck longitudinal
22. Cargo bridle
23. Forecastle deck with anchor and mooring gear
24. Bow door
25. Bulwark beam



[illegible]





Notas:

Ruta **Stratford - Estero Amalia - Nelson - Falgate**, considera los canales Andrés, Piri, Esteros Peel y Amalia (veintiguero Skia), Paso Ramon, canales Sarmiento, García Domínguez, Estrecho Nelson, océano y entrada por Evangelistas.

Ruta **C.N.L.**, considera los canales Andrés, Piri, Estero Peel, Paso de la Piedra, canales Sarmiento, García Domínguez, Estrecho Nelson, océano y entrada por Evangelistas.

* **Canal Feroz**: Al salir en TUAP la pata que va por el canal Feroz a Chacabuco con una pata de ruta que viene del norte, por ejemplo de Anad, Puerto Montt o Laitoc, se deben desactivar en "Rutas/Navegar Ruta/Ventana de Waypoints" el Wp "Isla Tuap" y el Wp que viene a continuación "Cayo Blanco".

Título VI. Restricciones en pasos y

INFORMACIÓN OPERACIONAL Y RESTRICCIONES EN CANALES, PASOS Y ANGOSTURAS

Canal, Paso Angostura	Espera Máx. m.	Calado Máx. m.	Manga Máx. m.	Observaciones	Referencia	Preferencia de Paso	Sectores y Puntos de No Cruce
Canal Chacabío Carta 7210	—	—	—	Calado aéreo máximo del cable 59 metros. Las naves con velocidad menor a 10 nudos, deben cruzarlo con cuidado a la vez, informando a Central Radio Hora Inicio cruce y ETA a Base Coto Coto y Ra. Remolinos	Púb. SHOA Nº 3002, Capítulo VIII, Primera Parte.	Buque navegando de W a E	Bajo Coto Coto y Ra. Remolinos.
Canal Ninualac Carta 8160	—	—	—	Se debe informar ETA a Ra. Engaño.	Púb. SHOA Nº 3002, Capítulo VIII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E	Sector entre isla Leucotón y Ra. Engaño.
Canal Danwin Carta 8630	—	—	—	Se debe informar ETA a baliza luminosa isla Quemada.	Púb. SHOA Nº 3002, Capítulo VIII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E	Sector entre Baliza Luminosa isla Quemada y Pta Mayhew.
Canal Pulluche Este Carta 8640	—	7,5	—	Tránsito por el E. boyá Roepke, UKA 1,3 mts. (UKC2UKA) considerando calado 7,5 metros más manga. Se debe informar ETA a boyá bajo Roepke.	Púb. SHOA Nº 3002, Capítulo VIII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E	Sector entre Punta Morro y Punta Pangal.
Canal Pulluche Weste Carta 8640	—	9,0	—	Tránsito por el W. boyá Roepke, UKA 1,3 mts. (UKC2UKA) considerando calado 9,0 metros más manga. Se debe informar ETA a boyá bajo Roepke.	Púb. SHOA Nº 3002, Capítulo VIII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E	Sector entre Punta Morro y Punta Pangal.
Angostura Ingresa Carta 9510	180	10,7	—	Tránsito en estiba o con corriente débil y luz diurna, hasta crepusculo civil. Se debe informar ETA entre Ite. Cito y punta Cedar.	Púb. SHOA Nº 3003, Capítulo IX, Cuarta Parte.	Buque navegando de S a N	Sector entre punta Hume e islote Kitt.
Canal Picton Carta 9921	—	6,0	—	UKA 1,0 mts. (UKC2UKA) considerando calado 6,0 metros más manga. Se debe informar ETA a punta Peligrosa.	Púb. SHOA Nº 3003, Capítulo IX, Segunda Parte.	Buque navegando de N a S	Sector entre islote Verde e islote Tang.
Paso del Abismo Canal Escape, Carta 9530	—	—	—	Solo se navegará el paso de N a S y con luz diurna. Informar ETA a la cuadra islote Centro.	Púb. SHOA Nº 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.
Paso Piloto Pardo Canal Escape, Carta 9530	—	—	—	Solo se navegará el paso de S a N y con luz diurna. Informar ETA a la cuadra punta Entrada.	Púb. SHOA Nº 3003, Capítulo IX, Cuarta Parte.	Solo en sentido de 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.	Púb. SHOA Nº 3003, Capítulo IX, Tercera Parte.	Buque navegando de S a N	Sector entre baliza isla Escala Alta y punta Porpoise.

Inserto en Derroteros de la Costa de Chile, Boletín N° 1, Año 2020

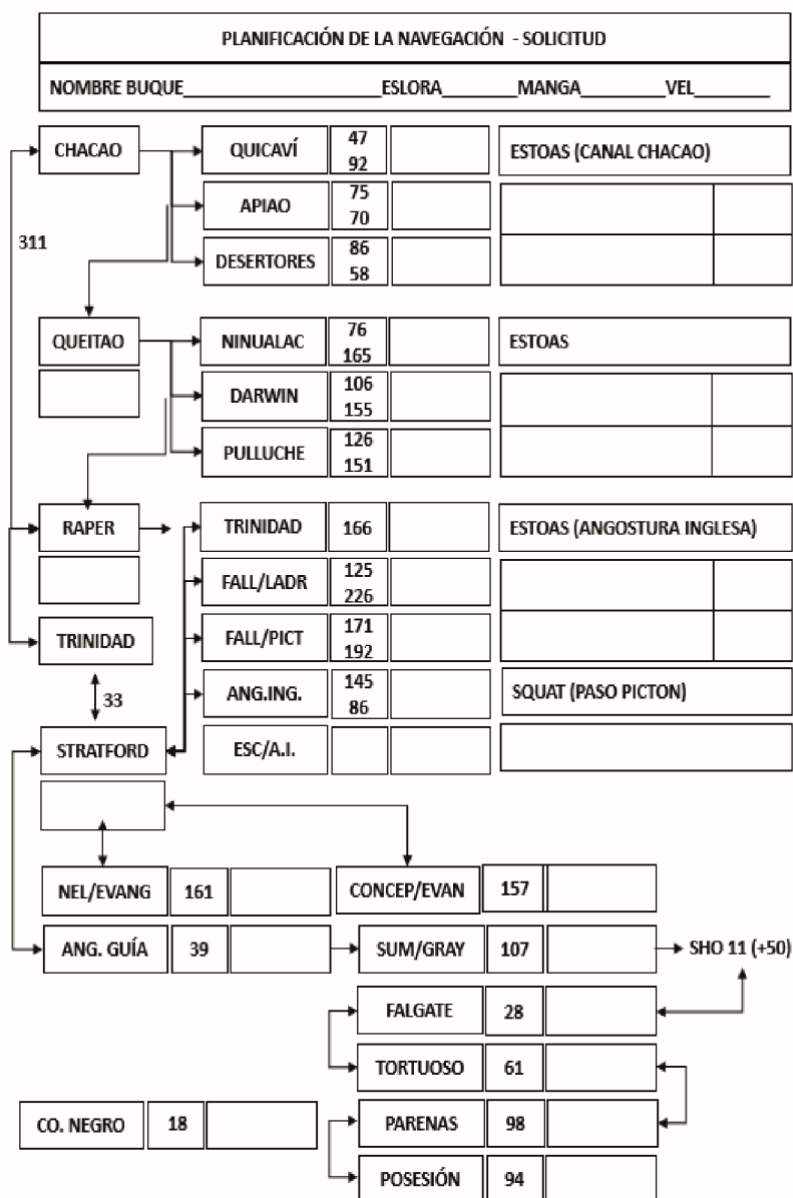
INFORMACIÓN OPERACIONAL Y RESTRICCIONES EN CANALES, PASOS Y ANGOSTURAS

Canal, Paso Angostura	Eslera Máx. m.	Calado Máx. m.	Manga Máx. m.	Observaciones	Referencia	Preferencia de Paso	Sectores y Puntos de No Cruce
Bonduca W Carta 10500	—	—	—	Se debe informar ETA a isla Bonduca.	Pub. SHOA Nº 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 mts. (UKC/LUKA) considerando calado 7,35 más mareas. 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.	Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo X, Cuarta Parte	Buque navegando de S a N	Sector entre punta Errenio e islote Hozven.
Canal Gray Carta 10722	230	12,0	—	Calado 12,0 metros más marea. Tránsito con luz diurna hasta hora crepusculo 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	Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo X, Tercera Parte.	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.	Pub. SHOA Nº 3003, Capítulo X, Cuarta Parte.	Buque navegando de N a S	Sector entre isla Shoal y roca Pearce.
Angostura Kirke Carta 10641	150	6,3	23	Tránsito en estoa o corriente débil y luz diurna hasta con luz crepuscular civil. Navas de eslera mayor 120 mts deben tener embarcación menor de asistencia observación corriente.	Pub. SHOA Nº 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. Navas de eslera mayor 120 mts deben tener embarcación menor de asistencia para observación corriente.	Pub. SHOA Nº 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 Saluzio.
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.	Pub. SHOA Nº 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 supremas tipo VLCC o mayores de 200 metros de eslora. Informar ETA a punta Crosside.	Pub. SHOA Nº 3004, Capítulo XI, Séptima Parte.	—	Reglamento Internacional para prevenir choques y abordajes.

INFORMACIÓN OPERACIONAL Y RESTRICCIONES EN CANALES, PASOS Y ANGOSTURAS

Canal, Paso Angostura	Eslor. Máx. m.	Calad o Máx. m.	Manga Máx. m.	Observaciones	Referencia	Preferencia de Paso	Sectores y Puntos de No Cruce
Canal Gabriel Carta 12410	—	—	—	Informar ETA a punta Schirmer.	Pub. SHOA No 3004, Capítulo XI, Sexta Parte.	Buque navegando de SE a NW	Sector entre punta Ordaz y Punta Mercedes.
Canal Ocasión. Carta 12711	80	—	—	Informar ETA a Cabo Negro y a roca Pájaros.	Pub. SHOA No 3005, Capítulo XII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre islote La Capiña e islote Gratorio.
Paso Aguirre Carta 12711	120	—	—	Autorizado sólo navés nacionales. Informar ETA a cabo Alratcabero.	Pub. SHOA No 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.	Pub. SHOA No 3005, Capítulo XII, Segunda Parte.	Buque navegando de W a E.	Sector entre Caleta Oña 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.	Pub. SHOA No 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 Condor o boya luminosa bajo Wallon. La nave viniendo del E podrá optar por navegar el Paso Occidental, para evitar cruce con otra nave.	Pub. SHOA No 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.	Pub. SHOA No 3005, Capítulo XII, Tercera Parte.	Buque navegando de W a E	Sector entre punta Gable e isla Mantillo.

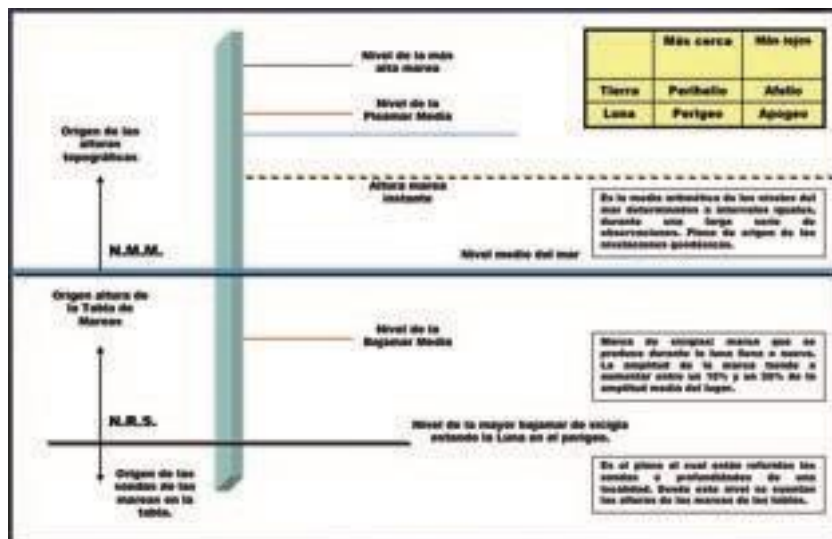
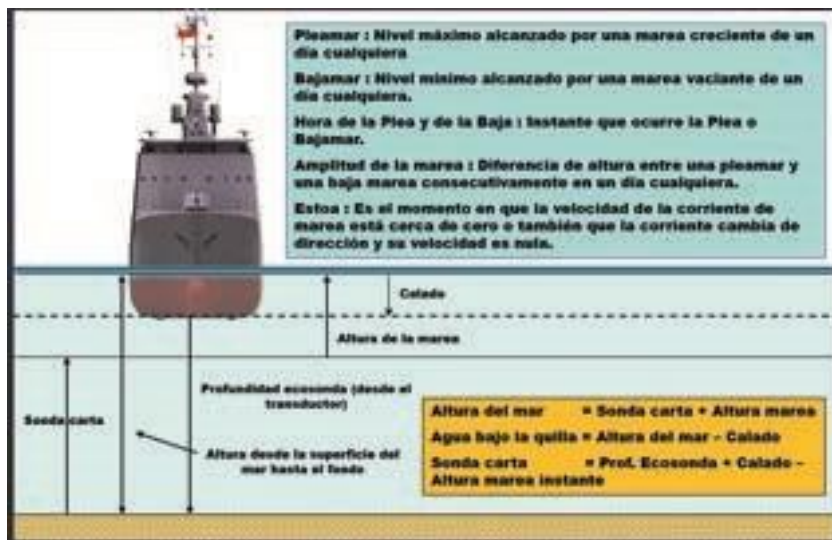
Título VII. Esquema PIM
PLANIFICACIÓN NORTE - SUR



Título VIII. ¿Cómo gobernar?



Título IX. “Conceptualizando bajo la quilla”



El Planificador de Navegación controlado y actualizado por Cristián Estay, cuenta con toda la información necesaria para consultar por corrientes y mareas en pasos restringidos.

Título X. Frases OMI

PROCEDIMIENTO EN INGLÉS PARA ENLAZAR CON LA NAVE

PROCEDIMIENTOS POR ETAPAS

El procedimiento en inglés frases de apoyo, secuencia más o menos estándar). Cada práctico utiliza las que estime pertinentes (aquí se proponen varias)

APROXIMANDO – ESCALA DEL PRÁCTICO		
SEC.	ACCIÓN	SIGNIFICADO
00	<i>Good morning (de acuerdo al horario) Captain this is pilot speaking</i>	Buenos días Capitán práctico al habla (aquí se toma contacto inicial, se da la bienvenida y se explica lo pertinente para embarcar)
01	<i>What is the name of your vessel and call sign?</i>	Cuál es el nombre de su buque y su característica de llamada?. Oportivo, dado que sabemos que buque vamos a navegar
02	<i>What is your actual position?</i>	¿Cuál es su posición actual?
03	<i>What is your ETA at the Pilot Station?</i>	Cuál es su hora estimada de arribo a la estación de prácticos?
04	<i>The pilot boat is coming to you. Stop in present position and wait for the pilot</i>	La lancha de prácticos está progresando hacia su posición. Deténgase en su actual posición y espere el arribo del práctico
04A	<i>Make a boarding speed of seven knots</i>	La velocidad de embarque será de 7 nudos
05	<i>What is your present course and speed?</i>	¿Cuál es su rumbo y velocidad actuales?
06	<i>Keep your present course and speed</i>	Mantenga su rumbo y velocidad actual
07	<i>From what direction are you approaching?</i>	¿Desde qué dirección está Ud. Aproximando?
08	<i>I'm approaching from...</i>	Esto aproximando desde...
09	<i>Rig the pilot ladder on port/starboard side (leeward)</i>	Monte la escala del práctico por babor/estribor (a sotavento)
10	<i>Rig the accommodation ladder in combination with the pilot ladder</i>	Monte la escala real en combinación con la escala del práctico
11	<i>Put light on at the pilot ladder</i>	Ponga luces en la escala de práctico
12	<i>Have a heaving line ready at the pilot ladder</i>	Tenga preparada una línea en la escala del práctico
<i>The pilot ladder is unsafe</i>		La escala de práctico es insegura
<i>has broken/loose steps</i>		Tiene peldaños rotos/perdidos
<i>has broken spreaders</i>		Tiene travesaños rotos
<i>has spreaders too short</i>		Tiene travesaños cortos
<i>is too far aft/forward</i>		Está demasiado a popa
<i>Boarding arrangements don not comply with SOLAS regulations</i>		Los medios de embarque no se ajustan a lo prescrito en el convenio SOLAS
<i>Correct the list of the vessel</i>		Corrija la escora del buque
<i>Make a lee on your port/starboard side</i>		Haga escora por babor/estribor

Una vez en el Puente. –

- Presentarse al Capitán chequeando de inmediato el rumbo y velocidad a adoptar (en especial para el cruce de plataformas y en horas de oscuridad). Asumir con prontitud y seguridad el pilotaje de la nave (que se note que aquí llegó el “profesional experto”).
- Chequear el conector del “Pilot Plug” y la toma de corriente. Instalar muy rápidamente los apoyos propios (aunque siempre tener presente que es un aspecto de segunda prioridad).
- Una vez cómodos, solicitar la “Pilot Card” y el “Ship Particulars” interiorizándose de la información que contienen ambos documentos. Con esta DATA se procede a completar el Parte de Viaje (con posterioridad).

- Familiarizarse rápido con la operación de los radares y ECDIS, el equipamiento electrónico del Puente y sistema de gobierno.
- Explicar al Capitán cómo será la navegación, la corriente esperada, el tráfico en el área (reporte de Delgada, por ejemplo). Solucionar inquietudes o dudas básicas..." dejar cómodo y tranquilo al Capitán".
- Todo lo anterior contribuye a establecer un buen clima de confianza profesional con el Capitán y los OOW.

UNA VEZ EN EL PUENTE		
SEC	ACCIÓN	SIGNIFICADO
01	Please, I require the PLOT CHART	Por favor, requiero la TABLILLA DE PRACTICAJE
02	What is the diameter of the turning circle?	¿Cuál es su curva evolutiva?
03	What was your last port of call and your port of destination?	¿Cuál fue su último puerto de recalada y el de destino?
04	Are you ready to get underway?	¿Está listo para empezar a navegar?
05	How long does it take to change the engines from ahead to stern?	¿Cuánto tarda la máquina e pasar de AVANTE a ATRÁS?
06	Is the ENGINE ROOM manned or is the ENGINE an BRIDGE CONTROL?	¿Está la SALA DE MÁQUINAS lista o se controla LA MÁQUINA desde el puente?
07	Do you have a controllable or fixed pitch propeller?	¿Tiene el buque hélice fija o de paso variable?
08	Do you have a single propeller/twin propeller?	¿El buque tiene una hélice o hélices gemelas?
09	What is the maximum manoeuvring power (revolutions) AHEAD/ASTERN?	¿Cuál es la potencia máxima de maniobra (revoluciones) AVANTE y ATRÁS?
10	Is the turning effect of the propeller very strong?	¿Es muy fuerte el efecto evolutivo de la hélice?
11	Where is the whistle (blast) control?	¿Dónde está el control del PITO?
12	Do you have an automatic pilot?	¿Tiene piloto automático?
13	How long does it take from HARD a PORT to HARD a STARBOARD?	¿Cuánto tarda el buque en pasar de TODO a BABOR a TODO a ESTRIBOR?
13A	How much time do you need to change to manoeuvring speed	Cuánto tiempo requiere el buque para pasar a velocidad de maniobra
14	What is the (manoeuvring) speed at FULL/HALF/SLOW/DEAD SLOW AHEAD?	¿Cuál es la velocidad (de maniobra) FULL AVANTE, MEDIA/DESPACIO Y MUY DESPACIO?
15	What is the FULL SEA SPEED?	¿Cuál es su velocidad máxima?
16	What is your present maximum draft?	¿Cuál es su calado máximo actual?
16 A	I am constrained by draft	Estoy restringido por calado
17	What is your CARGO?	¿Qué tipo de carga lleva?
18	Do you carry any dangerous goods?	¿Transporta mercancías peligrosas?

La navegación. -

- ¡Concentración y seguridad ante todo!
- Mantener un buen control de la navegación usando preferentemente el equipamiento del buque y MIRAR HACIA AFUERA (lo que se conoce en jerga náutica: "navegar fuera del buque").
- El LAPTOP (Winploter Pilot o el que se esté empleando) es un excelente sistema de apoyo a la navegación, pero NO ES EL SISTEMA PRINCIPAL. Cuidado con las distracciones: fotos, grabación de música, Solitario, otros juegos y diversos usos para fines distintos a la navegación.
- Reportarse a las estaciones de Control de Tráfico Marítimo. A CAPUERTO Delgada se informan los ETAS a 1ra. Angostura, Segunda Angostura y Punta Arenas. A Punta Arenas CAPUERTO RADIO: los ETAS a Paso Tortuoso, Félix, Evangelistas y se indica el puerto de destino y ETA del buque. Como norma general.

- En aguas someras, calcular siempre el calado real de navegación o “Calado Dinámico” + 10% y compararlo con la sonda mínima de la carta + AMI (Altura de la Marea del Instante). El “Calado Dinámico” = alado estático + Squat + escora + cabeceo.

22

- En cruces de coordinación entre buques HABLAR POCO y SER CLAROS. Coordinar en C-13 (entre los prácticos de Punta Arenas el canal convenido de enlace es el 69 y entre “canaleros” 77). Cuidar el lenguaje.
- Minimizar el uso del celular durante la guardia (esto a veces incomoda a los capitanes...lo aprecian como una distracción no deseada del práctico).
- Entregar, para el “tramo largo”, los certificados “Explorador del Estrecho de Magallanes”.

ÓRDENES AL TIMÓN

ORDENES	SIGNIFICADO
MIDSHIPS	a la vía / a cruzaja / al medio
PORT/STARBOARD FIVE (5°)	a babor/estribor 5° grados
PORT/STARBOARD TEN (10°)	a babor/estribor 10° grados
PORT/STARBOARD FIFTEEN (15°)	a babor/estribor 15° grados
PORT/STARBOARD TWENTY (20°)	a babor/estribor 20° grados
HARD A PORT/STARBOARD	todo a babor/estribor
NOTHING TO PORT/STARBOARD	nada a babor/estribor
HEEL HER	aguantar
STEADY	paar la caída lo más rápidamente posible = derecho
EASY TO FIVE/TEN/FIFTEEN/TWENTY	levantando hasta cinco, diez, quince o veinte
STEADY AS SHE GOES	así como va = a rumbo
PORT, STEER ONE EIGHT TWO	A BABOR AL 182°
STARBOARD, STEER ZERO EIGHT FIVE	A ESTRIBOR AL 085°
STEADY ON ONE EIGHT TWO	ASÍ AL 182°

ÓRDENES A LA MÁQUINA

ORDENES	SIGNIFICADO
PORT/STARBOARD ENGINES – FULL AHEAD/ASTERN	motores de babor/estribor avante toda fuerza/atrás toda fuerza
PORT/STARBOARD ENGINES – HALF AHEAD/ASTERN	motores de babor/estribor avante media fuerza/atrás media fuerza
PORT/STARBOARD ENGINES – SLOW AHEAD/ASTERN	motores de babor/estribor avante despacio/atrás despacio
PORT/STARBOARD ENGINES – DEAD SLOW AHEAD/ASTERN	motores de babor/estribor avante muy despacio/atrás muy despacio
STOP PORT/STARBOARD ENGINES	parar el motor de babor/estribor
EMERGENCY FULL AHEAD/ASTERN	emergencia: avante/atrás toda fuerza
STAND BY ENGINES	atención a la máquina
Finished with engines/no more manoeuvring	para final a las máquinas, no más maniobras

ÓRDENES A LOS BOW THRUSTER

ORDENES	SIGNIFICADO
BOW THRUSTER FULL/HALF TO PORT/STARBOARD	Impulsor de proa a babor/estribor toda/media
STERN THRUSTER FULL/HALF TO PORT/STARBOARD	Impulsor de popa a babor/estribor toda/media
BOW / STERN THRUSTER STOP	para impulsores

El desembarco. -

- Tomar contacto previo con DELGADA/PUNTA ARENAS CAPUERTO RADIO confirmando el ETA a la Estación de Prácticos. En el caso de CAPUERTO DELGADA, dicha autoridad determina el lugar de la transferencia, pudiendo ser Posesión, tramo entre Punta Delgada Y Anegada o algún otro punto intermedio entre las áreas señaladas de acuerdo a las condiciones de tiempo (viento) y mar (altura de la ola).

23

- Si no es posible efectuar el desembarco (pasada la Primera Angostura) es conveniente mantenerse navegando en la Segunda Angostura hasta que mejoren las condiciones meteorológicas. Establecer un "hipódromo" (zona de navegación segura) coordinando con otros buques en el área. En este ámbito, algunos autores utilizan la denominación "Dominio del Buque" como análoga a la de "Distancia Segura de Paso". También conocida como la elipse de Fuji. A fin de cuentas, un "cajón de seguridad" al gobernar con otros buques en espacios confinados.
- Coordinar con la lancha de prácticos la banda y altura de la escala de prácticos, rumbo y velocidad. Tomar el rumbo más apropiado para hacer socaire.



Informar al Capitán el track de salida con posterioridad al desembarco (normalmente se solicita sigan a través del "track recomendado"), condición de la corriente y tráfico esperado de naves en el área.

- En el caso de Posesión instruir al Capitán que debe reportarse a DÚNGENES RADIO y enviar el último mensaje CHILREP al momento de abandonar las aguas nacionales hacia el Atlántico. Posteriormente tomar contacto con la Prefectura Argentina en CABO VÍRGENES RADIO. En ambos casos un breve reporte por C-16 indicando Rumbo y Velocidad actuales, puerto de destino, dotación, tipo de carga y desplazamiento, INMARSAT y toda otra información que sea solicitada.
- Una vez en tierra presentarse en la Capitanía de Puerto del lugar y firmar hoja de cumplimiento de pilotaje. El Práctico NO puede abandonar la Capitanía hasta que la nave haya cruzado la "línea de plataformas". Existe una sala de control para tal efecto.

Para el procedimiento en inglés se utilizan las mismas frases del embarque ya señaladas en el presente documento.

Título XI. "Desarrollando un buen pilotaje"

Objetivo:

Definir y recomendar algunos aspectos para el Práctico Autorizado con respecto a su accionar en comisiones de Pilotaje en el Estrecho de Magallanes y canales en general

I.- Maniobras de embarco y desembarco de práctico. –

- 1. Coordinar adecuadamente con el Capitán y la lancha de prácticos la operación de transferencia: lugar y velocidad de embarco o desembarco, altura de la escala, rumbo y banda de la nave para un mejor socaire según las condiciones de mar y viento.*
- 2. Determinar la velocidad requerida para la maniobra. Aplicar correctamente el factor corriente y viento (no olvidar el oleaje presente).*
- 3. Conocer detalladamente la zona de embarco y desembarco incluyendo puntas notables, bajos, plataformas petroleras (área de Posesión), señalización marítima existente en el área, entre otros.*
- 4. Interiorizarse acerca del tráfico en el área e informarlo al Capitán (preguntar a CAPUERTO PARENAS o DELGADA, según corresponda, u otros VTS).*
- 5. Ordenar y explicar al Capitán los rumbos adecuados para hacer socaire para una transferencia segura (“la idea de maniobra”). II.-Inicio y término del pilotaje. –*

- 1. Exponer con claridad al Capitán el Plan de Navegación y las alternativas de rutas. Responder con certeza a sus inquietudes y dudas.*
- 2. Tomar conocimiento del “Pilot Card” y del “Ship Particulars” e interiorizarse de las condiciones evolutivas del buque, del procedimiento de cambio de gobierno, del tiempo requerido para cambiar de “Full Sea Speed” a “Manouvering Speed”, calados del momento, error de giro, restricciones con el UKC (en ocasiones los armadores establecen restricciones), entre otros.*
- 3. Asumir con prontitud y seguridad el pilotaje de la nave. Disponer las órdenes pertinentes a la máquina y al timonel para iniciar el pilotaje. Normalmente irá apostado de guardia un Oficial del buque con el cual hay que coordinar lo mencionado.*
- 4. Familiarizarse rápido con la operación de los radares y equipamiento electrónico del puente.*
- 5. Entregar al Capitán información de tráfico de naves, corrientes y condiciones meteorológicas esperadas en la ruta, en especial de las próximas horas.*
- 6. Hacer correcto uso del inglés contenido en las “IMO Standard Marine Communications Phrases”, tanto para intercambiar información con el Capitán y el Team de Puente, como para dar las órdenes del timón, máquinas, maniobra de fondeo, coordinaciones de paso entre buques, por citar algunas.*
- 7. Antes de desembarcar entregar al Capitán la información necesaria (track a seguir, corrientes, tráfico de naves, entre otros datos relevantes), para que éste gobierne con seguridad la nave desde la Estación de Prácticos hacia mar abierto después del desembarco de prácticos.*

III.-Navegación. –

- 1. Mantener una fluida relación de intercambio de información profesional con el Team de Puente.*

- 2. Conocer la zona en que se está navegando: accidentes geográficos, señalización, distancias entre puntos de referencia, bajos o peligros, puertos alternativos, factores de tiempo y espacio (distancias entre nodos WPP), entre otros.*
- 3. Mantener control permanente sobre el tráfico de naves mayores y menores. Usar el AIS para contribuir a este fin. No olvidar el radar para la oportuna detección de embarcaciones menores.*
- 4. Usar todas las ayudas a la navegación a su alcance para mantener posicionada la nave, tales como: RADAR, GPS, Laptop (Winploter, OZI Explorer), isin olvidar la apreciación visual...que es indispensable!*
- 5. Disponer de información meteorológica actualizada y aplicarla para recomendar la mejor alternativa de la ruta a navegar. Llegar con DATA actualizada (especialmente viento y altura de ola por áreas).*
- 6. Conocer los procedimientos, básicos, de emergencia por falla de gobierno, pérdida de propulsión, falla de radares, "blackout" eléctrico, incendio, por citar los más importantes.*
- 7. Conocer las alternativas de fondeaderos de emergencia en el sector en que se navega.*

RECOMENDACIONES DE INTERCAMBIO DE INFORMACIONES CON EL PRÁCTICO ENTRANTE.

- 1.- Situación de la nave con respecto a un punto geográfico, faro, paso.
- 2.- Rumbo verdadero y magnético, velocidad, corriente, abatimiento, apreciación del Egi.
- 3.- ETA próximo punto / paso / cambio de rumbo.
- 4.- Estado del gobierno: manual / automático / y capacidad de mantenerse en el rumbo.
- 5.- Contornos cercanos, panorama AIS, embarcaciones menores en el área durante la guardia.
- 6.- Espineles tendidos en el track de navegación y/u otra información recibida de la autoridad marítima cercana.
- 7.- Naves de vuelta encontrada que se aproximan en las cercanías del track, naves pasadas, naves por alcanzar.
- 8.- RPM máquina: Full de mar / Full de maniobra / Andar reducido. (Motivos). Tiempo para cambiar de velocidad de mar a velocidad de maniobra. (Seguramente esto es sólo la primera vez).
- 9.- Condiciones meteorológicas relevantes del momento y pronósticos de faros cercanos y/o informaciones de otras naves.
- 10.- Radares, sintonía, escala adecuada y en uso.
- 11.- VHF: canales en que están sintonizados 16 / 13 / 14 u otro.
- 12.- Novedades que afectarán al periodo de guardia.
- 13.- Desempeño del Oficial de Guardia y timonel, preocupación por la navegación, comprensión de las órdenes al timón.
- 14.- Información/instrucción dada por el Capitán relativa a la navegación, ruta a seguir, cambio de instrucciones, punto en el que desea ser llamado, etc.

IV.-Pasos y angosturas. –

1. Siempre respetar las restricciones de eslora, calado, tránsito en condiciones de estoa o de luz diurna impuestas para estos pasos. En el caso especial de la competencia profesional de los prácticos autorizados de Punta Arenas se puede tener en consideración: Primera y Segunda Angostura, Paso Tortuoso. Paso Mackinley, Brazo Norweste del Canal Beagle, Paso Picton, entre otros no menos relevantes.
2. Informar y coordinar con el Capitán la hora de tránsito, la velocidad requerida, solicitar timonel calificado en el puente y personal en otros puestos de control de ser necesario (por ejemplo, "stand by" en el castillo).
3. Calcular la corriente, la altura de la marea (AMI) y considerar el efecto del viento.
4. Informar por VHF la hora y dirección del tránsito. Coordinar con naves involucradas, respetando la preferencia de cruce de cada paso ("EL SECURITÉ").
5. Efectuar pruebas de timón antes del cruce.
6. Conocer detalladamente el track del paso y la zona circundante, puntas notables, rumbos, distancias a pasar, de caída, peligros, señalización marítima, entre otros.

7. Calcular el efecto de calado por efecto SQUAT y/o escora y disminuir el andar si es necesario para mantener un UKC seguro durante el tránsito del paso, o bien, esperar mejores condiciones de marea.

8. Estar muy atento al abatimiento y a la razón de caída, objeto efectuar las correcciones de rumbo y ajustes de timón oportunamente.

V-Comunicaciones. –

1. Utilizar correctamente el VHF para anunciar pasos, coordinar cruces con otras naves. Usar los canales apropiados y los procedimientos dispuestos.

2. Reportarse a las estaciones de Control de Tráfico Marítimo a lo largo de la ruta, informando ruta a seguir y ETAs a los puntos de control. Para el tramo POSPAR se informan ETAs a Delgada, Segunda Angostura y Punta Arenas. En el tramo (Punta Arenas – Félix) PARFEL: Paso Tortuoso,

3. Ser capaces de comunicarse por HF con Magallanes Radio ante cualquier emergencia o falla de comunicaciones por VHF. Otra alternativa es utilizar el celular para contactarse con Operaciones Punta Arenas y Delgada, respectivamente.



SECURITÉ – SECURITÉ – SECURITÉ

A TODAS LAS ESTACIONES - A TODAS LAS ESTACIONES - A TODAS LAS ESTACIONES DE
(DELTA ECO): GOLIATH – GOLIATH – GOLIATH

ANUNCIA NAVEGACIÓN PASO TORTUOSO DE WESTE A ESTE, ENCONTRÁNDOSE AL

TRAVÉS DE CO. CROSSTIDE A LAS 12:30 HORA LOCAL
NAVES O EMBARCACIONES COMPROMETIDAS CON MI NAVEGACIÓN, AGRADECERÉ
DAR COMPRENDIDO Y ENLAZAR POR ESTE CANAL. CAMBIO

SECURITÉ – SECURITÉ – SECURITÉ
ALL STATIONS – ALL STATIONS – ALL STATIONS
THIS IS. GOLIATH – GOLIATH - GOLIATH
ANNOUNCING PASO TORTUOSO TRANSIT – EASTBOUNB, AND WILL A BEAM CO.
CROSSTIDE 12.30 LOCAL TIME
PLEASE, SHIPS IN THE AREA, ACKNOWLEDGE MY MESSAGE AND ENGAGE IN
CHANNEL 16 (ONE SIX). OVER

Título XII. “Piloteando”

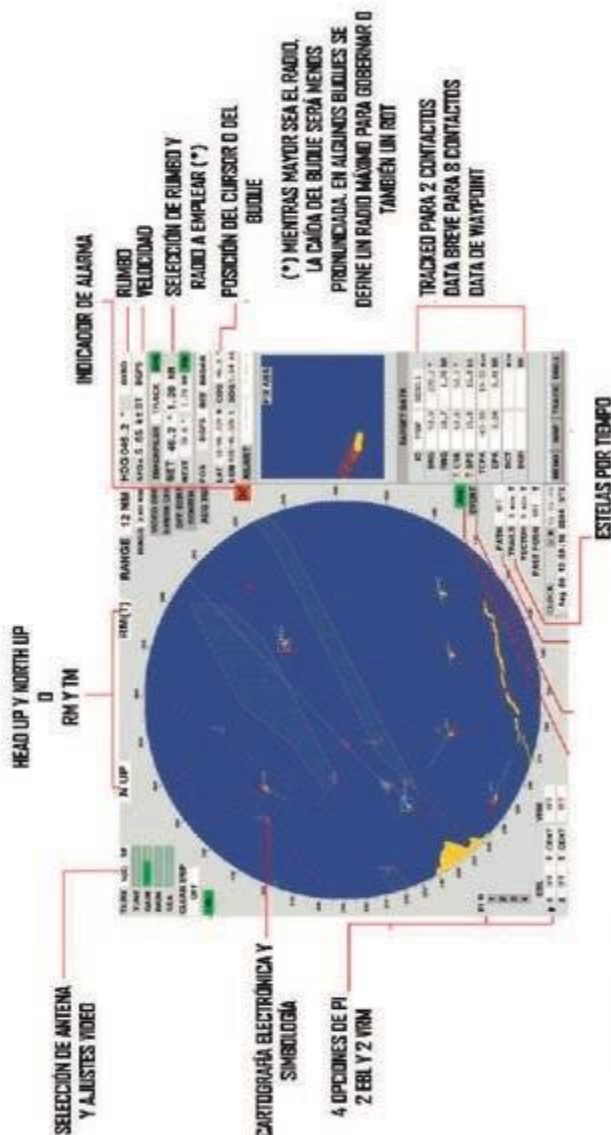
NAVEGANDO CANALES	
ACCIÓN	SIGNIFICADO
<i>Your position is.../ bearing... degrees, distance... kilometres/ nautical miles from...</i>	Su situación es: demora... grados, distancia... cables/millas marinas de...
<i>What are your intentions?</i>	¿Cuáles son sus intenciones?
<i>You are approaching the... (cardinal and half cardinal points) limit of the fairway.</i>	Está llegando al extremo... (punto cardinal) del paso.
<i>You are getting closer to the vessel... (cardinal and half cardinal points) of you.</i>	Está acercándose a un buque situado al... (punto cardinal) de usted.
<i>Vessel on opposite course is passing to the... (cardinal and half cardinal points) of you.</i>	Un buque está cruzando en dirección opuesta al... (punto cardinal) de usted.
<i>I will wait for... to cross ahead of me</i>	Esperaré a que cruce por mi proa
<i>I am altering my course to port/starboard</i>	Estoy cambiando mi rumbo a babor/estribor
<i>I am manoeuvring with difficulty. Keep clear of me</i>	Estoy maniobrando con dificultad. Manténgase alejado de mí.
<i>I wish to overtake for your port side</i>	Deseo adelantarle por su banda de estribor
<i>I am keeping course and speed</i>	Estoy manteniendo el rumbo y la velocidad
<i>MV... is metres/ cables... (cardinal and half cardinal points) of you.</i>	La motonave... está a... metros/cables... (Punto cardinal) de usted.
<i>Is ingoing/outgoing has stopped is at anchor is on a reciprocal course will overtake to the... (cardinal and half cardinal points) of you.</i>	Y está entrando/saliendo. Se ha detenido. Está fondeado. Viene al rumbo opuesto. Le adelantará al... (punto cardinal) de usted.
<i>Vessel has anchored... metres/ cables... (cardinal and half cardinal points) of you in position.</i>	El buque ha fondeado a... metros/cables al... (punto cardinal) de usted en la situación.
<i>You will meet crossing traffic in position...</i>	Va a encontrarse con tráfico que cruza en la situación...
<i>Vessel is entering leaving the fairway at...</i>	El buque está entrando en el paso/ saliendo del paso por...
<i>Vessel... (cardinal and half cardinal points) of you is turning anchoring increasing/decreasing speed overtaking you not under command</i>	El buque al... (punto cardinal) de usted está: giro fondeando Aumentando/disminuyendo la velocidad. adelantándole sin gobierno
<i>What is your present course/heading? My present course/heading is... degrees</i>	¿Cuál es su rumbo actual? Mi rumbo actual es de... grados
<i>Advice You keep your present course a new course of... degrees</i>	Le recomiendo Que mantenga su rumbo actual que cambie su rumbo a... grados

ADVISE. You alter course to port	Recomendación. Altere su curso a BABOR.
Traffic clearance is required before entering...	Es necesario contar con una autorización de tráfico antes de entrar en...
Do not enter the traffic lane/...	... No entre en la vía de circulación/...
The tide is with the ship/ against the ship	Va a favor/en contra de la marea
Keep clear of me	Manténgase apartado de mí
The tide is rising/falling	La marea está subiendo/bajando
Are you entering the fairway...?	Está Ud. ingresando al paso?
Vessel is entering/leaving the fairway at...	La motonave está entrando/saliendo del paso a las...
Your navigations lights are not visible	Sus luces de navegación no son visibles.
Your present course is too close	Su rumbo actual es demasiado próximo
Small fishing boats in area around...	Pesqueritos en la zona de...
Fishing gear ahead of me...	Artes de pesca por mi proa...
Fishing gear has fouled in my propeller	Artes de pesca se han enredado en mi hélice
You are not complying with traffic regulations	Usted no está cumpliendo con las reglas de tráfico
INFORMACIÓN METEOROLÓGICA	
Gale warning/ storm warning. Wind at... UTC in area... (met. area) from direction... (cardinal and half cardinal points) and force Beaufort... backing/ veering to... (cardinal and half cardinal points).	Aviso de temporal/tempestad. Vientos a las... horas UTC en la zona... (Zona meteorológica) de dirección... (punto cardinal) y fuerza... en la escala Beaufort, levógiros/dextrogiros hacia... (Punto cardinal).
Iceing is expected/ not expected in area...	Se prevé/no se prevé congelamiento en la zona...



PREFERENCIAS DE PASO Y LIMITACIONES						
Canal o Paso	Preferencia de Paso		Puerto de la Nave			Limitaciones
	N → S	W → E	Porte de la Nave			Otras Consideraciones
			Estre	Alargo	Calado/UKA	
Canal Chacao						Permite paso de más de una Nave. Máximo Calado Abrir 55.0 mts
Canal Ninualac						Sólo una nave entre Isla Leuzotán por el Oeste y Roca Engaño por el Este.
Canal Darwin						Sólo una nave entre Baliza Lumboá Isla Quemada por el Oeste y Punta Mayhew por el Este.
Canal Pulluche E					7,5*/ 1,3 mts.	Sólo una nave entre Punta Fargal por el Norte y Punta Marro por el Sur. *Más Altura de Marea
Canal Pulluche W					9,0/ 1,3 mts.	Sólo una nave entre Punta Fargal por el Norte y Punta Marro por el Sur.
Angostura Inglesa			180		10,7	Sólo una nave entre Punta Hume por el Norte e Isla Kiri por el Sur. Sólo con luz Diurna o Crepuscular Civil.
Paso del Abismo						Sólo Hacia el Sur. Sólo con luz Diurna o Crepuscular Civil.
Paso Piloto Pardo						Sólo Hacia el Norte. Sólo con luz Diurna o Crepuscular Civil.
Paso The Nick						La preferencia de paso la tendrá la nave que navega de norte a sur.
Canal Picton					6,0 */ 1,0 mts.	Sólo una nave entre Isla Verde por el Norte e Isla Tang por el Sur. *Más Altura de Marea
Angostura Gula						Sólo una nave entre Punta Porpoise por el Oeste y Faro Isla Escala Alta por el Este.
Isla Bonduca W						La nave que viene del Sur debe esperar a más de 3 mts, o bien rodear la Isla por el Este.
Angostura Kirke			150	23,0	6,3	Sólo una nave entre Isla Explora por el Oeste y Punta Restinga por el Este. Prioridad Naves Eslora 120 mts
Angostura White			140		7,0	Sólo una nave entre Isla Wilson por el Oeste y las islas Balrundera por el Este. Prioridad Naves Eslora 120 mts
Canal Gray			230		12,0 *	Sólo una nave entre Isla Hazen por el Norte e Isla penacho Verde por el Sur. * En bajamar
Paso Summer					7,35*/ 0,75 mts	Sólo una nave entre Isla Hazen por el Norte y Punta Ernesto por el Sur. *Más Altura de Marea
Paso Shoal						Sólo una nave entre Roca Pease por el Norte a Isla Shoal por el Sur.
Paso Tortuoso						Permite el Cruce de dos naves, manteniéndose a estribor del Eje del Canal y siempre preferencia a naves mayores de 200 mts de Eslora.
Canal Jerónimo						Sólo una nave entre Cabo Forty Five y la salida Sur, entre Punta San Jerónimo y Punta Anas.
Primera Angostura					21,3	Permite el Cruce de dos naves, manteniéndose a estribor del Eje del Canal y siempre preferencia a naves mayores de 200 mts. de Eslora.
Angostura Gabriel						Sólo una nave entre Punta Mercedes por el Oeste y Punta Osley por el Este.
Canal O'Brien						Sólo una nave entre Longitud 070° 40' W por el Oeste y la Longitud de la de la Baliza luminosa Punta Alcedo por el Este.
Paso Timbales						En caso de necesidad, la nave que navega de Oeste a Este lo hace por el Sur del Grupo Timbales y la que lo hace de Este a Oeste pasa por el Norte.
Paso McIntire						Sólo una nave entre Carra Alta por el Oeste Punta Osley por el Este.
Paso Mackinlay						Sólo una nave entre Punta Truco por el Oeste e islas Gemelos por el Este.

AJUSTES DEL SISTEMA "TRACKPILOT"



LA CONSOLA "TRACKBALL" ES VITAL PARA EJECUTAR LAS FUNCIONES DEL SISTEMA. POSEE LOS 3 MODOS: TRACK - HEADING Y COURSE. ASIMISMO, EL JOYSTICK PARA AJUSTAR RUMBO Y RADIO ("CLICKS")

Título XIII. TRACK PILOT Y ROT

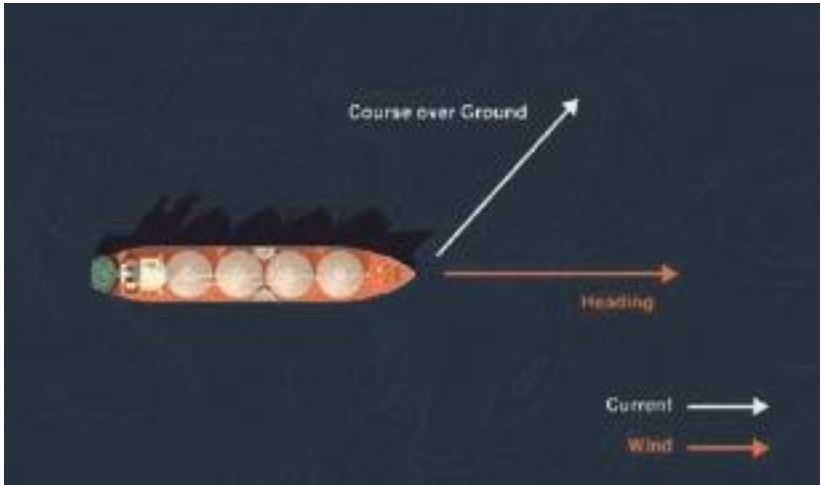


CUANDO SE AJUSTA MODO "TRACK", LA NAVES SIGUE LA SECUENCIA DE LOS TRACKS CARGADOS PREVIAMENTE, EFECTUÁNDOSE LAS CAÍDAS CON EL BOTÓN "EXECUTE" (NUEVO CURSO Y RADIO SELECTADO). SI SE HACE USO DEL JOYSTICK (POR DUEÑO), ENTONCES SE DESCONECTA EL MODO "TRACK" Y SE PROCESARÁ UNA CORRECCIÓN MANUAL ("HEADING") HASTA QUE SE DETERMINE APLICAR EL MODO ANTERIOR. EN ALGUNOS CASOS SE DENOTA UNA PRIMERA ALARMA DE ADVERTENCIA (PROXIMOS AL NUEVO WPT) Y, CON LA SIGUIENTE, SE PROCESARÁ AL "EXECUTE" (EN DIFERENCIAL, O.E. ACTIVAR EL BOW) MAY QUE ESTAR MUY ATENCIONADO ES "CORRIGIR EL PUNTO" PILOT + BOW

I. ORDENES AL OFICIAL DE GUARDIA (OOW) – STEERING / TRACK PILOT

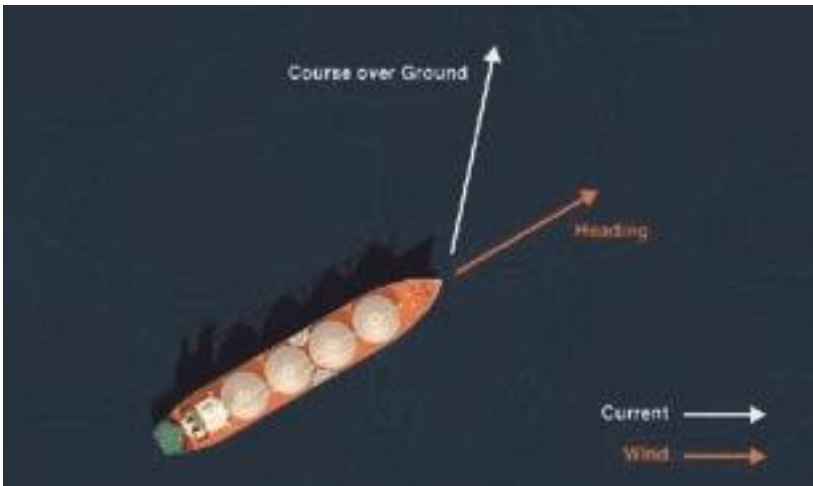
a) **Modos de Track Pilot:** Existen tres modos de operación:

- **MODO HEADING (HDG):** Modo de empleo más habitual en que se hacen las caídas mediante la orden de **ROT y EXECUTE**, y al terminar la caída el buque sigue el rumbo del **"SET COURSE"**, sin considerar el abatimiento por corriente, viento u otros, lo que demanda ir ordenando ajustes de rumbo (**NUEVO SET COURSE**).



En este modo el PILOT corrige lo necesario (con el “Joystick”) para ingresar el buque al track deseado considerando que puede estar siendo afectado por viento o corriente

- **MODO COURSE (CSE):** Menos habitual, en que se hacen las caídas mediante *EXECUTE* y al terminar la caída el buque va automáticamente ajustando el rumbo para contrarrestar el abatimiento por corriente, viento u otros, lo que significa menos intervención del Práctico, aun cuando uno puede ordenar un “**SET COURSE**” diferente.



En este modo, el PILOT se ajusta el COG que permite mantener el buque sobre la derrota y, en efecto, se corrige el abatimiento por viento o corriente. Por ejemplo, en la figura el buque requiere navegar al 090 pero, se tiene un COG de 085° para “poder ir sobre el track que me indica el WPP o el sistema empleado por el buque”.

- **MODO TRACKING (TRACK):** Casi idéntico al Modo **COURSE**, pero es más exacto aún. Al llegar al punto de caída se presenta en el ECDIS una luz parpadeante que alerta al OOW para que presione el botón **EXECUTE**.

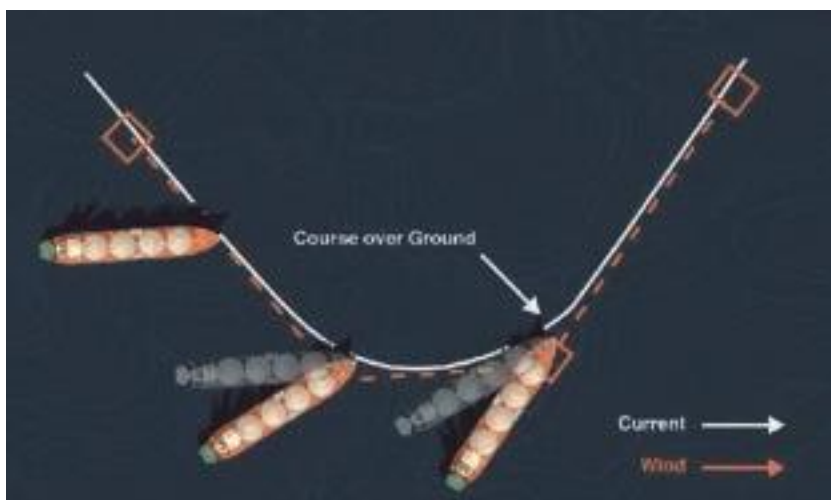
b) **Conducción de la Navegación en modo Track Pilot:** Hay dos condiciones generales de conducción de la navegación empleando el uso de TRACK PILOT:

CONDICION 1: MODO TRACK PILOT.

- Es un equivalente al habitual **AUTOPILOT** en que el OOW ejecuta las caídas de acuerdo al programa del sistema de navegación ECDIS de la nave.
- Para ello, aproximando a la caída el Práctico le ordena al OOW:

“WE ARE APPROACHING TO NEW COURSE ____°. IN THE PROPPER MOMENT EXECUTE BY TRACK PILOT” O DIRECTAMENTE SE LE ORDENA “EXECUTE”.

- Otra manera más breve es: **“CHANGE TO NEW COURSE”**. El rumbo así ordenado se presenta en la pantalla de radar del Práctico junto a la expresión **TRACK PILOT SET**.



- Terminada la caída se pueden hacer ajustes ordenando un rumbo para que el buque se mantenga en el track del WPP o en el track de la nave.

CONDICION 2: MODO HAND STEERING O MANUAL.

- En este modo, el Práctico imparte las ordenes por **ROT (en muy pocos cruceros se usan caídas por ángulos de caña)** ordenando cualquier valor de ROT requerido para la caída (por ejemplo, valores como 8° de ROT o 13° de ROT, etc.).
- En esta condición en el radar maestro debe estar **SELECTADA LA EXPRESIÓN CHL (COURSE HEADING LINE) Y LA EXPRESIÓN PD (PILOT DATA)**.
- Dependiendo del radar disponible, normalmente éste debe estar en escala 1.5 MN o menor, para que se presente el *predictor de caída* → **PATH PREDICTOR**.
- En oportunidades, el *predictor de caída* no es suficiente si no se presenta en pantalla el CHL, el cual al aproximar a la caída se presenta con una curva al principio seguido de una línea punteada que corre paralela al nuevo rumbo, con la ventaja que este CHL se presenta en todas las escalas, siendo una ayuda para determinar el momento de iniciar la caída.
- **Cuando el CHL se superpone con el track del nuevo rumbo se ordena la caída.** La cantidad de ROT ordenado dependerá de la velocidad de la nave y del radio ajustado para la caída. Si durante la caída el *predictor de caída* se mantiene superpuesto sobre el CHL y el nuevo rumbo, entonces quiere decir que el ROT ordenado es el correcto. Si el *predictor de caída* va quedando a babor o estribor del nuevo rumbo, entonces se debe ir aumentando o disminuyendo el ROT.
- Para que el CHL se presente en la pantalla hay que requerir al OOW: **“display CHL”**. Si el nuevo rumbo del Práctico no coincide con el nuevo rumbo del ECDIS del buque, no hay inconveniente en pedirle al OOW que presente el CHL en el rumbo que al Práctico le acomode, averiguando con que radio se va a presentar, para los efectos de aplicar la fórmula del ROT.

Como cada cambio de rumbo es una instancia crítica en cualquier tramo de la navegación, y particularmente en aguas restringidas, es importante conocer la relación entre **Razón de Caída o Rate of Turn (ROT)**, **velocidad calculada o deseada para dicho cambio de rumbo y el Radio de Caída**. Ver ejercicio

La fórmula básica detallada más abajo ha sido usada efectivamente al gobernar entre canales intrincados con numerosos cambios de rumbo.

Es también un modo eficiente de cambio de rumbo para naves de gran porte, causando menores escoras y por lo tanto menor aumento virtual del calado.

También permite un mayor control durante todo el cambio de rumbo.

Cualquier nave equipada con un indicador de ROT puede utilizar esta técnica.

La fórmula básica es:

$$\text{ROT en grados por minuto} = (\text{SOG} \times 360^\circ) / (2\pi \times R \times 60\text{min})$$

Donde:

ROT = Razón de Caída o Rate of Turn.

SOG = Velocidad sobre la tierra o Speed Over Ground.

Pi = 3,1416, se aproxima a 3 por motivos prácticos. R

= Radio del cambio de rumbo.

Para simplificar, la formula puede ser expresada como:

$$\boxed{ROT = SOG/R}$$

Anotaciones personales:

EJEMPLO PRÁCTICO DE DETERMINACIÓN DE RADIO Y ROT

a) DETERMINACIÓN DE ROT:

Si SOG es 10 nudos y el *Radio de Caída* son 2 millas náuticas, ¿cuál debiera ser el ROT?

$$ROT = (10 \times 360^\circ) / (2 \times 3 \times 2 \times 60 \text{ min}).$$

ROT = 5° por minuto.

Para simplificar, la formula puede ser expresada como:

$$\boxed{ROT = SOG/R}$$

En este caso, $10/2 = 5^\circ$ por minuto.

Diagrama del Ejemplo (Figura 13):

Condición,

Rumbo inicial		= 024°
Distancia a pasar de punta "1"	=	8 cables.
Rumbo final		= 072°
Distancia a pasar de punta "4"	=	2,9 cables.
Distancia a pasar de punta "3" (punto de meter la caña a estribor).	=	1,38 millas.
Velocidad sobre la tierra (SOG)	=	10 nudos.
Radio de Caída calculado	=	2 millas.
ROT calculado	=	5°/minuto.

Observaciones:

- Tener en cuenta que, con el propósito de adquirir el ROT con suficiente antelación y así describir la curva planificada para el cambio de rumbo, será necesario dar la orden para ROT con *anticipación* al punto de inicio de la caída. Esta *anticipación* puede ser obtenida por el *retardo* seteado en el WPP o por el mismo sistema de la nave en su ECDIS.
- Si no hay factores externos (viento, corriente) la nave debiera mantenerse en el track.
- Caso contrario, aplicar las correcciones necesarias para mantener nave en la trayectoria deseada.
- En pasos angostos deberá calcularse la intensidad y dirección de la corriente con antelación y/o transitar próximo a la estoa.
- Chequear afiche del puente (wheelhouse poster) con las condiciones evolutivas de las pruebas de mar de la nave.
- Otros factores que afectan son: Diseño del casco y su longitud, calados y asiento de la nave, potencia de la maquinaria y medios de propulsión, cantidad de timón a usar, profundidad y amplitud del área en que se navega, etc.

a) **Ordenes al Timonel con ROT – Steering / ROT:**

ORDEN	SIGNIFICADO
XX° degrees rate of turn to Port / Starboard	XX° grados de razón de caída a Babor / Estribor
XX° degrees rate of turn to Port / Starboard, on final course XXX°	XX° grados de razón de caída a Babor / Estribor, rumbo final XXX°
Course XXX° / Going to heading XXX° / Steer XXX°	Gobierno al XXX° Al comprobar trayectoria y proyección futura en ECDIS, radar o WPP, se indicará un rumbo final, evitando llevar caña al medio
Increase rate of turn to XX° degrees	Aumente el ROT a "XX" grados

1. Cada cambio de rumbo está hecho con distintos *Radio de Caída* y, por lo tanto, con diferentes ROT, lo mismo que la actual versión del WPP (versión 98) en el cual se pueden setear los *Radio de Caída* para cada cambio de rumbo. Este *Radio de Caída* dependerá del espacio disponible para cada cambio de rumbo, así tenemos que en alta mar puede llegar incluso a 4 MN y en aguas interiores, con poco espacio de maniobra como la Angostura Inglesa, el *Radio de Caída* es de aproximadamente 0,31 MN. En las rutas APAC (Juan Brander) va actualizando los tracks con sus rumbos y radios en cada cambio de WPT.
2. Para aplicar en forma rápida el ROT en que está programada la próxima caída se puede utilizar la siguiente formula: dividir la velocidad del momento por el radio (este último dato está a la vista en el ECDIS y en los radares) ej: $vel = 15\text{nds}$ y $radio = 1,5\text{mn}$ arroja que la caída la ejecutará el track pilot con un ROT de 10° .

Anotaciones personales:

[illegible]

Título XIV. Manejo de anclas y cadenas

MANEJO DEL ANCLA Y CADENAS	
ACCIÓN	SIGNIFICADO
We will let go to port anchor five shackles and dudge them	Fondaremos el ancla de babor con cinco paños y la haremos trabajar
Let go starboard	Fondeo estribor
Slack out the cable	Fila cadena
Check the cable	Aguate cadena
Hold on the port	Aguate firme babor
Stand by LOOKOUT	Ponga un VIGIA en
On the BRIDGE	En el PUENTE
On the FORECASTLE	En el CASTILLO
In the PORT/STARBOARD Wing	En el ALERÓN de BAVOR/ESTRIBOR
How much cable is out?	¿Cuánta cadena tiene afuera?
8 shackles are out	Tengo 8 paños fuera
OK; stand by for HEAVING UP	Bien, preparados para VIRAR
How is the cable LEADING?	¿Para dónde llama la cadena?
The cable is LEADING:	La cadena está llamando:
Ahead/Astern	Por proa/popa
To port/starboard	Babor/estribor
Round the bow	Cruzada por la proa
Up and down	A pique
HEAVE UP port or heave up anchor	Vire babor o vire el ancla
Are you dragging	Esta Ud. garreando
How much weight is on the cable?	¿Cómo trabaja la cadena?
The cable is:	La cadena está:
SLACK	Suelta
TIGHT	Tensa
COMING TIGHT	Tensando
Stop HEAVING	Parar de VIRAR
How many shackles are to come in?	¿Cuántos paños quedan por virar?
The anchor is aweight	El ancla ARRANCÓ
The anchor is CLEAR of The WATER	El ancla está ARRIBA CLARA
TRABAJO CON ESPÍAS	
STAND BY ENGINES	Atención a las Máquinas
Are you ready to get UNDERWAY?	¿Están listos para zarpar?
STAND BY FOR LETTING GO	Preparados PARA LARGAR
Single up the lines and springs fore and aft	Dejar un chicote a proa y popa
SLACK AWAY/HOLD ON/HEAVE	LASQUE/AGUANTE/VIRE
HEAD/STERN LINE	Largo de proa
BREAST LINE	El través
FORE/AFT SPRING	El Spring de proa/popa
Have fenders ready fore and aft	Prepara defensas a proa y a popa
LET GO	Largar!!!
LET GO THE TOWING LINES	Largar los cabos de remolque (Remolcadores)
I am going astern	Estoy dando atrás
EMPLEO DE REMOLCADORES	
We will take 2 tugs	Emplearemos dos remolcadores
The tugs will PULL/PUSH	Los remolcadores EMPUJARÁN/TIRARÁN

We use the TOWING LINE of your vessel/of the tugs	Usaremos los cabos de remolque de su buque/del remolcador
Stand by for making fast the tugs	Preparados para hacer firmes los remolques (remolcadores)
Use the centre lead	Use la gatera central
Use the fairlead	Use los guía espías de rodillo
Send two towing lines too the tugs	Pase los cabos de remolque a los remolcadores
Make fast the tugs	Haga firme los remolcadores
Make fast tugs on each BOW/QUARTER	Haga firme los remolcadores por cada AMURA/ALETA
The tugs are FAST	Los remolcadores están FIRMES
KEEP CLEAR of TOWING LINES	Manténgase alejado de los cabos de remolque
LET GO the TUGS	LARGAR remolcadores!!!

Nota: Por lo general, para indicar dirección de llamado de la cadena algunos capitanes utilizan referencias horarias.

CANTIDAD DE CADENA A ARRIAR

La cantidad de cadena que se arria (fila) depende de varios factores tales como:

- Intensidad del viento y corriente
- Tipo de ancla y cadena
- Calidad de Fondo

En general, con buen tiempo se considera como referencia para establecer la cantidad de paños a flar la "raíz cuadrada de la profundidad en metros".

$$Paños = 2 \times \sqrt{P(m)}$$

P(m) = Profundidad en metros

Ejemplo:

Profundidad	Paños
9	3
16	4
25	5
36	6
49	7
64	8
81	9

Con el mal tiempo, o si se prevé mal tiempo, se recomienda fondear la cantidad de paños que resulte de la siguiente fórmula:

$$Paños = 2 \times \sqrt{P(b)}$$

P(b) = Profundidad en brazas

Radio de Borneo= Eslora + cadena filada - profundidad

I.- FONDEADEROS ÁREA CHILOE

Desde el Canal Chacao hasta el Faro San Pedro.

		POSICIÓN		CARTA	ESLORA BUQUE			PÁGINA
		LATITUD (S)	LONGITUD (W)		(+) 150 MTS.	(-) 150 MTS.	(-) 100 MTS.	
CANAL CHACAO	1. PUERTO INGLÉS	41° 47,6'	73° 52,54'	7210 7212	SI	SI	SI	13
	2. FONDEADERO DEL ANCLA	41° 51,16'	073° 28'	7210	SI	SI	SI	14
GOLFO DE ANCUD	3. BAJO MAIPO	41° 58,86'	073° 25'	7210 7300	SI	SI	SI	15
	4. RADA DE CUNCO	41° 48',5	073° 23,1'	7210	SI	SI	SI	16
	5. BAHIA LIAO	41° 57'	073° 33'	7300 7381	SI	SI	SI	17
	6. FONDEADERO QUENIAO	42° 03,8'	073° 22,7'	7300	SI	SI	SI	18
PUERTO MONTT	7. PUERTO MONTT	41° 28,74'	072° 56,11'	7321	SI	SI	SI	19
CASTRO	8. PUERTO CASTRO	42° 29'	073° 45'	7372 7373	NO	SI	SI	20
GOLFO CORCOVADO	9. FONDEADERO LAITEC	43° 19'	073° 34'	7400 7440	SI	SI	SI	21
CANAL MORALED A	10. PUERTO BALLENA	44° 09'	073° 28'	8412	NO	SI	SI	22
	11. PUERTO LAGUNA Y CALETA SEPULCRO	45° 17,96'	073° 40,17'	8621	SI	SI	SI	23
CANAL DARWIN	12. ESTERO BUTAN	45° 22,88'	074° 12,98'	8630	SI	SI	SI	25
	13. PUERTO YATES	45° 28,64'	074° 25,28'	8631	SI	SI	SI	26
	14. RADA VALLENAR	45° 19'	074° 33'	8631	SI	SI	SI	27
CANAL PULLUCHE	15. ESTERO LING	45° 42,15'	074° 17,96'	8640	SI	SI	SI	28
	16. ESTERO BALLADARES	45° 44,67'	074° 21,26'	8640	NO	SI	SI	29
BAHÍA ANNA PINK	17. CALETA MILLABÚ	45° 44,34'	074° 38'	8721	NO	SI	SI	30
	18. PUERTO REFUGIO	45° 52'	074° 48'	8720 8721	NO	SI	SI	31
	19. SURGIDERO INCHEMO	45° 48,08'	074° 57,55'	8720	SI	SI	SI	32
ISLA GUAMBLÍN	20. SURGIDERO PINTO	44° 53,8'	074° 58,49'	8000	SI	SI	SI	33
	21. SURGIDERO DEL ESTE	45° 47,66'	075° 01,96'	8000	SI	SI	SI	34
ESTERO ELEFANTES	22. CALETA GUALAS	46° 29,22'	073° 46,33'	8670	SI	SI	SI	35
	23. FONDEADERO DE VIDTS	46° 32,14'	073° 50,46'	8670	NO	SI	SI	36
GOLFO DE PENAS	24. SURGIDERO STOKES	46° 52,8'	075° 15'	8810	SI	SI	SI	37
	25. PUERTO BARROSO Y FOND. ENTRADA	46° 49,87'	075° 16,16'	8810	NO	SI	SI	38
	26. FONDEADERO SMITH	46° 47,6'	075° 10,52'	8810	SI	SI	SI	39

II. FONDEADEROS ÁREA CANALES PATAGÓNICOS

Desde Faro San Pedro al Faro Fairway.

		POSICIÓN		CARTA	ESLORA BUQUE			PÁGINA
		LATITUD (S)	LONGITUD (W)		(+) 150 MTS.	(-) 150 MTS.	(-) 100 MTS.	
CANAL MESSIER	1. FONDEADERO TITO	47°53,3'	074°33,2'	9300	SI	SI	SI	40
	2. CALETA HALE	47°56,16'	074°36,48'	9311	NO	SI	SI	41
	3. BAHIA TRIBUNE	48°45,27'	074° 21,63'	9411	SI	SI	SI	42
ANGOSTURA INGLESA	4. FONDEADERO CHINNOCK	48°45,27'	074° 21,63'	9510	NO	SI	SI	44
	5. FONDEADERO KITT SUR	49°01,41'	074° 25,73'	9510	NO	NO	SI	45
PASO DEL INDIÓ	6. FONDEADEROS PASO DEL INDIÓ	49°09,04'	074° 23,31'	9510 9511	SI	SI	SI	46
	7. PUERTO EDÉN INTERIOR	49°07,95'	074° 24,57'	9510 9511	SI	SI	SI	47
	8. PUERTO CARRASCO	49° 15,57'	074° 23,58'	9510	SI	SI	SI	49
CANALES WIDE Y CONCEPCIÓN	9. FONDEADERO TRES CERROS	50° 14,35'	074° 39,08'	10327	SI	SI	SI	50
	10. BAHIA TOM	50° 11,95'	074° 48,67'	10325	SI	SI	SI	51
	11. PUERTO MOLINEUX	50° 16,95'	074° 53,18'	10326	NO	SI	SI	52
	12. PUERTO CARACCILO	50° 28'	075° 11'	10330	NO	SI	SI	53
	13. FONDEADERO CANAL OESTE	50° 29,46'	075° 02,61'	10330	SI	SI	SI	54
CANAL INOCENTES	14. BAHIA WIDE	50° 39,05'	074° 35,93'	10341	NO	SI	SI	55
CANAL SARMIENTO	15. PUERTO BUENO	50° 59,47'	074° 13,57'	10511	NO	NO	SI	56
	16. BAHIA WOODHOUSE	51° 47,22'	073° 55,14'	10700	NO	NO	SI	57
ESTRECHO COLLINGWOOD	17. RADA SHINGLE	51° 52,64'	073° 42,46'	10700	SI	SI	SI	58
	18. CALETA COLUMBINE	51° 52,64'	073° 42,46'	10700	NO	NO	SI	59
CANAL UNIÓN	19. BAHIA AÑO NUEVO	52° 10,35'	073° 30,81'	10642	SI	SI	SI	60
PUERTO NATALES	20. PUERTO NATALES	51° 44'	072° 30'	10611	NO	SI	SI	61
CANAL SMITH	21. BAHIA ISTHMUS	52° 10,88'	073° 36,3'	10732	NO	SI	SI	62
	22. BAHIA WELCOME	52° 09,29'	073° 41,28'	10732	SI	SI	SI	63
CANAL MAYNE	23. BAHIA FORTUNA	52° 15,9'	073° 40,35'	10730	SI	SI	SI	64
	24. FONDEADERO CRESTAS DE OTTER	52° 23,5'	073° 40,38'	10722	SI	SI	SI	65

III. FONDEADEROS ÁREA ESTRECHO DE MAGALLANES.
Desde Faro Fairway al Canal Magdalena.

		POSICIÓN		CARTA	ESLORA BUQUE			PÁGINA
		LATITUD (S)	LONGITUD (W)		(+) 130 MTS.	(-) 150 MTS.	(-) 100 MTS.	
PASO TORTUOSO	1. BAHIA BORJA	53° 31,83'	072° 29,78'	11331	SI	SI	SI	66
PASO INGLÉS	2. BAHIA FORTESCUE	53° 42'	072° 00'	11331	SI	SI	SI	67
	3. BAHIA CORDES	53° 43,48'	071° 55,71'	11331	SI	SI	SI	68
	4. BAHIA WOOD	53° 49,1'	071° 38,1'	11432	SI	SI	SI	70
PASO DEL HAMBRE	5. BAHIA SAN NICOLAS	53° 50,4'	071° 08,78'	11431	SI	SI	SI	71
	6. PUERTO SAN JUAN DE LA POSESIÓN	53° 38,21'	070° 55,61'	11431	SI	SI	SI	72
PUNTA ARENAS	7. PUNTA ARENAS	53° 10'	070° 53'	11400	SI	SI	SI	73
SEGUNDA ANFOSTURA	8. BAHIA FELIPE	52° 44,34'	070° 08,89'	11500	SI	SI	SI	75

IV. FONDEADEROS ÁREA CANALES FUEGUINOS.
Desde el Canal Magdalena al Cabo de Hornos.

		POSICIÓN		CARTA	ESLORA BUQUE			PÁGINA
		LATITUD (S)	LONGITUD (W)		(+) 130 MTS.	(-) 150 MTS.	(-) 100 MTS.	
CANAL MAGDALENA	1. BAHIA MORRIS	54° 15,05'	070° 59,83'	12421	SI	SI	SI	76
SENO ALMIRANTAZGO	2. FONDEADERO JACKSON	54° 25,52'	068° 59,59'	12500	NO	SI	SI	77
	3. FONDEADERO MARINELLI	54° 23,51'	069° 37,59'	12500	NO	SI	SI	78
SENO MARTINEZ	4. CALETA ESCANDALLO	54° 26,45'	070° 42,13'	12500	NO	SI	SI	79
CANAL BALLENERO	5. CALETA ANCHA	54° 44,28'	071° 13,81'	12713	NO	SI	SI	80
	6. PUERTO ENSAÑO	54° 56,67'	072° 48,1'	12713	NO	SI	SI	81
CANAL BEAGLE	7. SEÑO GARIBOLDI	54° 47,28'	069° 58,84'	13111	NO	SI	SI	82
	8. PUERTO WILLIAMS	54° 55,45'	067° 35,87'	13542	SI	SI	SI	84
	9. CALETA LENNOX	55° 18,76'	066° 48,52'	13521	NO	SI	SI	85
	10. RADA PICTON	55° 03,82'	066° 49,36'	13906	SI	SI	SI	86
CABO DE HORNOS	11. CALETA SAN LEÓN	55° 57,32'	067° 13,44'	13810	NO	SI	SI	87

Título XV. Procedimientos 2° PAC y Evacuaciones

TARJETA DE PROCEDIMIENTO – PIL01 – PAC JAVIER ERAZO	
OBLIGACIONES 2DO. PRÁCTICO	
ASISTENCIA OBLIGATORIA	
01	Canal Darwin entre Ite. del Pangal y Roca Pájaros , en naves de 180m de eslora o mayor, naves de pasajero de cualquier eslora y buques tanques cargados
02	Canal Pulluche, entre Pta. Urizar e Ite. Lobos , en naves de 180m de eslora o mayor, naves de pasajeros de cualquier eslora y buques tanques cargados
03	Angostura Ingles entre I. Moat e Ite. Kitt , en cualquier tipo de nave
04	Canal y Ang, Kirke, entre Pta. Kirke Sur e I. Norte , en cualquier tipo de nave
05	Canal Sta. María y Ang. White, entre Pta. Kate e Ite. Gutiérrez (Islas Balmaceda) , en cualquier tipo de nave.
06	Paso Summer, entre boya Bco. San Juan y Pta. Dashwood , en naves mayores de 200m durante navegación nocturna o para este mismo tipo de naves en navegación diurna y visibilidad reducida
07	Canal Gray, entre boya Bajo Guacolda e Islote Penacho Verde , en todo tipo de naves cuya eslora sea mayor de 150m y en cualquier condición meteorológica
08	Paso Shoal, entre Roca Pearse e Islas Green , en naves de 200m , durante navegación nocturna o para este mismo tipo de nave, en navegación diurna con visibilidad reducida
09	Paso Tortuoso, entre Ite. Beware e Islote Bonete , en naves con esloras de 230m o mayor , cuando el PAC de guardia lo solicite
10	Paso Picton, entre Ite. Verde e Ite. Tang , para naves de 120m o mayor
11	Canal O'Brien, entre Islote Redondo y Pta. Acevedo , en naves de 230m o mayor
12	Paso Timbales, entre Pta. Acevedo e Isla Timbal Chico , en naves de 230m o mayor

13	Paso Mackinlay, entre Pta. Gable e Isla Martillo , en naves de 230m o mayor, durante navegación nocturna o para este mismo tipo de nave, en navegación diurna con visibilidad reducida
TARJETA DE PROCEDIMIENTO – PIL01 – PAC JAVIER ERAZO	
OBLIGACIONES 2DO. PRÁCTICO	
ASISTENCIA OBLIGATORIA	
01	Conocer el área de navegación, mareas, corrientes y tráfico de naves. Verificar Lista de Chequeo con MASTER (díptico)
02	Verificar que las ORDENES DE CAÑA emitidas por el PAC de guardia sean comprendidas y ejecutadas correctamente por el timonel, verificando el axiómetro y notificando al PAC de guardia ante cualquier anomalía
03	Atender las COMUNICACIONES durante el tramo de navegación, coordinando los cruces o adelantamientos, según instrucciones del PAC de guardia
04	Entregará su apreciación al PAC de guardia en referencia al COMPORTAMIENTO DINÁMICO DE LA NAVE en las caídas, distancias a pasar por RD, del abatimiento, COG o cualquier otro peligro a la seguridad de la nave
05	Apoyará en la VIGILANCIA AL EXTERIOR
06	Informará al PAC de guardia cualquier variación de velocidad, profundidad o anomalía, que pueda advertir al verificar los diferentes instrumentos que disponga la nave o las instrucciones que defina el MASTER y que puedan afectar a la navegación
07	Mantendrá en condiciones de asumir la asesoría correspondiente para asegurar la navegación, ante la eventualidad de que el PAC de guardia se le presente algún inconveniente que le impida seguir desempeñando su función

TARJETA DE PROCEDIMIENTO – PILO2 – PAC JAVIER ERAZO	
ASPECTOS DE EMERGENCIA MÉDICA	
ATENCIÓN MÉDICA A DISTANCIA	
01	Acceder a SISTEMA DE SALUD RESPONDE (MINSAL) y que debe prestar apoyo telefónico con médicos y especialistas, para atender emergencias médicas a distancia (24/7)
02	Llamar por teléfono satelital al fono 56-2-26505353
03	www.saludresponde.cl
SOLICITUD DE EVACUACIÓN MÉDICA	
01	Nombre y característica de llamada de la nave
02	Posición por latitud y longitud, agregando el nombre del área geográfica
03	Nombre, nacionalidad, sexo y edad de la persona a evacuar
04	Síntomas actuales
05	Grupo de Sangre
06	Certificación de la nave que la persona afectada está en condiciones de ser aeroevacuada
07	Itinerario que seguirá el buque en las próximas horas, para los efectos de rendez vous con el medio que se destaque para la evacuación
A. M/V “AURORA” – VT7S8 B. L: 48° 23,5 S; G 073° 15,6 W, Canal Concepción C. Leonard I. Cabahug, sexo masculino, filipino, edad 24 años D. Fuerte dolor estomacal y fiebre alta, probable apendicitis E. Grupo sanguíneo: O – RH (+) F. Capitán certifica que titular está en condiciones de ser evacuado vía helicóptero u otro medio asistencial G. Buque navega Canal Concepción, en demanda Canal Inocentes y Canal Sarmiento, con siguientes ETAS:	

Ang. Guía 220900, paso Victoria 221530 y Paso Farquhar 221700

H. Datos contacto de la nave fono: +4769696969;
auroraglobal@glonbal.net

TARJETA DE PROCEDIMIENTO – PIL04 – PAC JAVIER ERAZO	
MRCC CHILE Y SUS DISTRITOS	
Teléfonos	+56-322208637/38/39
Celular JEFE SERVICIO	+56-9-93192937
Celular SUPERVISOR DE GDIA	+56-9-98859115
Dirección email	mrccchile@directemar.cl
IRIDIUM	881651414461
MRCC VALPARAÍSO (26° 03' 20" S a 34° 41' 00" S) III - VI	
Teléfonos	+56-322208913/+56-322208909
Celular JEFE SERVICIO	+56-9-93192983
Celular SUPERVISOR DE GDIA	
Dirección email	mrccvalparaiso@directemar.cl
IRIDIUM	881651414468
MRCC TALCAHUANO (34° 41' 00" S a 40° 14' 30" S) VII - IX	
Teléfonos	+56-412266162/+56-412266186
Celular JEFE SERVICIO	+56-9-98724648
Celular SUPERVISOR DE GDIA	
Dirección email	mrcccalcahuano@directemar.cl
IRIDIUM	881651414472
MRCC PUERTO MONTT (40° 14' 30" S a 48° 49' 00" S) X, XI Y XIV	
Teléfonos	+56-652561190/+56-652561153
Celular JEFE SERVICIO	+56-9-93192926
Celular SUPERVISOR DE GDIA	
Dirección email	mrccpuertomontt@directemar.cl
IRIDIUM	881651414477
MRCC PUNTA ARENAS (48° 49' 00" S al Polo Sur) XII	
Teléfonos	+56-612201161/+56-612203142
Celular JEFE SERVICIO	+56-9-93192795

Celular SUPERVISOR DE GDIA	
Dirección email	mrccpuntaarenas@directemar.cl
IRIDIUM	881651414480

DAUPHIN: Radio acción= 170 MN, Velocidad: 120 Nudos, Carga: 270 Kg Máximo 5 personas o dos camillas



ACCIONES A REALIZAR EN CASO DE QUE UN PRÁCTICO SUFRA UN ACCIDENTE A BORDO 1.-
Avisar de inmediato al Capitán.

2.- Requerir se avise a agencia responsable del pilotaje.

3.- Obtener un certificado indicando la hora y fecha del accidente, una breve descripción de éste y firmado por capitán. (Aun cuando son reacios, es válido incluso que incluya frases como: "sin responsabilidad para la nave" o "solo tomé conocimiento").

4.- Al desembarcar, informar a la Capitanía de Puerto y solicitar un certificado que certifique la denuncia efectuada.

5.- Asimismo, avisar al representante local de la Agencia.

6.- Obtener asistencia y certificación médica a la brevedad. Los informes médicos que recibe el paciente, generalmente son copias poco legibles; es vital que el diagnóstico y los días de baja estimados se lean con claridad, en caso contrario se debe solicitar un certificado específico en

el cual se añada además el permiso para volar si ello es pertinente (normalmente la línea aérea lo exige).

7.- El seguro cubre las consultas de especialidades y los respectivos exámenes, pero solo devuelve lo efectivamente pagado y no cubierto por seguro de salud. (Guardar todas y cada una de boletas y de preferencia facturas, por ser nominal, desde el primer momento). 8.- Adjuntar al Parte de Viaje una relación de los hechos, para información de la Oficina de Pilotaje, iniciando de este modo los contactos con Liquidador de Seguro correspondiente. } 9.- Algunas ISAPRES pagan las licencias médicas en formulario oficial. (Fonasa no cubre nuestra actividad). Al respecto, es conveniente no mencionar en ningún momento el percibir dicho beneficio u otro tipo de seguro personal

HOSPITAL NAVAL "ALMIRANTE NET" DE VINA DEL MAR	
GUARDIA ACCESO TORRE: 32 257 3042	
SERVICIO URGENCIA: 32 257 3877 / 32 257 3371 / 32 250 3379	
HOSPITAL NAVAL "ALMIRANTE ADRIAZOLA" DE TALCAHUANO	
CENTRAL TELEFÓNICA: 41-274 3000	
SERVICIO URGENCIA: 41-274 3025 / 41-274 3030	
HOSPITAL DE LAS FLEA "CIRUJANO CORNELIO GUZMÁN", PUNTA ARENAS	
CENTRAL TELEFÓNICA: 61- 220 7500	
SERVICIO URGENCIA: 61 - 220 7522 / 61	
DIRECCIÓN: BULNES 0256 - PUNTA A	
HOSPITAL NAVAL DE PUERTO WILLIAMS	
CENTRAL TELEFÓNICA: 61- 262 4217	
POLICLINICO DE LA BASE NAVAL EN PUERTO MONTT	
65-438 031 / 65- 438 109	

Título XVI. Pilotaje con Argentina y Terceras Banderas

REF.:

A.- CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR DE 1982.

B.- TRATADO DE PAZ Y AMISTAD, DE 1984 (PROMULGADO POR D.S. (RR.EE.) N° 401, DE 6 DE MAYO DE 1985).

C.- LEY DE NAVEGACIÓN (D.L. N° 2.222, DE 1978). D.- DECRETO LEY N° 1.094, DE 1975, QUE ESTABLECE NORMAS SOBRE EXTRANJEROS EN CHILE (D.S. (INT.) N° 597, DE 1984).

D.- D.S. N° 416 DEL 14 DE JULIO DE 1977 FIJACIÓN LÍNEAS DE BASE RECTA.

E.- D.S. (H) N° 1.230, DE 29 DE DICIEMBRE DE 1989. F.- RESOLUCIÓN S.N. AD. N° 08323, DE 2 DE DICIEMBRE DE 1992.

G.- REGLAMENTO DE RECEPCIÓN Y DESPACHO DE NAVES (D.S. (M) N° 364, DE 29 DE ABRIL DE 1980).

H.- REGLAMENTO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE (D.S.(M) N° 397, DE 8 DE MAYO DE 1985).

I.- ANTECEDENTES.

A.- La Convención sobre el Derecho del Mar establece en el artículo 2° que la soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores, al mar territorial y que dicha soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y su subsuelo. En su artículo 7°, se refiere a las líneas de base rectas y en el 8°, párrafo 1°, señala que las aguas situadas al interior de las líneas de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado. Por su parte, los artículos 17°, 18° y 19° tratan sobre el derecho de paso inocente que tienen las naves de cualquier Estado a través del mar territorial.

B.- El Tratado de Paz y Amistad de 1984, con la República Argentina, especifica, entre otros, los regímenes y derrotas de navegación de buques chilenos, argentinos y de terceras banderas en la zona del Estrecho de Magallanes, Canal Beagle, Pasos Picton y Richmond y determina las obligaciones de pilotaje y practicaje.

C.- El artículo 7° de la Ley de Navegación establece que, en caletas de menor importancia esta Autoridad será desempeñada por Alcaldes de Mar, con las funciones que el Director General les asigne. Al referirse a la recepción y despacho de naves, el artículo 24° establece la posibilidad que toda nave pueda entrar en cualquier puerto habilitado de la República, debiendo ser recibida por la Autoridad Marítima. El artículo 26°, por su parte, considera que la revisión de documentos y pasaportes de pasajeros y dotación corresponde al Servicio de Investigaciones y que, a falta de este servicio, cumplirá estas funciones la Autoridad Marítima. ORDINARIO /

PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 2 ORIGINAL 26.NOV.01



D.- El Decreto Ley N° 1.094, de 1975, en su artículo 3° establece que el ingreso y salida de los extranjeros del territorio nacional deberá hacerse por los lugares habilitados. El artículo 10° C, modificado por Ley N° 18.252, de 26 de octubre de 1983, señala que en los puertos de mar en que no existen unidades de Investigaciones o de Carabineros, el control de los ingresos y salidas de los extranjeros será cumplido por la Autoridad Marítima.

E.- El Decreto Supremo 416, de 14 de Julio de 1977, (Carta SHOA N° 5), fija las líneas de base rectas en la zona sur de Chile, y en ella están incluidas las que delimitan las aguas interiores en el área sur de Isla Hoste; Península Hardy; Islas Hermite; Isla Hornos; Isla Deceit; Islote Barnevelt; Islotes Evout; Isla Nueva, y el punto A, término de la delimitación del Canal Beagle, contemplado en el Tratado de Paz y Amistad. Las aguas que quedan hacia el interior de estas líneas de base tienen la categoría de “aguas interiores” y las que están fuera de ellas son aguas del mar territorial.

F.- El Decreto Supremo de Hacienda N° 1.230, de 1989, fija los puntos habilitados para el paso de personas y mercancías por las fronteras y determina las destinaciones y operaciones aduaneras; y la Resolución de Aduanas N° 08323, de 2 de diciembre de 1992, fija el período de **funcionamiento del Paso “Isla Hornos”**, dependiente de la Dirección Regional de Aduanas de Punta Arenas, entre el **1° de Noviembre y el 15 de Marzo de cada año**. El presente paso sólo es habilitado para el ingreso a territorio nacional de la Isla Hornos, no siendo válido para la entrada a ninguna otra parte del país, sin haber cumplido con los trámites de Policía Internacional, ante las delegaciones de inmigración respectiva.

G.- El Reglamento de Recepción y Despacho de Naves, en sus artículos 11° al 23°, fija las condiciones que deben darse para la recepción de un buque cuyo capitán solicita recalar a puerto, y las funciones que tiene que cumplir la Autoridad Marítima. En sus artículos 24° al 36°, fija las condiciones para otorgar el zarpe.

H.- El Reglamento de Practicaje y de Pilotaje, en su artículo 1°, dispone que **toda nave que navegue aguas interiores chilenas debe utilizar práctico chileno**. Por su parte, el artículo 7° faculta al Director General para dictar las resoluciones e instrucciones que estime convenientes para la mejor aplicación del Reglamento; el artículo 22 considera que las naves extranjeras quedan liberadas del empleo de práctico en maniobra de fondeo a la gira y no puede efectuar maniobra ni faena alguna, salvo zarpar. Su artículo 38° indica que las naves sólo pueden navegar las rutas establecidas en la nominación de práctico y éstas serán las que figuran en el artículo 45° del mismo Reglamento. En último término, los artículos 47° y 48° definen las estaciones de transferencia de prácticos. ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 3 CAMBIO 1 05-DIC-06 I.- La Resolución DGTM. y MM. ORDINARIO N° 12.100/50 del 04 de agosto de 2005, autoriza la navegación por los circuitos Cabo de Hornos, Ventisqueros y Navarino.

II.- CONDICIONES GENERALES

A.- Las siguientes “Condiciones Generales” constituyen la base sobre las situaciones particulares que se estructuran en el punto III próximo, y que servirán de orientación para definir otros casos que se pudieren presentar.

1.- Puerto Williams es el puerto chileno permanentemente habilitado en el área al Sur del Canal Beagle. Como consta en el D.F.L. N° 292 de 25 de Julio de 1953, Ley Orgánica de la D.G.T.M. y de M.M. está asentada la Autoridad Marítima que tiene facultades para la recepción y despacho de naves, en conformidad a la legislación y reglamentación nacional.

2.- **La Isla Hornos es una Alcaldía de Mar**, con facultades para autorizar el fondeo, desembarco y embarco de pasajeros en dicho lugar, **desde el 01 de noviembre al 15 de marzo inclusive (periodo estival)**, según consta en la Resolución de Aduanas indicada f) de los antecedentes. Cuenta con prerrogativas para que, en ausencia del Servicio de Investigaciones, durante el periodo señalado en el párrafo precedente, permita el desembarco de personas en Isla Hornos. **Los permisos de tránsito que otorgue no tienen validez para el ingreso al resto del territorio del país.**

3.- **La Alcaldía de Mar de Isla Hornos será considerada como puerto intermedio**, respecto de los buques que vienen o se dirigen hacia o desde un puerto chileno en la Antártica.

4.- **El puerto de Ushuaia es extranjero, y, por lo tanto, una nave que se dirija o venga desde Ushuaia recibe el tratamiento de aquella que lo hace hacia o desde el extranjero.**

5.- En los regímenes y derrotas de navegación contemplados en el Tratado de Paz y Amistad, éste debe cumplirse a cabalidad.

6.- **Los buques de banderas extranjeras que naveguen el Canal Beagle de Este a Weste, en demanda de aguas interiores chilenas y con prácticos chilenos a bordo, deben recalar en Puerto Williams para su recepción y despacho documental.**
ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 4 ORIGINAL 26.NOV.01

7.- Los buques de terceras banderas, que proceden de aguas interiores chilenas, aun cuando recalen temporalmente a Ushuaia, y que posteriormente se dirijan al Cabo de Hornos, se les considera provenientes de puerto extranjero, y deberán recalar a Puerto Williams.

8.- Los buques de banderas extranjeras pueden efectuar paso inocente por el mar territorial próximo al Cabo de Hornos. Sin embargo, no pueden ingresar en aguas interiores, ni desembarcar en la Isla Hornos, sin práctico chileno.

9.- La navegación por aguas jurisdiccionales chilenas es controlada por la Dirección General; a ella le corresponde velar por la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente y controlar el cumplimiento de la normativa nacional e internacional sobre la materia.

III.- SITUACIONES PARTICULARES DE BUQUES QUE NAVEGAN ENTRE EL CANAL BEAGLE Y CABO DE HORNOS.

A.- BUQUES DE BANDERA CHILENA

1.- Procede de puerto chileno habilitado y se dirige a Cabo de Hornos, Antártica chilena o hacia puerto extranjero.

- a.- Puede navegar sin prácticos, si su capitán tiene la habilitación correspondiente.
- b.- Puede navegar por Canal Beagle, Paso Picton, Paso Goree y Paso Mar del Sur.
- c.- Puede recalar en Isla Hornos, ser recibido y desembarcar pasajeros. Es despachado como puerto intermedio.

2.- Procede de la Antártica Chilena, recalca en Cabo de Hornos y se dirige a puerto chileno habilitado.

- a.- Puede navegar sin uso de prácticos si su capitán tiene la habilitación correspondiente.
- b.- Puede recalar en la Isla Hornos, ser recibido y desembarcar pasajeros. Es despachado como puerto intermedio.
- c.- Puede navegar Paso Mar del Sur, Canal Franklin, Paso Goree, Paso Picton y Canal Beagle.

3.- Procede de puerto chileno habilitado, se dirige al Cabo de Hornos y regresa a puerto chileno habilitado. ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 5 ORIGINAL 26.NOV.01

- a.- Puede navegar sin uso de prácticos si su capitán tiene la habilitación correspondiente.
- b.- Puede recalar en la Isla Hornos, ser recibido y desembarcar pasajeros. La Alcaldía de Mar de dicha isla está habilitada, es despachado como puerto intermedio.
- c.- Puede navegar por Canal Beagle, Canal Franklin, Paso Picton, Paso Goree y Paso Mar del Sur.

USHUAIA

PUERTO WILLIAMS

CASO Nº1

Puede navegar sin permiso si tiene la autorización correspondiente.

Puede navegar por el C. Beagle, Paso Páton, Paso Torres y Beagle por el sur.

Puede navegar en l. Hornos, se recibe y desembarca pasajeros. Es considerado como puerto intermedio.

CASO DE HORNOS

BUQUES QUE NAVIGAN ENTRE EL CANAL BEAGLE Y EL CASO DE HORNOS

Procede de puerto abastecedor habilitado y se dirige a Cabo de Hornos, Paso Isla Chilota o hasta puerto extranjero.

USHUAIA

PUERTO WILLIAMS

CASO Nº2

Puede navegar sin permiso si tiene la autorización correspondiente.

Puede navegar en l. Hornos, se recibe y desembarca pasajeros. Es considerado como puerto intermedio.

Puede navegar por el Paso Mar del Sur, C. Franklin, Paso Jones, Paso Páton y C. Beagle.

CASO DE HORNOS

BUQUES QUE NAVIGAN ENTRE EL CANAL BEAGLE Y EL CASO DE HORNOS

Procede de la Antártida o lleva recargas en Cabo de Hornos y se dirige a puerto abastecedor habilitado.

USHUAIA

PUERTO WILLIAMS

CASO Nº3

Puede navegar sin permiso si tiene la autorización correspondiente.

Puede navegar en l. Hornos, se recibe y desembarca pasajeros. Es considerado como puerto intermedio.

Puede navegar por el C. Beagle, C. Franklin, Paso Páton, Paso Jones y Beagle por el sur.

CASO DE HORNOS

BUQUES QUE NAVIGAN ENTRE EL CANAL BEAGLE Y EL CASO DE HORNOS

Procede de puerto abastecedor habilitado, se dirige al Cabo de Hornos y regresa puerto o hasta puerto abastecedor.

USHUAIA

PUERTO WILLIAMS

CASO Nº4

Puede navegar sin permiso si tiene la autorización correspondiente.

Puede navegar en l. Hornos, se recibe y desembarca pasajeros. Es considerado como puerto intermedio.

No se basta al 12 de Mar, en que la Almirante Brown pasa al 15, desautorizado como puerto intermedio.

Puede navegar por el Paso Mar del Sur, C. Franklin, Paso Jones, Paso Páton, C. Beagle y Beagle, algunos buques chilenos.

CASO DE HORNOS

BUQUES QUE NAVIGAN ENTRE EL CANAL BEAGLE Y EL CASO DE HORNOS

Procede de puerto abastecedor, recarga en Cabo de Hornos y continúa hasta puerto abastecedor habilitado.

4.- Procede de puerto extranjero, recalca en Cabo de Hornos y continúa hacia puerto chileno habilitado.

a.- Puede navegar sin uso de prácticos, si su capitán tiene la habilitación correspondiente.

b.- Puede recalcar a Isla Hornos, ser recibido y desembarcar pasajeros, si es desde el 01 de noviembre hasta el 15 de marzo, en que la Alcaldía de Mar está habilitada para ello. Es despachado como puerto intermedio.

c.- Puede navegar Paso Mar del Sur, Canal Franklin, Paso Goree, Paso Picton, Canal Beagle y demás aguas interiores chilenas.



Observaciones personales:



Observaciones personales:

B.- BUQUES DE BANDERA ARGENTINA

1.- Procede de Ushuaia, se dirige a Zona Económica Argentina y quiere aproximarse a Isla Hornos.

a.- Si navega sin asistencia de prácticos chilenos a bordo, puede navegar ajustándose a lo dispuesto en **el artículo 8° Anexo 2 del Tratado de Paz y Amistad.**

b.- No puede ingresar a aguas interiores chilenas, fondear en proximidades Isla Hornos, ni circunnavegar la isla, ni desembarcar pasajeros.

c.- Si la nave desea recalar a Isla Hornos, **deberá ser asistida por prácticos chilenos a bordo**, y previa navegación por aguas interiores chilenas debe cumplir con:

- 1) Recalar a Puerto Williams, para su recepción y despacho a Cabo de Hornos y Zona Económica Exclusiva Argentina.
- 2) Puede ser recibido en Isla Hornos, y desembarcar pasajeros y parte de su dotación.
- 3) Alcaldía de Mar de Isla Hornos está habilitada para permitir el acceso a la isla, de pasajeros y ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 6 ORIGINAL 26.NOV.01 dotación entre el 01 de noviembre y el 15 de marzo.
- 4) Prácticos deben ser desembarcados en alguna de las estaciones de transferencia.

2.- Procede de Zona Económica Argentina, se dirige a Isla Hornos para continuar a Ushuaia.

a.- Sin la presencia de prácticos chilenos a bordo, puede hacer uso del derecho de paso inocente navegando aguas del mar territorial manteniéndose fuera de las líneas de base recta. Puede navegar el Paso Richmond, Paso Picton y Canal Beagle.

b.- No puede ingresar a aguas interiores chilenas, por lo tanto, no puede fondear o desembarcar pasajeros en Isla Hornos, ni circunnavegarla.

c.- Con la asistencia de prácticos chilenos a bordo, embarcados previamente en alguna de las estaciones de transferencia.

- 1) Puede fondear en Caleta León.
- 2) Puede ser recibido en Isla Hornos y desembarcar sus pasajeros y parte de dotación, desde el 01 de noviembre hasta el 15 de marzo, en que está habilitado para ello.

3) Buque es despachado como puerto intermedio.

4) Puede navegar Paso Richmond, Paso Picton y Canal Beagle.

3.- Procede de Zona Económica Argentina, se dirige a Isla Hornos para continuar a puerto chileno habilitado.

a.- Sin la asistencia de prácticos chilenos a bordo, puede hacer uso del derecho de “paso inocente” navegando por el mar territorial, siempre que permanezca fuera de las líneas de base rectas.

1) No puede fondear, ni circunnavegar la isla, ni desembarcar pasajeros en Isla Hornos.

2) Posteriormente debe embarcar prácticos en algunas de las estaciones de transferencia del área, para navegar por aguas interiores chilenas. 3) Debe recalar a primer puerto habilitado para su recepción y despacho.

b.- Con la asistencia de prácticos chilenos a bordo, embarcados previamente en alguna de las estaciones de transferencia. ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR 080/009 7 ORIGINAL 26.NOV.01

1) Puede fondear en Caleta León.

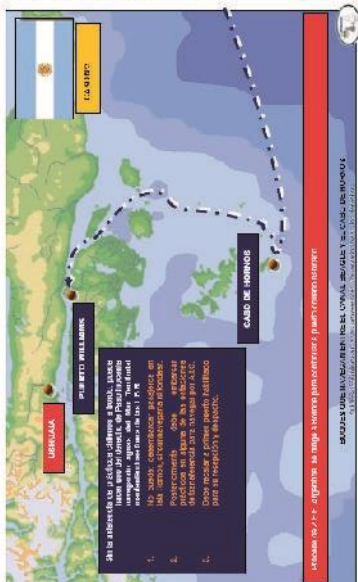
2) Puede ser recibido en Isla Hornos y desembarcar sus pasajeros y parte de dotación. No obstante, **la nave deberá enviar un listado de tripulación y pasajeros con 48 horas de anticipación a su recalada**, con la finalidad de someterlo a la consideración de la Policía de Investigaciones.

Si el buque sin asistencia de patrullas chilenas a bordo, puede navegar de acuerdo al art. 2º Anexo 2 del T.P.A.

1. No puede ingresar a A.T.O. ni brindar ni prestaciones E.Hornos, ni desembarcar ni de ni desembarcar pasajeros.
2. Si el buque desea visitar a Hornos, debe ser asistido por patrullas chilenas y previa navegación por A.T.O. (debe).
3. Recibir en Hornos para la recepción y traslado a Hornos y Z.A.E. Argentina.
4. Puede ser recibido en Hornos y desembarcar pasajeros y parte de la dotación.
5. ALCAMAR Hornos está habilitada para permitir acceso a la isla de pasajeros y desembarco entre 07 de Nov. 2 y 10 de Mar.
6. Patrullas deben de estar presentes en apoyo de las actividades de buque en el.

Procede de Ushuaia, se dirige a Z.A.E. Argentina y quiere aproximarse a Hornos.

BUQUES QUE NAVEGAN ENTRE EL CANAL BEAGLE Y EL CABO DE HORNOS



- 3) Alcaldía de Mar de Isla Hornos está habilitada para permitir el acceso de pasajeros y de dotación entre el 1 de noviembre y el 15 de marzo.
- 4) Buque es despachado como puerto intermedio.
- 5) Puede navegar Paso Richmond, Paso Picton y Canal Beagle.
- 6) En Puerto Williams debe ser recibido formalmente y sus pasajeros deben cumplir los trámites normales de ingreso al territorio nacional.





C.- BUQUES DE TERCERAS BANDERAS

1.- La nave procede de aguas interiores chilenas, pasa a Ushuaia y luego retoma el Canal Beagle para navegar por aguas interiores chilenas con destino la Isla Hornos.

a.- Debe ser asistido por prácticos chilenos.

b.- Puede ser recibido en Isla Hornos. Está autorizado para fondear en dicha isla y desembarcar pasajeros y parte de la dotación.

c.- Si la nave quiere navegar por el Paso Goree y Paso Mar del Sur, debe solicitar autorización de la Dirección General.

d.- En su viaje de regreso del Cabo de Hornos, debe recalar a Puerto Williams, para su recepción y despacho.

2.- La nave viene de puerto chileno, y se dirige a Isla Hornos por aguas interiores chilenas y posteriormente sigue a la Antártica o puerto extranjero:

a.- Debe ser despachado al extranjero en el último puerto chileno.

b.- Debe ser asistido por prácticos chilenos.

c.- Puede ser recibido en Isla Hornos. Está autorizado para fondear en dicha isla y desembarcar pasajeros y parte de la dotación.

TERCERAS BANDERAS
CASO Nº1

PUERTO WILLIAMS

CASO DE HORNOS

LECHERIA

1. Dado un autódromo por "pruebas de prueba".
2. Pádel de prueba en Isla Hornos, con dentro a Isla Hornos y con dentro a Isla Hornos.
3. Dado un autódromo por "pruebas de prueba".
4. Dado un autódromo por "pruebas de prueba".

PROCESO DE ALC, pasa a Lachine y luego refrena el Canal Beagle para navegar por ALC, con dentro a Isla Hornos.

TERCERAS BANDERAS
CASO Nº2

PUERTO WILLIAMS

CASO DE HORNOS

LECHERIA

1. Dado un autódromo por "pruebas de prueba".
2. Pádel de prueba en Isla Hornos, con dentro a Isla Hornos y con dentro a Isla Hornos.
3. Dado un autódromo por "pruebas de prueba".
4. Dado un autódromo por "pruebas de prueba".

PROCESO DE ALC, pasa a Lachine y luego refrena el Canal Beagle para navegar por ALC, con dentro a Isla Hornos.

TERCERAS BANDERAS
CASO Nº3

PUERTO WILLIAMS

CASO DE HORNOS

LECHERIA

1. Dado un autódromo por "pruebas de prueba".
2. Pádel de prueba en Isla Hornos, con dentro a Isla Hornos y con dentro a Isla Hornos.
3. Dado un autódromo por "pruebas de prueba".
4. Dado un autódromo por "pruebas de prueba".

PROCESO DE ALC, pasa a Lachine y luego refrena el Canal Beagle para navegar por ALC, con dentro a Isla Hornos.

TERCERAS BANDERAS
CASO Nº4

PUERTO WILLIAMS

CASO DE HORNOS

LECHERIA

1. Dado un autódromo por "pruebas de prueba".
2. Pádel de prueba en Isla Hornos, con dentro a Isla Hornos y con dentro a Isla Hornos.
3. Dado un autódromo por "pruebas de prueba".
4. Dado un autódromo por "pruebas de prueba".

PROCESO DE ALC, pasa a Lachine y luego refrena el Canal Beagle para navegar por ALC, con dentro a Isla Hornos.

3.- La nave que viene desde puerto extranjero, y quiere desembarcar en la Isla Hornos para luego dirigirse a puerto chileno vía Canal Beagle:

a.- Debe ser asistida por prácticos chilenos. ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 8 ORIGINAL 26.NOV.01

b.- Entre el 1 de noviembre y el 15 de marzo, época de habilitación del Alcalde de Mar de Isla Hornos, puede ser recibida en Isla Hornos, fondear y desembarcar pasajeros y parte de la dotación.





c.- De navegar posteriormente el Canal Beagle, debe ser recibida formalmente en Puerto Williams.



4.- La nave que viene de puerto extranjero o Antártica, desea desembarcar en la Isla Hornos, o circunnavegar la Isla, ingresando a aguas interiores y vuelve a puerto extranjero o Antártica:

a.- Debe ser asistida por prácticos chilenos.

b.- Sólo entre el 1 de noviembre y el 15 de marzo puede ser recibida en Isla Hornos, fondear y desembarcar pasajeros y parte de la dotación.

c.- Debe recalcar en Puerto Williams, para sus trámites de inmigración, o, en caso contrario, solicitar con 48 horas de anticipación a su recalada a la Isla Hornos, el no paso a Puerto Williams, siempre y cuando su track de navegación no contemple puerto en Tierra del Fuego o en el Canal Beagle, para lo cual deberá enviar un listado de su tripulación y pasajeros para que sean inspeccionados por la Policía de Investigaciones. Esta última comunicará a la Alcaldía de Mar si existe una restricción o diligencia respecto de algún pasajero o tripulante. D.- INSTRUCCIONES IMPARTIDAS A PRÁCTICOS DE CANALES (Resolución DGMT. Y MM. ORDINARIO N° 12.100/1 Vrs., de 5 de enero de 1994).

IV.- DISPOSICIONES GENERALES.

A.- Las instrucciones establecidas en la presente cartilla son obligatorias para los señores Pilotos de Canales que naveguen en el área del Canal Beagle, Canales Australes y Estrecho de Magallanes. Su contravención será sancionada en conformidad al título 5 del Reglamento 7-51/6 (1985) – D.S. (M) 397 del 08.MAY.1985.

B.- Durante la navegación, en el ejercicio de sus funciones, los pilotos de canales deberán abstenerse de interrogar a los buques de la Armada de Chile, limitándose exclusivamente a dar respuesta a sus llamados e identificarse adecuadamente.

C.- En el caso de que una nave piloteada por Pilotos de canales chilenos en el área establecida en estas instrucciones sufra un siniestro, deberá seguirse el procedimiento habitual, esto es dar aviso inmediato a la Autoridad Marítima a través de los ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 9 ORIGINAL 26.NOV.01 controles existentes en el área, la cual gestionará con el Mando Naval el zarpe de una unidad de apoyo, en el más breve plazo.

D.- Si durante la navegación en el Canal Beagle Oriental, **los pilotos, son interrogados por controles argentinos, la información que se entregue se concretará a lo siguiente:**

- Nombre del buque
- Bandera
- Puerto de zarpe y destino
- Por último, que navega piloteado por Pilotos chilenos.

E.- Los Pilotos de canales durante la navegación por el Canal Beagle, en buques de tercera bandera, **mantendrán enlace permanente con los controles del área (Carlos – Banner – Snipe – Williams – Navarino – Yamana – Timbales).**

F.- **Los Pilotos de Canales deberán portar una copia del Tratado de Paz y Amistad, y especialmente el Anexo N° 2 que se refiere precisamente a la navegación del Estrecho de Magallanes y Canal Beagle.** Cualquier situación de conflicto no considerada en estas instrucciones, deberá ser resuelta “in situ” a la luz del tratado, informando del hecho a la brevedad a la D.G.T.M. Y M.M. Sin perjuicio de lo anterior, se tendrá presente lo siguiente:

1) En las áreas reguladas por el Tratado, deben aplicarse dichas disposiciones. **No puede aceptarse el argumento esgrimido de que existe un “precedente” anterior al Tratado**, toda vez que, en virtud de dicho instrumento legal, ambas partes acuerdan el régimen de navegación, practica y pilotaje en el Canal Beagle que se especifica en el Anexo N° 2, artículos 11 al 16 y que las estipulaciones sobre navegación en este Tratado SUSTITUYEN CUALQUIER ACUERDO ANTERIOR SOBRE LA MATERIA QUE EXISTIERA ENTRE LAS PARTES (ART. 13).

2) **No es válido argumentar el cumplimiento del reglamento de pilotaje argentino, habida consideración que los reglamentos internos de ambos países deben ajustarse al Tratado.** En caso de discrepancia, prima el tratado internacional. ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 10 ORIGINAL 26.NOV.01

V.- NAVEGACIÓN ENTRE EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y PUERTOS ARGENTINOS EN EL CANAL BEAGLE Y VICEVERSA (ART. 1 – 7 DEL ANEXO 2°).

El dominio del Estrecho de Magallanes pertenece a Chile. Ello fue reconocido por el Tratado de Límites con Argentina de 1881, ratificado en Tratado de Paz y Amistad de 1984 y claramente especificado en el Art. 10° en que se señala que la delimitación allí comprendida en nada altera lo establecido en el Tratado de Límites de 1881 y que, en virtud del Art. V del referido Tratado está neutralizado a perpetuidad el Estrecho de Magallanes y asegura la libre navegación para buques de bandera de todas las naciones. Por Decreto Supremo N° 416 de Julio de 1977 se determinaron las líneas de base recta entre los paralelos 41°S y 56°S, delimitando así el interior del Estrecho. Sus aguas se consideran aguas territoriales.

A.- Conforme a lo contemplado en el Art. 13° y en el Art. 1° del Anexo N° 2 del Tratado de Paz y Amistad, las naves argentinas que naveguen desde el Estrecho de Magallanes en demanda de Ushuaia o Puerto Williams, deben seguir la siguiente ruta:

1.- Desde islote Anxious por Canal Magdalena, Canal Cockburn, Paso Brecknock o Canal Ocasión, prosiguiendo por Canal Unión, Paso Occidental y Paso Norte, continuando luego por Canal Ballenero, Canal O'Brien, Paso Timbales, Brazo

Noroeste del Canal Beagle y Canal Beagle hasta Puerto Williams o viceversa (cartas: SHOA 1201 y 1207). El paso se realizará con Piloto chileno, quien actuará como asesor del comandante o Capitán del buque.

2.- En consecuencia, sólo los buques chilenos podrán utilizar como alternativa el Paso Aguirre.

3.- Para los buques que se dirigen a Ushuaia u otro puerto argentino en la ribera norte del Canal Beagle oriental, el Piloto ejercerá su función entre el punto cuyas coordenadas geográficas son 54° 02',8 de latitud Sur y 70°57',9 de longitud Oeste y el meridiano 68°36'38",5 de longitud Oeste en el Canal Beagle. En la navegación desde o hacia la Boca Oriental del Estrecho de Magallanes, los Pilotos embarcarán o desembarcarán en Bahía Posesión. En la navegación hacia o desde la Boca Occidental del Estrecho de Magallanes, embarcarán o desembarcarán en la estación de transferencia ubicada en latitud 54° 02',8 Sur y longitud 70° 57',9 Oeste.
ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 11 ORIGINAL 26.NOV.01

4.- El Piloto será conducido hacia y desde los puntos citados anteriormente por un medio de transporte chileno.

5.- El paso de los buques argentinos se hará en forma continua e ininterrumpida y en caso de detención o fondeo sólo por "Fuerza Mayor", el Capitán o Comandante argentino lo informará a la autoridad naval chilena más próxima. Las malas condiciones de tiempo o de visibilidad reducida sólo se considerarán como "Fuerza Mayor" cuando los prácticos así lo determinen. En los casos no previstos en el Tratado, los buques argentinos se sujetarán al Derecho Internacional.

6.- Durante el paso no pueden realizar ejercicios o prácticas con armas, aterrizaje o recepción de aeronaves, embarco o desembarco de personas, etc., en general ninguna actividad que no diga relación con el derecho a paso, que pueda perturbar la seguridad y los sistemas de comunicación. Todos los buques deben navegar enarbolando su pabellón durante las horas de luz diurna, y sus luces de navegación encendidas después del ocaso o con condiciones de visibilidad reducida.

VI.- NAVEGACIÓN ENTRE PUERTOS ARGENTINOS EN EL CANAL BEAGLE Y LA ANTÁRTICA Y VICEVERSA, O ENTRE PUERTOS ARGENTINOS EN EL CANAL BEAGLE Y LA Z.E.E. ARGENTINA ADYACENTE AL LIMITE MARÍTIMO ENTRE CHILE Y ARGENTINA Y VICEVERSA (ART. 8 Y 9 DEL ANEXO 2 DEL TRATADO).

A.- Sólo las naves argentinas que proceden de puertos argentinos en el Canal Beagle y se dirigen hacia el Océano Atlántico y/o la Antártica, gozarán de facilidades de navegación sin Piloto chileno ni aviso para el paso a través de aguas interiores chilenas exclusivamente por la siguiente ruta: Paso Picton y Richmond siguiendo a partir del punto fijado por las coordenadas 55° 21',0 de latitud Sur y 66° 41',0 de longitud Oeste, la dirección general del arco comprendido entre 090° y 180°

geográficos verdaderos, para salir al mar territorial chileno, o cruzando el mar territorial chileno en dirección general del arco comprendido entre el 270° y 000° geográficos verdaderos y continuando por los Pasos Richmond y Picton (Carta III del tratado). ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 12 ORIGINAL 26.NOV.01

B.- Los buques de terceras banderas que ingresen al Canal Beagle por los pasos Richmond y Picton están obligados a utilizar Piloto chileno, puesto que la excepción contemplada en el artículo 8° es sólo para los buques argentinos. En consecuencia, los buques de terceras banderas provenientes de la Antártica o Z.E.E. embarcarán Piloto chileno en la estación de transferencia de Pilotos de Paso Richmond, el cual conducirá el buque hasta un punto del track al N.W. de Islote Snipe, donde transferirá su función al piloto argentino. Similarmente se actuará en el tránsito inverso.

VII.- NAVEGACIÓN HACIA Y DESDE EL NORTE POR EL ESTRECHO DE LE MAIRE (ART. 10°).

En dicha navegación los buques chilenos gozan de facilidades de navegación para el paso de este estrecho, sin Piloto argentino ni aviso, en las condiciones señaladas en los Artículos 3°, 4° y 5° del Anexo II.



VIII.- RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN, PRACTICAJE Y PILOTAJE EN EL CANAL BEAGLE (ANEXO N° 2; ART. 11°-16°)

A.- En el Canal Beagle, a ambos lados del límite existente entre el meridiano 68°36'38",5 de longitud Oeste y el meridiano 66°25',0 de longitud Oeste, el Tratado establece un régimen de navegación, practicafe y pilotaje.

B.- Existe libertad de navegación para buques chilenos y argentinos y no están obligados a tomar piloto en dicho tramo (Anexo N° 2, art. 15°).

C.- Los buques de guerra de terceras banderas que se dirijan a un puerto de una de las Partes en el Canal Beagle, deberán contar con autorización de dicha Parte, quien le informará a la otra del arribo o zarpe de un buque de guerra extranjero.

D.- Los buques de terceras banderas que naveguen desde o hacia un puerto situado en dicho tramo deberán cumplir el Reglamento de Pilotaje y Practicaje del país del puerto de zarpe o de destino.

E.- Toda nave de tercera bandera, cuya ruta de navegación comprende el Canal Beagle desde el Este y se dirige a aguas interiores chilenas, sin tocar puerto argentino en dicho Canal, deberá embarcar los Pilotos chilenos sólo en las estaciones de transferencia de pilotos debidamente autorizadas debiendo ser recepcionadas por la primera Autoridad Marítima chilena dentro de esta ruta. ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 13 ORIGINAL 26.NOV.01

F.- Si una nave de tercera bandera con Pilotos de canales chilenos a bordo, después de zarpar desde Puerto Williams y navegar por el Canal Beagle con rumbo weste, cuyo track de navegación no contempla su recalada en Ushuaia, y en su navegación a la cuadra de este puerto, la Autoridad Marítima argentina pretende el embarco de pilotos argentinos, para que efectúen la navegación hasta el límite en Rocas Contramaestre Perón, se deberá seguir el siguiente procedimiento:

1.- Notificar al Capitán de la nave que la Autoridad argentina está violando el artículo 15°, inciso 2° del Anexo N° 2 del Tratado de Paz y Amistad entre ambas naciones y que su navegación se encuentra sujeta a la legislación chilena que para el caso dispone lo siguiente: La navegación desde su puerto de despacho al de destino debe ser continua y por las rutas comerciales establecidas en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje. En caso de cualquier detención o cambio de puerto prefijado de recalada o recalada forzosa, deberá requerir la autorización y dar aviso correspondiente a la Autoridad Marítima chilena.

2.- Si el Capitán de la nave, a pesar de lo informado por el piloto chileno, insiste en detener la nave y embarcar piloto argentino, el piloto chileno estampará y entregará una protesta, la cual deberá ser firmada por el Capitán y le notificará que será sancionado por la Autoridad Marítima chilena. De lo anterior se notificará inmediatamente a la Autoridad Marítima chilena. En el caso que el Capitán de la nave se negare a firmar la protesta, se dejará constancia en el mismo documento, indicando que se ha negado a firmarlo, y en lo posible, el nombre de los miembros de la dotación que hayan presenciado la entrega de la protesta y la negación del Capitán.

3.- En la ruta entre el Paso Mackinlay y Cabo San Pío en el Beagle Oriental, el track de navegación de las naves piloteadas por Pilotos chilenos deberá pasar por el norte de Islote Snipe. ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 14 CAMBIO 1 16-OCT06

4.- Toda nave argentina o de tercera bandera que viene desde el Weste y se dirige a Ushuaia, vía canales interiores chilenos, deberá llevar Pilotos chilenos quienes cumplirán sus funciones hasta el meridiano 68°36'38",5 de longitud Weste, límite en que podrán embarcar los prácticos argentinos. Los Pilotos chilenos informarán al Capitán de la nave de la existencia del Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Argentina, insistiendo en la necesidad de arribar al citado meridiano puntualmente a la hora acordada por la nave con la autoridad marítima o agencia naviera de Ushuaia, a fin de evitar incidentes que pudieren producirse por el hecho de sobrepasar el referido meridiano hacia el Este con Pilotos chilenos a bordo, sin haberse producido el embarque de los prácticos argentinos. Si el Capitán de la nave, con el propósito de evitar pérdidas de tiempo insiste en continuar la navegación, no obstante, no haberse embarcado los pilotos argentinos, se le indicará que con su proceder violará un tratado internacional. En consecuencia, deberá retromarchar manteniéndose al weste del meridiano 68° 36' 38",5 de longitud Weste bajo el control de los Pilotos chilenos, hasta que se embarquen los pilotos argentinos y puedan ejercer sus funciones a partir de dicho meridiano.

5.- Desde que asume sus funciones el práctico argentino, el o los Pilotos chilenos harán abandono del puente de gobierno, salvo que sean invitados a permanecer en él.

IX.- TRASLADO DE PILOTOS CHILENOS HACIA Y DESDE USHUAIA

Para asistir al pilotaje de buques de bandera argentina, conforme a lo previsto en el inciso quinto del artículo 2, del Anexo 2, del Tratado de Paz y Amistad con Argentina, desde y hacia Ushuaia, el traslado de los pilotos chilenos se realizará hacia y desde Puerto Williams, por un medio de transporte argentino. Para asistir al pilotaje de buques de terceras banderas que naveguen desde y hacia Ushuaia, el traslado de los pilotos chilenos hacia dicho puerto o desde el mismo hacia territorio chileno o en tránsito por otro país, se realizará por cualquier medio de transporte. ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 15 ORIGINAL 26-NOV-

01

X.- OTRAS SITUACIONES

A.- Si una nave de tercera bandera zarpa de un puerto chileno habilitado con destino a Ushuaia, Cabo de Hornos, puerto chileno, etc., lo hará con Piloto chileno hasta el meridiano 68°36'38",5 Weste del Canal Beagle, en que lo tomará el práctico argentino hasta Ushuaia. Luego deberá recalar a Puerto Williams en que deberá ser recepcionado a fin de revisar su documentación para ver si cumple con normativa

internacional sobre seguridad marítima y protección del medio ambiente. Desde este punto retomará el control el Piloto chileno. Una vez que ingrese al Canal Beagle Oriental de vuelta desde el Cabo de Hornos, y debido a que no irá a un puerto argentino en el Canal Beagle, sino que se dirige a un puerto chileno fuera de éste, deberá recalar fondeando en Puerto Williams, y en consecuencia se aplicará el reglamento de pilotaje chileno. Por consiguiente, continuará su navegación sólo con Pilotos chilenos.

B.- En caso que el piloto argentino pretenda tomar el control del pilotaje de la nave en Cabo San Pío, se deberá informar al Capitán de la nave que ello no corresponde. Si el Capitán decide navegar con el piloto argentino, el Piloto chileno iniciará el procedimiento de protesta en los mismos términos del punto 5.6., letra b) de las presentes instrucciones.





C.- Si un buque de tercera bandera viene desde el Cabo de Hornos hacia Ushuaia, debe embarcar Piloto chileno para ejecutar el control de la navegación entre Cabo de Hornos y Cabo San Pío, donde lo entregará al piloto argentino para que lo conduzca hacia Ushuaia.



C.- Si la nave de tercera bandera zarpa desde Ushuaia con destino al Cabo de Hornos y posteriormente se dirige a un puerto chileno, el pilotaje argentino debe limitarse exclusivamente desde Ushuaia hasta San Pío, lugar en que lo tomará el Piloto chileno hasta su puerto de destino. Si dicha nave navega después de Cabo San Pío, por aguas

interiores chilenas, hasta el Cabo de Hornos y viceversa, deberá navegar con Piloto chileno, incluyendo su navegación por el Canal Beagle, a menos que se dirija a Ushuaia en cuyo caso el piloto argentino ejercerá a partir del Cabo San Pío hasta Ushuaia. Si se dirige a otro puerto chileno fuera del Canal Beagle, deberá ir con Piloto chileno, y recalar fondeando en Puerto Williams. ORDINARIO / PERMANENTE CIRCULAR O-80/009 16 ORIGINAL 26-NOV-01 De no aceptarse dicho procedimiento por el Capitán de la nave o el piloto argentino, se aplicará lo dispuesto en el punto 5.-, letra f.-, número 2), precedente.

D.- Igualmente, si una nave de tercera bandera zarpa de un puerto chileno habilitado con destino a Ushuaia, Cabo de Hornos, puerto chileno, etc., y opte por emplear la ruta de Paso Picton – Paso Richmond, deberá aplicar lo establecido en el párrafo anterior, de las presentes instrucciones.

TRATADO DE PAZ Y AMISTAD EN CUANTO A DELIMITACIÓN MARÍTIMA

Delimitación Marítima

Artículo 7°

El límite entre las respectivas soberanías sobre el mar, suelo y subsuelo de la República Argentina y de la República de Chile en el Mar de la Zona Austral a partir del término de la delimitación existente en el Canal Beagle, esto es, el punto fijado por las coordenadas 55° 07',3 de latitud Sur y 66° 25',0 de longitud Oeste, será la línea que una los puntos que a continuación se indican:

A partir del punto fijado por las coordenadas 55° 07',3 de latitud Sur y 66° 25',0 longitud Oeste (punto A), la delimitación seguirá hacia el Sudeste una línea loxodrómica hasta un punto situado entre las costas de la Isla Nueva y de la Isla Grande de Tierra del Fuego, cuyas coordenadas son 55° 11',0 de latitud Sur y 66° 04',7 de longitud Oeste (punto B); desde allí continuará en dirección Sudeste en un ángulo de cuarenta y cinco grados, medido en dicho punto B, y se prolongará hasta el punto cuyas coordenadas son 55° 22', 9 de latitud Sur y 65° 43',6 de longitud Oeste (punto

C); seguirá directamente hacia el Sur por dicho meridiano hasta el paralelo **56° 22',8 de latitud Sur (punto D);** desde allí continuará por ese paralelo situado a veinticuatro millas marinas al Sur del extremo más austral de la Isla Hornos, hacia el Oeste hasta su intersección con el meridiano correspondiente al punto más austral de dicha Isla Hornos en las coordenadas **56° 22',8 de latitud Sur y 67° 16',0 de longitud Oeste (punto E);** desde allí el límite continuará hacia el Sur hasta el punto cuyas coordenadas son **58° 21',1 de latitud Sur y 67° 16',0 longitud Oeste (punto F).** La línea de delimitación marítima anteriormente descrita queda representada en la Carta I.

Las Zonas Económicas Exclusivas de la República Argentina y de la República de Chile se extenderán respectivamente al Oriente y al Occidente del límite así descrito.

Al Sur del punto final del límite (punto F), la Zona Económica Exclusiva de la República de Chile se prologará, hasta la distancia permitida por el derecho internacional, al Occidente del meridiano 67° 16',0 de longitud Oeste, deslindando al Oriente con el alta mar.

Artículo 8°

Las Partes acuerdan que, en el espacio comprendido entre el Cabo de Hornos y el punto más oriental de la Isla de los Estados, los efectos jurídicos del mar territorial quedan limitados, en sus relaciones mutuas, a una franja de tres millas marinas medidas desde sus respectivas líneas de base.

En el espacio indicado en el inciso anterior, cada Parte podrá invocar frente a terceros Estados la anchura máxima de mar territorial que le permita el derecho internacional.

Artículo 10°

La República Argentina y la República de Chile acuerdan que en el término oriental del Estrecho de Magallanes, determinado por Punta Dungenes en el Norte y Cabo del Espíritu Santo en el Sur, el límite en sus respectivas soberanías será la línea recta que una el “Hito Ex-Baliza Dungeness”, situado en el extremo de dicho accidente geográfico, y el “Hito I Cabo del Espíritu Santo” en Tierra del Fuego.

La línea de delimitación anteriormente descrita queda representada en la Carta II.

La soberanía de la República Argentina y la soberanía de la República de Chile sobre el mar, suelo y subsuelo se extenderán, respectivamente, al Oriente y al Occidente de dicho límite.

La delimitación aquí convenida en nada altera lo establecido en el Tratado de Límites de 1881, de acuerdo con el cual el Estrecho de Magallanes está neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las naciones en los términos que señala su Artículo V.

La República Argentina se obliga a mantener, en cualquier tiempo y circunstancias, el derecho de los buques de todas las banderas a navegar en forma expedita y sin obstáculos a través de sus aguas jurisdiccionales hacia y desde el Estrecho de Magallanes.

Artículo 11°

Las Partes se reconocen mutuamente las líneas de base rectas que han trazado en sus respectivos territorios.

[illegible]

GUÍA APLICACIÓN TRATADO DE PAZ Y AMISTAD - PILOTAJE Y PRACTICAJE AREA CANAL BEAGLE NAVES TERCERA BANDERA

Advertencia: La información proporcionada en esta Guía es sólo referencial para una mejor comprensión y facilitar la toma de decisiones de los prácticos de canales. En ningún caso reemplaza lo suscrito en el "Tratado de Paz y Amistad de 1984" (TPA) o lo dispuesto en las directivas vigentes, emanadas por el DGTM y MM, respecto del pilotaje en el área Canal Beagle.

CASO	DIRECCIÓN DE LA NAVE		PILOTAJE Y PRACTICAJE EN CANAL Y PUERTOS EN EL CANAL BEAGLE		PUERTO RECALADA
	DESDE EL	INGRESO CANAL BEAGLE	DESTINO	PILOTAJE CANAL BEAGLE	
1TB			PUERTO WILLIAMS	CHILE. Desde boca E canal Beagle (PS CHI al N.P. Waller) hasta la recalada en Puerto Williams. Nota: Puerto Williams es el puerto chileno habilitado en el área para Recepción/Despacho e ingreso/salida del territorio nacional.	CHI
2TB		Por boca E canal Beagle	USHUAIA	ARGENTINA. Desde boca E canal Beagle (PS ARG al S.C. San Pio) hasta la recalada en Ushuaia.	ARG
3TB			Aguas interiores Chilenas (Corraler Fueguinos)	CHILE. Desde boca E canal Beagle (PS CHI al N.P. Waller) hacia Brazo NW y ruta canales fueguinos TPA hasta el Estrecho de Magallanes, debiendo recalcar en Puerto Williams como primer puerto chileno habilitado para Recepción e ingreso al territorio nacional. Nota: Ingreso al territorio nacional es requisito para autorizar navegación por aguas interiores chilenas. Consideración: Si la nave recalca transitoriamente en Ushuaia, aplicar caso 2TB antes de la recalada y luego caso 2ATB después del zarpe.	CHI
4TB	ESTE		PUERTO WILLIAMS	CHILE. Desde acceso S paso Richmond (PS CHI al S.P. Richmond) hasta la recalada en Puerto Williams. Ref: TPA Anexo N° 2 Art. 8 (No aplica porque no es nave argentina). Nota: Puerto Williams es el puerto chileno habilitado en el área para Recepción/Despacho e ingreso/salida del territorio nacional.	CHI
5TB	ZEE Argentina o Antártica	Por pasos Richmond y Picton	USHUAIA	CHILE. Desde acceso S paso Richmond (PS CHI al S.P. Richmond) hasta PS ARG al N.I. Les Éclairures, debiendo recalcar en Puerto Williams como primer y último puerto chileno habilitado para Recepción e ingreso al territorio nacional y sucesivo Despacho y salida del territorio nacional. Ref: TPA Anexo N° 2 Art. 8 (No aplica porque no es nave argentina). Nota: Ingreso al territorio nacional es requisito para autorizar navegación por aguas interiores chilenas.	CHI ARG
6TB			Aguas interiores Chilenas (Corraler Fueguinos)	CHILE. Desde acceso S paso Richmond (PS CHI al S.P. Richmond) hacia Brazo NW y ruta canales fueguinos TPA hasta el Estrecho de Magallanes, debiendo recalcar en Puerto Williams como primer puerto chileno habilitado para Recepción e ingreso al territorio nacional. Ref: TPA Anexo N° 2 Art. 8 (No aplica porque no es nave argentina). Nota: Ingreso al territorio nacional es requisito para autorizar navegación por aguas interiores chilenas. Consideración: Si la nave recalca transitoriamente en Ushuaia, aplicar caso 5TB antes de la recalada y luego caso 2ATB después del zarpe.	CHI

CASO	DIRECCIÓN DE LA NAVE		PILOTAJE Y PRACTICAJE EN CANAL Y PUERTOS EN EL CANAL BEAGLE	
	DESDE EL	INGRESO CANAL BEAGLE	DESTINO	PUERTO RECALADA
7TB			PUERTO WILLIAMS	CHILE. Desde Cabo de Hornos por aguas interiores chilenas transitando por paso Richmond o paso Gorée hasta la recalada en Puerto Williams. <i>Ref. TPA Anexo N° 2 Art. 8 (No aplica porque no es nave argentina).</i> Nota. Ingreso al territorio nacional es requisito para autorizar aproximación y navegación aguas interiores chilenas área Cabo de Hornos y desembarco en isla Hornos. Nota. Puerto Williams es el puerto chileno habilitado en el área para Recepción/Despacho e Ingreso/salida del territorio nacional.
8TB	ESTE	Por pasos Richmond y Picton o Por pasos Gorée (Autorización) y Picton	USHUAIA	CHILE. Desde Cabo de Hornos por aguas interiores chilenas transitando por paso Richmond o paso Gorée hasta PS ARG al N.I. Les Eclaireurs, debiendo recalcar en Puerto Williams, como último puerto chileno habilitado para Despacho y salida del territorio nacional. <i>Ref. TPA Anexo N° 2 Art. 8 (No aplica porque no es nave argentina).</i> Nota. Ingreso al territorio nacional es requisito para autorizar aproximación y navegación aguas interiores chilenas área Cabo de Hornos y desembarco en isla Hornos. Consideración especial. De provenir de ZEE Argentina o Antártica directo al Cabo de Hornos, se cumplirá dicha recalada en Puerto Williams con posterioridad a su aproximación y tránsito por aguas interiores chilenas área Cabo de Hornos, lo que debe ser autorizado previamente. En este caso, Puerto Williams será el primer y último puerto chileno habilitado para Recepción e ingreso al territorio nacional y suceso Despacho y salida del territorio nacional.
9TB			Aguas interiores Chilenas (Canales fueguinos)	CHILE. Desde Cabo de Hornos por aguas interiores chilenas, transitando por paso Richmond o paso Gorée y paso Picton, hacia Brazo NW y ruta canales fueguinos TPA hasta el Estrecho de Magallanes, debiendo recalcar en Puerto Williams como primer puerto chileno habilitado para Recepción e ingreso al territorio nacional, si dicho trámite no ha sido cumplido anteriormente en otro puerto chileno habilitado. <i>Ref. TPA Anexo N° 2 Art. 8 (No aplica porque no es nave argentina).</i> Nota. Ingreso al territorio nacional es requisito para autorizar navegación por aguas interiores chilenas. Consideración. Si la nave recalca transitoriamente en Ushuaia, aplicar caso 8TB antes de la recalada y luego caso 24TB después del zarpe.

CASO		DIRECCIÓN DE LA NAVE		PILOTAJE Y PRACTICAJE EN CANAL Y PUERTOS EN EL CANAL BEAGLE		PUERTO RECALADA
	DESDE EL	SALIDA CANAL BEAGLE	DESTINO	PILOTAJE CANAL BEAGLE		
10TB		Por pasos Picton y Richmond o Por pasos Picton y Gorée (Autorización)	Aguas interiores Chilenas del Cabo de Hornos y desde allí a ZEE Argentina o Antártica	CHILE. Desde Estrecho de Magallanes por ruta canales fueguinos TPA, transitando por paso Picton y paso Richmond o paso Gorée y aguas interiores chilenas, hasta área Cabo de Hornos, debiendo recalcar en Puerto Williams como último puerto chileno habilitado para Despacho y salida del territorio nacional, si dicho trámite no ha sido cumplido anteriormente en otro puerto chileno habilitado. <i>Ref. TPA Anexo N° 2 Art. 8 (No aplica porque no es nave argentina).</i> Nota: Si después del Cabo de Hornos continúa a ZEE Argentina o Antártica, al Despacho en Puerto Williams, u otro puerto, como último puerto chileno habilitado; se le autoriza aproximación y navegación aguas interiores chilenas área Cabo de Hornos y desembarco en Isla Hornos. Consideración especial: En caso de dirigirse a Ushuaia después del Cabo de Hornos, se cumplirá dicha recalada en Puerto Williams sólo con posterioridad a su aproximación y tránsito por aguas interiores chilenas área Cabo de Hornos. En este caso, Puerto Williams será el último puerto chileno habilitado para Despacho y salida del territorio nacional. Consideración: Si la nave recalca transitoriamente en Ushuaia, aplicar caso 14TB antes de la recalada y luego caso 20TB después del zarpe.		
11TB	WESTE Aguas interiores Chilenas (Canales fueguinos)		ZEE Argentina o Antártica	CHILE. Desde Estrecho de Magallanes por ruta canales fueguinos TPA hasta salir por acceso 5 paso Richmond (P5 CHI al S.P. Richmond), debiendo recalcar en Puerto Williams como último puerto chileno habilitado para Despacho y salida del territorio nacional, si dicho trámite no ha sido cumplido anteriormente en otro puerto chileno habilitado. <i>Ref. TPA Anexo N° 2 Art. 8 (No aplica porque no es nave argentina).</i> Consideración: Si la nave recalca transitoriamente en Ushuaia, aplicar caso 14TB antes de la recalada y luego caso 21TB después del zarpe.		
12TB		Por boca E canal Beagle	ZEE Argentina o Antártica	CHILE. Desde Estrecho de Magallanes por ruta canales fueguinos TPA hasta salir por boca E C. Beagle (P5 CHI al N. P. Waller), debiendo recalcar en Puerto Williams como último puerto chileno habilitado para Despacho y salida del territorio nacional, si dicho trámite no ha sido cumplido anteriormente en otro puerto chileno habilitado. Consideración: Si la nave recalca transitoriamente en Ushuaia, aplicar caso 14TB antes de la recalada y luego caso 22TB después del zarpe.		
13TB			PUERTO WILLIAMS	CHILE. Desde Estrecho de Magallanes por ruta canales fueguinos TPA hasta la recalada en Puerto Williams. Nota: Puerto Williams es el puerto chileno habilitado en el área para Recepción/Despacho e Ingreso/salida del territorio nacional.		
14TB			USHUAIA	CHILE. Desde Estrecho de Magallanes por ruta canales fueguinos TPA hasta Long. 68° 36' 38" 5 W; donde pilotaje cambia a Argentina. ARGENTINA. Desde Long. 68° 36' 38" 5 W hasta la recalada en Ushuaia. Nota: Despacho y salida del territorio nacional en último puerto chileno habilitado.		

CASO	DIRECCIÓN DE LA NAVE			PILOTAJE Y PRACTICAJE EN CANAL Y PUERTOS EN EL CANAL BEAGLE		PUERTO RECALADA
	ZARPE	AL	SALIDA CANAL BEAGLE	DESTINO	PILOTAJE CANAL BEAGLE	
157B	E	Por pasos Picton y Richmond o Por pasos Picton y Gorée (Autorización)	Aguas interiores Chilenas del Cabo de Hornos y desde allí a ZEE Argentina o Antártica	CHILE. Desde el zarpe de Puerto Williams transitando por paso Richmond o paso Gorée y aguas interiores chilenas hasta el Área Cabo de Hornos. <i>Ref. TPA Anexo N° 2 Art. 8 (No aplica porque no es nave argentina).</i> Nota. Si después del Cabo de Hornos continúa a ZEE Argentina o Antártica, al Despacho en Puerto Williams como último puerto chileno habilitado; se le autoriza aproximación y navegación aguas interiores chilenas área Cabo de Hornos y desembarco en Isla Hornos. Consideración especial. En caso de dirigirse a Ushuaia después del Cabo de Hornos, debe recalcar en Puerto Williams con posterioridad a su aproximación y tránsito por aguas interiores chilenas área Cabo de Hornos. En este caso, Puerto Williams será el último puerto chileno habilitado para Despacho y salida del territorio nacional.	No hay	
167B		ZEE Argentina o Antártica	CHILE. Desde el zarpe de Puerto Williams hasta salir por acceso S paso Richmond (PS CHI al S P. Richmond) o paso Gorée. <i>Ref. TPA Anexo N° 2 Art. 8 (No aplica porque no es nave argentina).</i> Nota. Puerto Williams es el último puerto habilitado para Despacho y salida del territorio nacional.	No hay		
177B	W	Por boca E canal Beagle	ZEE Argentina o Antártica	CHILE. Desde el zarpe de Puerto Williams hasta salir por boca E canal Beagle (PS CHI al N P. Waller). Nota. Puerto Williams es el último puerto chileno habilitado para Despacho y salida del territorio nacional.	No hay	
187B			USHUAIA	CHILE. Desde el zarpe de Puerto Williams hasta PS ARG al N I. Les Eclaireurs. Nota. Puerto Williams es el último puerto chileno habilitado para Despacho y salida del territorio nacional.	ARG	
197B		Por Brazo NW	Aguas interiores Chilenas (Canales fueguinos)	CHILE. Desde el zarpe de Puerto Williams hacia el Brazo NW y ruta canales fueguinos TPA, hasta el Estrecho de Magallanes. Consideración. Si la nave recalca transitoriamente en Ushuaia, aplicar caso 187B antes de la recalada y luego caso 247B después del zarpe.	No hay	

DIRECCIÓN DE LA NAVE				PILOTAJE Y PRÁCTICA EN CANAL Y PUERTOS EN EL CANAL BEAGLE		PUERTO RECALADA
CASO	ZARPE	AL	SALIDA CANAL BEAGLE	DESTINO	PILOTAJE CANAL BEAGLE	
20TB	USHUAIA	E	Por pasos Picton y Richmond o por pasos Picton y Gorée (Autoriza- ción)	Aguas interiores Chilenas del Cabo de Hornos y desde allí a ZEE Argentina o Antártica	ARGENTINA. Desde el zarpe de Ushuaia hasta al ENE y 1 milla banco Herradura, donde pilotaje cambia a Chile, debiendo recalcar en Puerto Williams, como puerto chileno habilitado para Recepción e ingreso al territorio nacional. CHILE. Desde al ENE y 1 milla banco Herradura, transitando por paso Richmond o paso Gorée y aguas interiores chilenas, hasta el área Cabo de Hornos. Ref. TPA Anexo N° 2 Art. 8 (No aplica porque no es nave argentina). Nota. Si después del Cabo de Hornos continúa a ZEE Argentina o Antártica, al Despacho en Puerto Williams, como último puerto chileno habilitado; se le autoriza aproximación y navegación aguas interiores chilenas área Cabo de Hornos y desembarco en Isla Hornos. Consideración especial. En caso de regresar a Ushuaia después del Cabo de Hornos, debe recalcar en Puerto Williams con posterioridad a su aproximación y tránsito por aguas interiores chilenas área Cabo de Hornos. En este caso, Puerto Williams será el último puerto chileno habilitado para Despacho y salida del territorio nacional.	CHI
21TB				ZEE Argentina o Antártica	ARGENTINA. Desde el zarpe de Ushuaia hasta PS ARG al S fero Pampa de los Indios; donde pilotaje cambia a Chile. Ref. TPA Anexo N° 2 Art. 8 (No aplica porque no es nave argentina). CHILE. Desde PS ARG Pampa de los Indios hasta salir por acceso S paso Richmond (PS CHI al S P. Richmond).	No hay
22TB			Por boca E canal Beagle	ZEE Argentina o Antártica	ARGENTINA. Desde el zarpe de Ushuaia hasta salir por boca E canal Beagle (PS ARG al S C. San Pio).	No hay
23TB				PUERTO WILLIAMS	ARGENTINA. Desde el zarpe de Ushuaia hasta al ENE y 1 milla banco Herradura, donde el pilotaje cambia a Chile. Nota. Puerto Williams es el puerto chileno habilitado en el área para Recepción/Despacho e ingreso/salida del territorio nacional.	CHI
24TB		W	Por Brazo NW	Aguas interiores Chilenas (Canales fueguinos)	ARGENTINA. Desde el zarpe de Ushuaia hasta Lat. 68° 36' 38" S W, donde pilotaje cambia a Chile. CHILE. Desde Lat. 68° 36' 38" S W hacia Brazo NW y ruta canales fueguinos TPA hasta el Estrecho de Magallanes. Nota. Recepción e ingreso territorio nacional en próximo puerto chileno habilitado.	No hay

Título XVII. Algunos pasos de interés

Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:



Notas:

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no handwriting or other markings on the paper.

Notas:

