

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA

1.0 DIRECTEMAR (DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO)

- ORGANIZACIÓN
- MISIÓN Y VISIÓN

1.1 GOBERNACIONES MARÍTIMAS

- JURISDICCIÓN
- FUNCIONES

1.2 CAPITANIAS DE PUERTO

- JURISDICCIÓN
- RESOLUCIONES LOCALES
- CIRCULARES LOCALES
- NORMATIVAS LOCALES

1.3 MAR TERRITORIAL

- DEFINICIONES

1.4 PERSONAL MARÍTIMO

- GENTE DE MAR
- NAVES MENORES

NOMENCLATURA A BORDO

1.1 NOMENCLATURA NAUTICA

1.2 EMBARCACIONES MENORES

1.3 TERMINOS RELATIVOS A LA NAVE

1.4 ELEMENTOS DE CUBIERTA

BUCALEMU	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
-----------------	---	---------

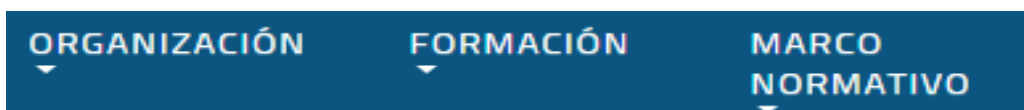
UNIDAD 1

REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA

ORGANIGRAMA DE LA DIRECTEMAR



**PARA OBTENER INFORMACIÓN DE DIRECTEMAR.
INGRESAR www.diretemar.cl**



Marco normativo

Encontrará Reglamentos, Circulares, Publicaciones, entre otras instrucciones.

Para instrucciones locales, como resoluciones, instructivos, circulares relacionadas con el puerto, debe ingresar directamente a:

"Marco Normativo"

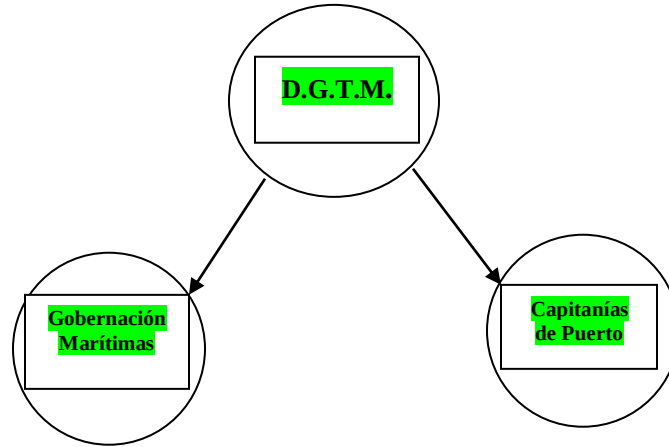
"Resoluciones locales"

Aquí, en Resoluciones Locales, encontrará todas las instrucciones locales de cada Puerto que le permitirá proceder de acuerdo a sus necesidades operacionales.

Bucalemu Lanchas Ltda.
Celular: (+56 9) 93332121
Avda. Errázuriz 755, Piso 4, Oficina 406, Valparaíso, Chile.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Recordar permanentemente que la Autoridad Marítima, quien por intermedio del Gobernador Marítimo y por el mismo mandata al Capitán de Puerto, ejercerá el rol de "Autoridad".



Misión

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, es el organismo de alto nivel de la Armada de Chile que como servicio público del Estado de Chile, cautela el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales vigentes, para dar seguridad marítima, proteger la vida humana en el mar, zonas fluviales y lacustres; preservar el medio ambiente acuático y los recursos naturales marinos; ejercer la policía marítima y fiscalizar y regular las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo de su jurisdicción, con el propósito de contribuir al desarrollo marítimo de la nación.

Visión

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante para contribuir al desarrollo marítimo de la nación, considera y establece lo siguiente:

- Proteger la Vida Humana en el Mar.
- Proteger el Medio ambiente acuático y los Recursos Naturales Marinos.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

- Regular las actividades y cautela el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales.

Como Autoridad MARÍTIMA: El Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, que será la Autoridad Superior, los Gobernadores Marítimos, los Capitanes de Puerto, los Alcaldes de Mar de acuerdo a las atribuciones específicas que el Director General determine y los cónsules, en los casos que la ley señale.

Para dar cumplimiento a lo anterior, Directemar tiene como apoyo técnico, el libro "L" publicación que permite y entrega todo lo relacionado con las leyes y reglamentos nacionales conductas y deberes, del personal interno, como el de la Marina Mercante:

PUBLICACIONES: *Aquí usted encontrará todo lo relacionado con leyes y reglamentos que deberá respetar y cumplir, teniendo presente que como Capitán o Patrón de la embarcación es el representante ante el Armador, en este caso Bucalemu Lanchas.*

Las Leyes, Reglamentos, disposiciones, regulaciones, disposiciones, circulares y resoluciones locales en cada puerto de la república deben ser conocido y debidamente aplicado por el Patrón de Nave Menor a cargo de la embarcación, cuando le corresponda tomar el mando de la embarcación por sí mismo.-

El Patrón embarcado y cumpliendo el rol como tal, al momento de firmar la recepción/entrega del cargo automáticamente asume las responsabilidades que aplica, tanto el sistema de gestión de Bucalemu Lanchas, como lo establecido en la legislación marítima nacional.

Considerar lo siguiente:

LEY DE NAVEGACIÓN

LEY DE FOMENTO DE LA MARINA MERCANTE

LEY ORGANICA DE LA DIRECTEMAR

REGLAMENTO TRABAJO A BORDO

REGLAMENTO DE FORMACIÓN Y TITULACIÓN PARA LA GENTE DE MAR

Estas recomendaciones, tanto de leyes, como de reglamentos – usted – podrá encontrar en la página de Directemar.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

www.directemar.cl

marco normativo

link reglamentos marítimos

link leyes

link otros de interés

Importante es recordar que:

Los Patrones de Nave Menor han sido ingresados al Reglamento de Formación y Titulación para la Gente de Mar bajo el decreto supremo DS: 127 modificado, por lo que asumen deberes, responsabilidades y tareas propias del cargo, teniendo como respuesta ante la posibilidad de accidentes, que involucre la falta de ética, definida como:

La ética profesional del patrón de nave menor exige el cumplimiento estricto de la normativa marítima y la protección de la vida humana en el mar. Se basa en tres pilares fundamentales: la **seguridad**, la **responsabilidad medioambiental** y el **liderazgo ético** de la tripulación.

Deberá dar cumplimiento a lo siguiente;

Seguridad de la Vida Humana y Protección

Prioridad absoluta: La salvaguarda de la vida humana está por encima de cualquier carga o itinerario.

Preparación: Mantener los equipos de comunicación y salvamento (chalecos, balsas, extintores) en perfecto estado, realizando los protocolos de emergencia.

Responsabilidad Medioambiental

Cuidado del entorno: Respetar la normativa (como el Artículo 142 de la Ley de Navegación), evitando estrictamente arrojar basura, hidrocarburos o residuos nocivos a mares, ríos o lagos.

Sostenibilidad: Fomentar prácticas de navegación sustentables que protejan la fauna y flora marina.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Liderazgo y Profesionalismo

Autoridad y respeto: Ejercer el mando con equidad, protegiendo los derechos laborales y la seguridad de los tripulantes a bordo.

Transparencia: Realizar las labores de traslado de pasajeros y carga de manera honrada, manteniendo una conducta intachable ante la **Autoridad Marítima**.

Respecto de la Autoridad Marítima, como fue mencionado en lo escrito anteriormente, la delegación de la Autoridad se aplica en consecuencia a la delegación del mando que corresponde al Director General de la DGTM. Quién delega atribuciones al Gobernador Marítimo, y este finalmente al Capitán de Puerto de la jurisdicción.

GOBERNACIONES MARÍTIMAS

Las Gobernaciones Marítimas cumplen un rol fundamental dentro de sus deberes y apoyo técnico relacionado con el control de la costa, destaca dentro de sus funciones lo siguiente:

Sus principales funciones incluyen:

Seguridad y Salvaguarda: *Proteger la vida humana en el mar mediante labores de búsqueda y rescate (SAR), fiscalizando la seguridad de naves, embarcaciones y artefactos navales.*

Policía Marítima: *Ejercer funciones de policía marítima, lo que incluye la vigilancia, allanamiento, incautación y detención en áreas de su jurisdicción para mantener el orden y la seguridad.*

Control Ambiental: *Prevenir y combatir la contaminación del medio ambiente acuático, playas, ríos y lagos, velando por el cumplimiento de las normas ambientales, como la prohibición de arrojar residuos peligrosos o petróleo.*

Fiscalización de Concesiones: *Controlar y fiscalizar el uso de playas, terrenos de playa, rocas, fondos de mar y porciones de agua dentro de su jurisdicción.*

Autorización de Actividades: *Autorizar el arribo y despacho de naves, así como licencias para deportes náuticos y actividades marítimas comerciales.*

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Inteligencia y Seguridad Nacional: Coordinar el accionar de los departamentos de inteligencia marítima y ejecutar los procedimientos de investigación dispuestos por el Ministerio Público.

En situaciones de emergencia nacional o internacional, las Gobernaciones Marítimas asumen el control de los servicios marítimos y la movilización de la Marina Mercante.

El Patrón de la embarcación estará siempre disponible para asistir a emergencias y o solicitudes que la Autoridad Marítima lo requiera, sin tener que estar debidamente autorizado por el Armador, posterior a cualquier requerimiento ante una emergencia, el Capitán informará a su Armador u Agente local, explicando los motivos y situación que deberá cumplir.

RECORDAR:

Qué, Bucalemu lanchas. Es una empresa que entrega servicios marítimos y usted bien conoce los deferentes servicios, los que por puerto son diferentes, pero por todos conocidos:

Traslado de Prácticos.

Traslado Amarradores y asistencia en amarres a boyas, si es necesario.

Traslado de Autoridades locales de la DGTM, Inspectores, SAG, Tripulantes, Personal de Agencias, Armador, otros.

Traslado de espías.

Traslado de Materiales, víveres, pertrechos, entre otros.

Por lo mismo, dando respuesta a estas necesidades, estar plenamente vigente en conocimiento con los reglamentos y regulaciones locales de cada puerto.

- **Cierre de Puerto**
- **Aviso de marejadas**
- **Condiciones de niebla**
- **Restricciones por maniobra**
- **Mal tiempo**

OBLIGACIONES DEL PATRÓN, FRENTE A LA AUTORIDAD MARÍTIMA LOCAL

- **Informar zarpes y recaladas**
- **Accidentes o situaciones de emergencia**
- **Derrames de hidrocarburos**
- **Colisiones, varadas, incendios, caídas de personas al mar**
- **Transferencias de sustancia ilícitas u otras sustancias**
- **Situación operacional de la embarcación**
- **Fallas u otros defectos que impidan realizar un servicio**
- **Traslado de tripulantes desde y hacia las naves a la gira**

Bucalemu Lanchas Ltda.

Celular: (+56 9) 93332121

Avda. Errázuriz 755, Piso 4, Oficina 406, Valparaíso, Chile.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

En todo momento el Patrón de Guardia, estará disponible y atento a cada requerimiento de maniobra, aun estando en su domicilio.

Condiciones adicionales que debemos considerar como de interés y ser aplicadas cuando corresponda, a la costa como territorio continental, que ofrece diversos contornos que serán y deben ser notados por el Capitán o Patrón al momento de alejarse de la línea “fuera de los límites del puerto”

Conocer:

- Contornos
- Puntos Notables
- Faros y sus características
- Derrelictos (embarcaciones hundidas)
- Acantilados
- Descargas de aguas provenientes de ríos
- Corrientes y mareas

Ante la posibilidad de realizar una navegación costera entre puertos:

Conocer:

- Cartas que usará durante la navegación en papel involucradas
- Condiciones de tiempo meteorológico
- Uso de las tablas de Mareas y Corrientes
- Tráfico marítimo en la jurisdicción
- Uso de las comunicaciones marítimas
- La costa que informará de acuerdo a las características su posición
- Derrotero involucrado
- Reglamento de comunicaciones
- Reglamento para prevenir abordajes
- Despacho y recepción de naves

MAR TERRITORIAL

El **mar territorial** es la franja de mar adyacente a las costas de un Estado, sobre la cual este ejerce plena soberanía, extendiéndose esta tanto a la columna de agua como al lecho, el subsuelo marino y el espacio aéreo superior.

El Mar Territorial parte desde la misma línea de base y se extiende hasta doce (12) millas marinas. En él, por ser parte del territorio chileno, rigen las mismas normas que en tierra y normas especiales relacionadas con la navegación.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

En el Mar Territorial el dominio estatal es casi absoluto, reconociéndose solo el denominado "Derecho de Paso Inocente" para naves de pabellón extranjero, sujetas a las reglas especiales que existen para su ejercicio tanto en el derecho internacional como en aquellas dictadas por nuestro propio país.

Extensión: Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), el mar territorial se extiende hasta un máximo de **12 millas náuticas** (aprox. 22,2 km) desde la línea de base, que generalmente es la línea de marea baja a lo largo de la costa.

Soberanía: En esta zona, el Estado ejerce soberanía completa, similar a la que ejerce sobre su territorio terrestre y aguas interiores.

Derecho Internacional: Aunque el Estado ejerce soberanía, el derecho internacional reconoce el derecho de **paso inocente** para los buques de otros Estados, lo que significa que los barcos extranjeros pueden navegar por estas aguas siempre que sea rápido, continuo y no perjudicial para la paz y seguridad del país ribereño.

Diferencia con otras zonas: A diferencia de la Zona Económica Exclusiva (200 millas), donde solo se tienen derechos de explotación de recursos, en el mar territorial la soberanía es total.

La Zona Contigua nace más allá del Mar Territorial y se extiende en forma paralela a esta última área marítima.

Su extensión medida desde la costa llega hasta veinticuatro (24) millas marinas; la extensión de este espacio, aisladamente medido, alcanza a doce millas marinas desde el borde exterior de nuestro Mar territorial.

En la Zona Contigua Chile, principalmente, ejerce tareas de fiscalización para prevenir infracciones a las normas aduaneras, fiscales, de inmigración o sanitarias; asimismo Chile puede sancionar en este espacio aquellas infracciones sobre dichas materias cometidas en el territorio o en el Mar Territorial.

La Zona Económica Exclusiva tiene una extensión de doscientas (200) millas marinas medidas desde la línea de base costera.

Al igual que en la Zona Contigua, las naves de todos los países pueden navegar libremente.

En ésta y en toda su superficie Chile ejerce para sí los derechos de, entre otros, exploración y explotación de todos los recursos naturales vivos (pesca) y no vivos (minería) que allí se encuentren, adoptando las medidas de conservación que estime convenientes.

Caso Chile: Chile establece sus 12 millas náuticas de mar territorial desde sus líneas de base. Más allá de este límite, Chile también ejerce jurisdicción en una **zona contigua** de hasta 24 millas para temas aduaneros, fiscales, migratorios o sanitarios.

ESPACIOS MARITIMOS.



En el plano horizontal y partiendo desde tierra firme, podemos distinguir, las **Aguas Interiores**, el **Mar Territorial**, la **Zona Contigua**, la **Zona Económica Exclusiva**, el **Mar Presencial** y la **Alta Mar**.

Las Aguas Interiores corresponden en general, a aquellas ubicadas más a tierra de la línea de base a lo largo de la costa y en su perfil.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Concurren a ellas todas las normas jurídicas que Chile dicte para regir en su propio territorio y aquellas especiales que regulan el ingreso por mar al territorio nacional.

La Alta Mar se ubica más allá de la Zona Económica Exclusiva y es de uso común para todos los países, en donde rige la igualdad entre todos ellos.

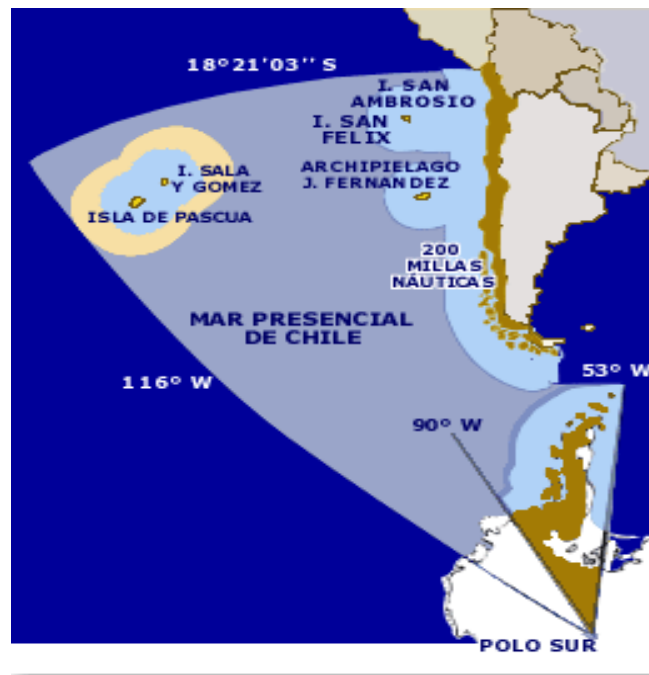
Tal uso abarca libertades tales como de navegación, sobrevuelo y pesca.

No obstante tales usos debe corresponder a fines exclusivamente pacíficos y enmarcarse dentro de las normas que la comunidad internacional ha acordado para ello, sea para la proteger a las especies que allí habitan o para preservarlo libre de contaminación.

El Mar Presencial es un concepto desarrollado por la Armada de Chile a inicios de la década de los 90.

Esta figura, que ya está incorporada en la legislación chilena (Ley de Pesca), más que un espacio físico determinado, expresa la voluntad del Estado de Chile de estar presente, observar y participar en las actividades que desarrollan otros países en aquella parte de la alta mar inmediatamente contigua al borde exterior de los espacios en que se ejercen derechos de soberanía, tanto continental como insular, como asimismo el comprendido entre nuestro territorio continental y las islas de dominio nacional.

El objetivo es principalmente la preservación de las especies migratorias y de aquellos recursos que se ubican tanto dentro como fuera de las áreas en que Chile ejerce sus derechos, para evitar una explotación indiscriminada en perjuicio para los países ribereños.



En el plano vertical encontramos que, tanto el territorio terrestre como los espacios marítimos de Chile, tienen sobre sí una masa de aire o espacio aéreo que se rige por normas especiales, internacionales y nacionales, vigentes para la regulación del tráfico comercial de carga y pasajeros.

Se debe tener presente que en el espacio aéreo ubicado sobre el Mar Territorial no existe el "Derecho de Paso Inocente", figura que es propia de la navegación marítima.

Si continuamos bajando verticalmente (o sumergiéndonos), nos encontraremos con el agua, compuesta para todos los efectos por su superficie y la masa líquida, es decir aquello existente entre la superficie y el fondo marino.

En ellas, según donde se ubiquen en distancia medida desde costa, existen derechos que corresponden exclusivamente a Chile y otros que son compartidos por otros Estados. Igual principio regirá para los fondos marinos y oceánicos y el subsuelo marino, correspondientes a la denominada plataforma continental que comprenden tanto el lecho como el subsuelo, donde podemos encontrar especies vivas y minerales.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Esta última varía según sea la configuración que presenten precisamente tales fondos, extendiéndose normalmente hasta los fondos ubicados bajo la zona económica exclusiva.

Bajo la alta mar, mayoritariamente se encuentra lo que se denomina **"la zona"**; corresponde a los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo.

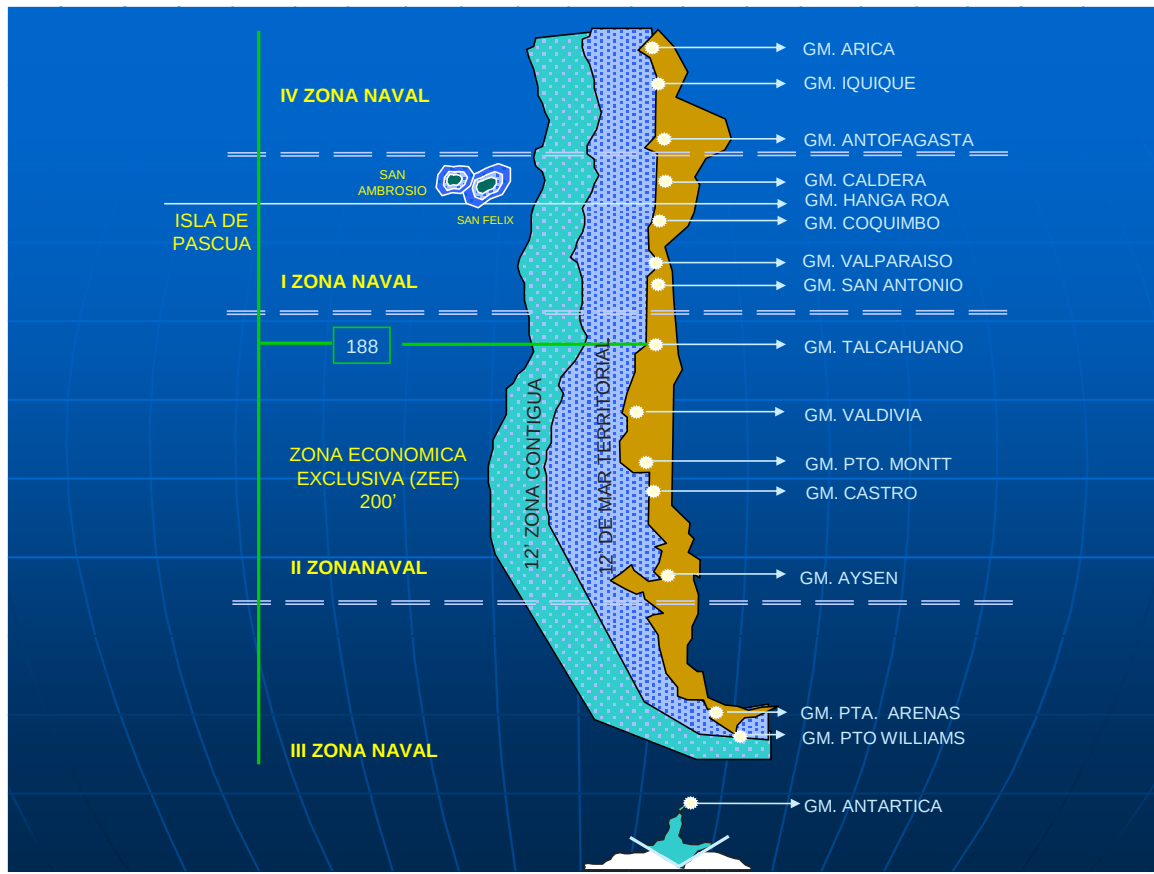
Esta corresponde a un patrimonio común de la humanidad y tienen derecho a su acceso todos los países, en la forma y condiciones acordadas internacionalmente para ello.

Dado que el Estado de Chile es sujeto activo de la comunidad internacional y es parte de varios tratados internacionales que le brindan derechos por una parte y lo obligan a deberes por otra, los buques de guerra de la Armada de Chile poseen facultades especiales para reprimir actividades ilícitas en la Alta Mar tales como piratería, tráfico de esclavos y tráfico ilícito de drogas, todas ellas reguladas específicamente por el Derecho Internacional.

Si bien es cierto, existe una relación entre la distancia desde costa con la magnitud de los derechos, en el caso de los deberes éstos se mantienen por más que nos alejemos de la costa.

El área marítima de responsabilidad nacional abarca desde Latitud 18° 20" Sur por el norte hasta el Territorio Antártico por el sur y hasta una Longitud 120° Weste hasta la Latitud de Isla de Pascua y 131° Weste desde ahí a la Antártica, abarcando un total de 30 Millones de Kilómetros cuadrados.

La Armada de Chile, representada por el Sistema de Búsqueda y Rescate Marítimo, es parte de un sistema mundial que la responsabiliza de la seguridad de la vida de quienes naveguen o se accidenten en estos 30 Millones de kilómetros cuadrados.



LEY DE NAVEGACIÓN

Cada Patrón de Nave Menor que asume como Patrón o Capitán de la embarcación, perteneciente a "Bucalemu Lanchas", debe tener claridad en los aspectos técnicos – documentales que el cargo le exige.

La ley de Navegación es general en aspectos de regulación y mandatos que obligan a cada tripulante, estar al tanto de los diferentes aspectos regulatorios técnicos y de administración, por lo que, el desconocimiento de las leyes, reglamentos, circulares y/o resoluciones locales, NO pueden ser de desconocimiento de quién asume como Capitán de una embarcación, sea ésta considerada Mayor o Menor.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

ARTICULOS IMPORTANTES A CONSIDERAR

Artículo 1° Todas las actividades concernientes a la navegación o relacionadas con ella, se regirán por la presente ley, cuyas disposiciones prevalecerán sobre cualquier norma vigente en esta materia.

Art. 3° Las naves y artefactos navales chilenos estarán sujetos a esta ley, aunque se encuentren fuera de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, sin perjuicio de la vigencia de la ley extranjera cuando la nave o artefacto naval se encuentre en aguas sometidas a otra jurisdicción. Pero en este último caso, si incurrieren en infracción a la ley chilena, los tribunales nacionales y la Dirección podrán hacer efectivas las responsabilidades penales y disciplinarias por esas infracciones cuando pudieren quedar sin sanción.

Art. 4° Las naves se clasifican en mercantes y especiales y, según su porte, en naves mayores y menores.

Son naves mercantes las que sirven al transporte, sea nacional o internacional. Son naves especiales las que se emplean en servicios, faenas o finalidades específicas, con características propias para las funciones a que están destinadas, tales como remolcadores, pesqueros, dragas, barcos científicos o de recreo, etcétera.

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

Art. 5° La autoridad marítima corresponderá a la Dirección y, como tal, aplicará y fiscalizará el cumplimiento de esta ley, de los convenios internacionales y de las normas legales o reglamentarias relacionadas con sus funciones, con la preservación de la ecología en el mar y con la navegación en las aguas sometidas a la jurisdicción nacional. La Dirección tendrá la representación oficial del Estado en asuntos o reuniones internacionales relativas a las materias profesionales y técnicas de que trata esta ley.

Art. 6° Los Gobernadores Marítimos y los Capitanes de Puerto desempeñarán sus funciones como delegados del Director, y serán los encargados de fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones legales o reglamentarias dentro de su territorio jurisdiccional.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Art. 7° En los puertos, terminales marítimos y caletas de menor importancia que la Dirección determine, la Autoridad Marítima será desempeñado por Alcaldes de Mar, con las funciones que el Director les asigne, de acuerdo a la Ley Orgánica de la Dirección.

Art. 8° En el extranjero, las funciones de Autoridad Marítima, para los casos y efectos que esta ley determine y efectos que esta ley determine, corresponderán al Cónsul chileno que tenga competencia en el puerto o lugar en que se halle la nave o artefacto naval que requiera la intervención de una autoridad marítima chilena.

Art. 9° Toda nave nacional deberá enarbolar la bandera chilena, a popa si estuviere en puerto, y en navegación en el pico de mesana o, a falta de éste, en el punto más alto de su arboladura o superestructura.
Asimismo, deberá tener marcado su nombre y puerto de matrícula en la forma que señale el reglamento.

TITULO II Del registro y de la nacionalidad de las naves

Registros:

- a) Registro de Matrícula de Naves Mayores;
- b) Registro de Matrícula de Naves Menores;
- c) Registro de Matrícula de Naves en Construcción;
- d) Registro de Matrícula de Artefactos Navales, y
- e) Registro de Hipotecas, Gravámenes y Prohibiciones.

El concepto de Nave Menor, no exime al Armador a estar debidamente informado de sus obligaciones y atribuciones, sean estas en el ámbito, comercial, laboral, de responsabilidad civil y cuidado con el medio marítimo.

El patrón de Nave Menor, considerado como representante del Armador, debe en todo momento dar cumplimiento a las normas generales y reglamentarias que aplica en cada puerto.

En los Registros de Matrícula de Naves Menores, que estarán a cargo de las Capitanías de Puerto, se inscribirán las naves menores.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

A toda nave inscrita en el Registro de Matrícula se le extenderá un "Certificado de Matrícula", en el que se indicará su nombre, su número de matrícula, el nombre de la persona a cuyo favor aparece inscrito, y el tonelaje y las principales características de dicha nave. El original de este certificado deberá permanecer a bordo.

Del mismo modo, el Capitán o Patrón embarcado y que ha asumido en el rol de la tripulación, debe tener claridad de los documentos que debe presentar la nave, ante auditorías, inspecciones y/u otros aspectos de revisión.

El Capitán o Patrón a cargo deberá cumplir con mantener a bordo, los siguientes documentos:

Rol de la Tripulación

Certificado de Seguridad de la nave

Certificado de Radio comunicaciones de la nave

Certificado de Matrícula de la nave

Certificado de dotación mínima

Certificados generales de uso y aplicación balsa salvavidas.

Certificado de uso de la bomba y sistema contra incendio

Otros certificados de importancia a presentar.

TITULO III

De la Navegación

Párrafo 1º Del Despacho y Recepción de Naves

Art. 22. Para hacerse a la mar desde un puerto de la República toda nave requiere la previa autorización de zarpe de la Autoridad Marítima, autorización que se denominará "despacho" y se otorgará en conformidad al reglamento respectivo.

Para el despacho de la nave es necesario que el capitán, o el agente de ella presente a la Autoridad Marítima la Declaración General; que la nave tenga toda su documentación en orden, y que sus condiciones de seguridad para la navegación se conformen a la legislación y reglamentación marítima.

"Declaración General" es el documento que suministra la información exigida por la Autoridad Marítima respecto de la nave, en el momento de su recepción o despacho.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

En el Reglamento se señalarán las anotaciones, visados y anexos que deberá contener la Declaración General.

El despacho de una nave sólo podrá negarse en virtud de causa reglamentaria, por orden judicial o a solicitud de autoridad competente.

Art. 23. El capitán que se hiciere a la mar sin que la nave haya sido despachada, será sancionado hasta con la cancelación definitiva de su título.

"Recepción" es el acto por el cual la Autoridad Marítima verifica que los documentos y condiciones de seguridad de la nave están en orden y fija las normas a que deberá sujetarse en su ingreso y durante su permanencia en puerto, de conformidad al reglamento.

Artículo 27.- En caso de arribada forzosa, el capitán de la nave deberá dar aviso inmediato a la Autoridad Marítima, la cual verificará los motivos que la justifiquen, señalará al capitán las formalidades que deba cumplir y las normas a que estará sujeta la nave mientras se encuentre en esta calidad.

TITULO IV

De la propiedad y de las personas que participan en la operación de la nave

Artículo 44.- El armador u operador de una nave serán civil y solidariamente responsables de las transgresiones a las normas de esta ley, cometidas por el capitán en el ejercicio de sus funciones, con las excepciones que en ella misma se establecen, sin perjuicio de la responsabilidad del dueño de la nave cuando corresponda, especialmente cuando se trate de accidentes que ocasionen lesiones o pérdidas de vidas humanas, daños materiales a terceros, o perjuicios de tipo ambiental.

Artículo 46.- Sin perjuicio de la representación del agente de naves, el capitán es representante legal del propietario, armador u operador de la nave ante las autoridades marítimas y portuarias.

Art. 48. El personal embarcado o "gente de mar" se divide en las siguientes categorías, según la clase de nave en que presta servicios:

1. De naves mercantes:
 - a) Capitán; b) Oficiales; y c) Tripulantes.

2. De naves especiales y menores:

- a) Patrones:
 - b) Oficiales de naves especiales;
 - c) Tripulantes de naves especiales; y
 - d) Pescadores artesanales.

Específicamente, al considerar una nave menor, llamamos Patrón o Capitán a la persona debidamente autorizada por su competencia y conocimientos que avalan el título, de asumir el mando de la embarcación.

Esta responsabilidad conlleva tener y mantener los conocimientos que la legislación le obliga a cumplir y le permite desarrollar la/las actividad/des relacionadas con el ejercicio de sus funciones, traslado de personal, prácticos, autoridades, pertrechos, materiales, etc.

Por lo tanto, al igual que esta ley aplica para naves mayores en donde el Capitán cumple con las disposiciones establecidas para el tamaño y tipo de nave mayor. El Patrón de Nave Menor, también debe conocer todo lo que la Ley de Navegación le obliga a cumplir.

Los Capítulos mencionados en la Ley de Navegación, que a continuación son mencionados, tienen por finalidad, que cada tripulante embarcado, conozca los detalles y funcionamiento de la Ley, que no deben estar fuera de los conocimientos básicos de cada artículo, por lo tanto, es prioridad estudiarlos, conocerlos y aplicarlos.

Art. 49. Para ser capitán es necesario ser chileno y poseer el título de tal conferido por el Director.

Artículo 50.- El capitán es el jefe superior de la nave encargado de su gobierno y dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se indican en esta ley, en el Código de Comercio y en las demás normas legales relativas al capitán.

Art. 52. Los oficiales, tripulantes y pasajeros deben respeto y obediencia al capitán en todo lo relativo al servicio de la nave, y a su seguridad y la de las personas y la carga que transporte.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	----------------

Art. 53. El capitán debe respetar y hacer cumplir las leyes y reglamentos de la República, en especial la legislación marítima, de aduanas, de sanidad, del trabajo y de policía de los puertos.

Art. 54. El capitán será ministro de fe respecto de los hechos que ocurrieren a bordo y que sea necesario certificar, como nacimientos, defunciones y otros.

El reglamento determinará las formalidades a que se sujetará el capitán en el ejercicio de esta función.

Art. 55. El capitán, durante el desempeño de su puesto en una nave nacional, está facultado para ejercer las funciones técnicas, profesionales y comerciales inherentes a su cargo en todo lo relacionado con el interés de la nave, la dotación, los pasajeros, la carga y el resultado del viaje.

Art. 57. En caso de siniestro, el capitán debe poner a salvo el diario de navegación y los documentos, libros y efectos importantes de la nave.

Art. 58. El capitán, aun cuando tuviere la obligación de emplear los servicios de practica y pilotaje, será siempre el responsable directo de la seguridad, navegación, maniobras y gobierno de la nave, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda al práctico por deficiente asesoramiento. La autoridad del capitán no estará subordinada a la del práctico en ninguna circunstancia.

TITULO VI

Orden, Disciplina y Seguridad

Para todos los aspectos mencionados en este artículo, es de relevante importancia, que cada Patrón o Capitán de una embarcación deba hacer cumplir para cuando proceda, enfrentarse a acciones que trasgreden la disciplina, el orden y la seguridad. Aplicando el procedimiento de informar a la Autoridad Marítima de cualquier acción relacionada con faltas a la disciplina.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Párrafo 1 Del Orden y Disciplina

Art. 80. Las faltas al orden y a la disciplina serán sancionadas por el Director y por las Autoridades Marítimas.

Sólo a la Autoridad Marítima compete mantener el orden y la disciplina en los puertos marítimos, fluviales o lacustres, y aplicar las sanciones por las faltas que allí se cometieren.

De las sanciones aplicadas por el Director podrá pedirse reconsideración al mismo, en virtud de nuevos antecedentes que se hagan valer. De las sanciones aplicadas por las Autoridades Marítimas podrá apelarse ante el Director.

Todo lo anterior es sin perjuicio del alcance que los mismos hechos puedan tener en las relaciones laborales de los afectados.

Art. 81. Corresponderá asimismo a las Autoridades Marítimas imponer multas al personal de la dotación de naves extranjeras por las faltas al orden y a la disciplina cometidas a bordo, durante su permanencia en puerto o en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, dando aviso al Cónsul del país que corresponda. Para apelar de estas sanciones será necesario pagar la multa o afianzar su pago.

Art. 89. El capitán será siempre responsable de la seguridad de la nave y de su dotación. Para estos efectos, deberá observar una constante vigilancia del estado de la maniobra de la nave y el mayor cuidado de su equipo y de sus accesorios.

Art. 92. Toda nave que transporte pasajeros deberá estar provista de los equipos de seguridad que exige la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

Art. 93. El Director autorizará el transporte de personas sólo en naves que tengan la habilitación propia para ello y, especialmente, los elementos de seguridad indicados en el artículo anterior.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

LEY DE FOMENTO DE LA MARINA MERCANTE

El Decreto Ley 3059 de 1979 regula el fomento a la Marina Mercante chilena, estableciendo el marco para el desarrollo de la industria naviera nacional. Recientemente, la [Ley N° 21.774 de 2025](#) modificó esta norma y la Ley de Navegación para flexibilizar el cabotaje, fomentar la competencia, reducir tarifas de flete y permitir mayor participación de naves extranjeras, exigiendo tripulación chilena.

Puntos Clave de la Ley y sus Modificaciones (2025/2026):

- **Flexibilización del Cabotaje:** Se permite que naves de bandera extranjera participen con menos restricciones en el transporte de carga entre puntos nacionales, buscando mayor eficiencia y menores costos (estimado en un ahorro de USD 267 millones anuales).
- **Tripulación Nacional:** La nueva normativa obliga a las empresas extranjeras que realizan cabotaje a contratar tripulación 100% chilena, fortaleciendo el empleo local.
- **Fomento y Competencia:** El objetivo es aumentar la competencia en el mercado interno y optimizar el uso del mar, facilitando el transporte marítimo, fluvial y lacustre.
- **Autoridad Responsable:** La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) supervisa los aspectos técnicos, mientras que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ve los comerciales.
- **Reciprocidad:** Se mantienen principios de reciprocidad para el transporte marítimo hacia o desde Chile.

La Ley de Fomento a la Marina Mercante establece que por **cabotaje** se entiende el transporte de carga marítimo (mar), fluvial (ríos) o lacustre (lagos) que se realiza entre puntos del territorio nacional y entre estos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Los artefactos navales son construcciones flotantes que no navegan y que cumplen funciones de apoyo a las actividades marinas, fluviales o lacustres (diques, grúas, plataformas, etc.).

El **cabotaje de pasajeros** es el transporte por mar, ríos o lagos de pasajeros cuyo origen y destino sean puntos del territorio nacional y entre el territorio nacional y entre estos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de Chile.

LEY ORGANICA DE LA DIRECCION GENERAL DEL TERRITORIO MARITIMO Y DE MARINA MERCANTE

LEY ORGÁNICA DE LA DIRECTEMAR

La Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR) es el [Decreto con Fuerza de Ley \(DFL\) N° 292 de 1953](#), modificado a lo largo del tiempo. Define la estructura, funciones y facultades de la Autoridad Marítima en Chile, dependiente de la Armada, para garantizar la seguridad, orden y disciplina en el litoral, puertos y naves.

Norma Principal: D.F.L. (H) N° 292, del 5 de agosto de 1953, establece la organización de DIRECTEMAR.

Autoridad Máxima: La dirección está a cargo de un Almirante o Capitán de Navío en servicio activo, quien ejerce como Autoridad Marítima Nacional.

Funciones Clave:

Seguridad Marítima: Salvaguardar la vida humana en el mar, ríos y lagos.

Policía Marítima: Ejercer funciones policiales en el ámbito de su jurisdicción.

Protección Ambiental: Prevenir la contaminación de las aguas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas.

Orden y Disciplina: Fiscalizar la navegación, a la gente de mar y el funcionamiento de los puertos.

Relación Jerárquica: El Director depende militar y operativamente de la Comandancia en Jefe de la Armada.

Bucalemu Lanchas Ltda.
Celular: (+56 9) 93332121
Avda. Errázuriz 755, Piso 4, Oficina 406, Valparaíso, Chile.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Artículo 3° Corresponde a la Dirección: LEY 18011 Art 6°

- a) Velar por la seguridad de la navegación y por la protección de la vida humana en el mar, controlando el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales sobre estas materias: atender la señalización de las costas y rutas marítimas en el litoral de la República; y atender las telecomunicaciones marítimas de la Marina Mercante;
- b) Velar por el desarrollo y eficiencia de la Marina Mercante Nacional, como asimismo, por el estudio de la organización y desarrollo del transporte marítimo, fluvial y lacustre;
- c) Controlar y fiscalizar el material de las naves y artefactos navales para asegurar su eficiencia y las condiciones de navegabilidad de ellas;
- d) Velar por el cumplimiento de las leyes, reglamentos y demás disposiciones relacionadas con la parte técnica y profesional de la Marina Mercante Nacional y de Pesca y Caza Marítima, de la Marina de Turismo y de los Deportes Náuticos, tanto en lo concerniente a su personal como a su material, comprendiendo en aquél a los empleados y obreros marítimos, fluviales y lacustres;
- e) Controlar y asegurar el mantenimiento del orden y la disciplina a bordo de las naves mercantes y especiales (**naves menores**) y de los artefactos navales;
- f) Juzgar y sancionar al personal de la Marina Mercante, al personal de naves especiales (**naves menores**) y, en general, al personal que trabaja en faenas que las leyes le encomiendan fiscalizar, por falta de carácter profesional o por faltas al orden, a la seguridad y a la disciplina;
- g) Multar a los infractores de las leyes y reglamentos vigentes y de los que se dicten concernientes a los servicios (**de naves menores**) de la Marina Mercante Nacional;
- h) Velar por el cumplimiento de las medidas de seguridad de las **naves menores**, en los puertos de la República y de las faenas marítimas, fluviales y lacustres;
- i) Dictaminar en los sumarios administrativos que se sustancien sobre accidentes y siniestros marítimos, determinar las responsabilidades que correspondan en ellos y aplicar sanciones.

Estas facultades se aplicarán respecto del personal de naves chilenas en lo relativo a la situación profesional y disciplinaria, sea que los hechos ocurran en Chile o en el extranjero. Respecto al personal de naves extranjeras sólo se aplicarán estas facultades si los hechos han acaecido dentro de la jurisdicción de la Dirección.

Los gastos de captura, con un recargo de un 50%, serán de cargo de la nave. Si ellos no fueren íntegramente pagados o garantizado su pago, la nave quedará arraigada.

Art. 24. Toda nave podrá entrar en cualquier puerto habilitado de la República y deberá ser recibida por la Autoridad Marítima, con la asistencia de los demás servicios del Estado relacionados con las faenas que requieran realizar, de acuerdo al reglamento.

"Recepción" es el acto por el cual la Autoridad Marítima verifica que los documentos y condiciones de seguridad de la nave están en orden y fija las normas a que deberá sujetarse en su ingreso y durante su permanencia en puerto, de conformidad al reglamento.

"Libre Plática" es la autorización que emite la Autoridad Marítima para permitir el acceso de personas a una nave, para el desembarque de pasajeros y tripulantes y para la ejecución de las faenas de carga o descarga.

Art. 25. La Autoridad Marítima de cada puerto es la encargada de coordinar las revisiones que deban cumplirse en una nave a su arribo o zarpe, de modo que ellas no ocasionen demora en su recepción o despacho.

Art. 26. La revisión de los documentos y pasaportes de los pasajeros y de la dotación de las naves procedentes del exterior, corresponde al Servicio de Investigaciones del puerto de arribada. A falta de este servicio, cumplirá estas funciones la Autoridad Marítima.

La revisión no obstará a que se efectúen las maniobras de fondeo o atraque al sitio asignado.

Art. 39. Ninguna nave podrá dedicarse a faenas de remolque sin permiso de la Autoridad Marítima, salvo que se trate de casos de asistencia o salvamento en los cuales deban prestarse servicios especiales que exijan el empleo urgente e inmediato de una nave como remolcador.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

TITULO IV

De la propiedad y de las personas que participan en la operación de la nave

Artículo 44.- El armador u operador de una nave serán civil y solidariamente responsables de las transgresiones a las normas de esta ley, cometidas por el capitán en el ejercicio de sus funciones, con las excepciones que en ella misma se establecen, sin perjuicio de la responsabilidad del dueño de la nave cuando corresponda, especialmente cuando se trate de accidentes que ocasionen lesiones o pérdidas de vidas humanas, daños materiales a terceros, o perjuicios de tipo ambiental.

Artículo 50.- El capitán es el jefe superior de la nave encargado de su gobierno y dirección y está investido de la autoridad, atribuciones y obligaciones que se indican en esta ley, en el Código de Comercio y en las demás normas legales relativas al capitán.

Art. 70. Las naves mayores estarán al mando de un capitán.

Las naves especiales, menores podrán también estar al mando de un oficial de cubierta o de un patrón. El reglamento respectivo establecerá el título que requiera el oficial para mandar una nave especial.

Art. 71. Patrón es la persona de nacionalidad chilena que, en posesión del título de tal otorgado por el Director, está habilitada para el mando de naves menores.

Los patrones de naves especiales menores podrán mandar sólo las que su título indique, según la clasificación que haga el reglamento y según sea el destino, condición o tráfico que realicen tales naves.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

REGLAMENTO DE TRABAJO A BORDO

El [Reglamento de Trabajo a Bordo en Naves de la Marina Mercante Nacional](#) (Decreto 26 de 1987, actualizado por el [Decreto N° 9 de 2022](#)) regula la jornada, descansos y funciones del personal embarcado. Establece un descanso mínimo de 10 horas en 24 horas (pudiendo ser en 2 periodos, uno de 8h ininterrumpidas) y clasifica a la dotación, siendo la [Dirección del Trabajo](#) el ente fiscalizador.

Aspectos Clave del Reglamento de Trabajo a Bordo:

Jornada y Descansos (DS N° 9/2022): Se enfoca en la protección de la seguridad marítima mediante el control de la fatiga.

Descanso Mínimo: 10 horas dentro de cada período de 24 horas.

Distribución: El descanso puede agruparse en dos períodos, uno de los cuales debe ser de al menos 8 horas ininterrumpidas.

Descanso Semanal: Se establecen descansos y permisos compensatorios si no se toma el descanso semanal, sin perjuicio de los servicios urgentes.

Objeto del Reglamento (DS N° 26/1987):

Regula las condiciones de trabajo, funciones de la dotación y seguridad en naves de la Marina Mercante Nacional.
Clasifica al personal y describe las tareas de cada cargo.

Organismo Fiscalizador: La fiscalización del cumplimiento de estas normas laborales a bordo corresponde a la Dirección del Trabajo.

Normativa Complementaria: Se relaciona estrechamente con el "Reglamento Sobre Formación, Titulación y Carrera Profesional de la Gente de Mar" (TM-007)

Artículo 1º.- El presente reglamento tiene por objeto regular el trabajo a bordo de naves de la Marina Mercante Nacional, para cuyo efecto clasifica a la dotación de la nave y sin perjuicio de lo que convengan las partes, describe las funciones que a cada cargo corresponden.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	----------------

Artículo 2º.- La dotación de una nave de la Marina Mercante se compone del Capitán, Oficiales y Tripulantes. El Capitán es el jefe superior de la nave, a cuyo mando y cargo está confiado su gobierno, funcionamiento y seguridad, en los términos que establece el Título V del Libro 1 del Código del Trabajo y la Ley de Navegación. Las referencias que este Reglamento hace al Capitán de la Nave se entenderán efectuadas al Patrón Regional y al Guardiero Regional.

Artículo 3º.- Para los efectos del servicio y trabajo a bordo de la nave los Oficiales se clasifican en: a) Oficiales de Cubierta; b) Oficiales de Máquinas, y c) Oficiales de Servicio General. Los tripulantes se clasifican en personal de cubierta y personal de máquinas.

Artículo 4º.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 2º, actuarán como Jefes directos del personal de cubierta, de máquinas y de servicio general, el Primer Oficial, el Ingeniero de Cargo y el Comisario respectivamente, y en ausencia de ellos el Oficial que jerárquicamente les subroga.

TITULO III (Arts. 15-51) De las Obligaciones de los Oficiales Artículo

15.- A los Oficiales les corresponde:

Esta condición se cumple a todo evento, sea nave mayor o menor, las indicaciones están consideradas a modo genérico

- a) Cumplir con las obligaciones de su grado, cargo y especialidad y los servicios de guardia en puerto y en navegación;
- b) Cooperar en la mantención del orden y disciplina a bordo, informando por conducto regular las infracciones que comprueben cuando ellas no queden resueltas por su intervención personal;
- e) Cooperar entre sí cuando las circunstancias lo exijan para el mejor servicio de la nave.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

PERSONAL MARÍTIMO

D.S. Nº 127. REGLAMENTO SOBRE FORMACION, TITULACION Y CARRERA PROFESIONAL DEL PERSONAL EMBARCADO.
ENMENDADO

El presente reglamento regula la carrera profesional del personal embarcado que preste servicios en naves con derecho a enarbolar pabellón nacional, salvo que presten dichos servicios en:

- Buques de guerra y unidades navales auxiliares.
- Naves o buques pesqueros.
- Naves de recreo o deportivas, no dedicados al comercio.
- Naves o buques de madera de construcción primitiva.

Para los efectos del presente reglamento, se entenderá por:

PATRÓN Y TRIPULANTES DE NAVES MENORES

Artículo 12º del D.S. 127

Para las naves menores se considerarán los siguientes títulos

- a) Patrón de Nave Menor
- b) Tripulante de Cubierta de Nave menor
- c) Tripulante de Máquinas de Nave Menor

Artículo 13. Los cargos a desempeñar a bordo de naves menores, serán fijados por su Patrón, de conformidad a la dotación mínima de seguridad para ella y si es del caso, a lo dispuesto en el Reglamento de Trabajo a Bordo de Naves de la Marina Mercante.

Artículo 20, El título de Patrón de Nave Menor habilita a su titular para ejercer el cargo de Patrón o para desempeñarse como tripulante de cubierta de naves de hasta 50 de arqueado bruto, en navegación marítima nacional, próximo a la costa.

Artículo 21, El título de Tripulante de Cubierta de Nave Menor habilita a su titular para desempeñarse como tripulante de cubierta de naves de hasta 50 de arqueado bruto, y para ejercer el cargo de Patrón y/u operador de las máquinas de naves de hasta 25 de arqueado bruto en navegación marítima nacional, próximo a la costa.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Artículo 22, el título de Tripulante de Máquinas de Naves Menores habilita a su titular para ejercer la jefatura de máquinas o para desempeñarse como tripulante de máquinas de hasta 50 de arqueo bruto, en navegación marítima nacional, próximo a la costa.

Conforme a lo indicado en el D.S 127 del Reglamento de Formación y titulación para la gente de mar, la empresa "Bucalemu Lanchas", dispone de su propio sistema de gestión de la calidad, del que cada tripulante debe saber y conocer en todos sus aspectos, desarrollo del cual se desprenden los procedimientos a seguir en todos los ámbitos de las actividades que desarrolla cada embarcación dirigida por su Patrón, quien es el responsable directo de que estos procedimientos se cumplan.

Cada Patrón debe conocer y saber respecto de los seguros que aplican ante diferentes situaciones de emergencias;

- ✓ Casco y Maquinaria
- ✓ Ante derrame de hidrocarburos
- ✓ Colisiones y varadas
- ✓ Del personal embarcado
- ✓ Daños a terceros

Ante las nuevas disposiciones del D.S 127 y posteriores cambios, las exigencias serán, en materias de formación:

Para Patrón de Nave Menor

- i. Aprobar un Curso de formación que establece la DGTM en términos de duración y modalidad
- ii. Aprobar los Cursos OMI establecidos para desempeñarse a bordo exigidos por DGTM
- iii. Aprobar la correspondiente evaluación de conocimientos teóricos que indica la DGTM
- iv. Cumplir con el período de embarco establecido por DGTM.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Para Tripulante de Cubierta de Nave Menor

- i. Aprobar un Curso de formación que establece la DGTM en términos de duración y modalidad
- ii. Aprobar los Cursos OMI establecidos para desempeñarse a bordo exigidos por DGTM
- iii. Aprobar la correspondiente evaluación de conocimientos teóricos que indica la DGTM
- iv. Cumplir con el período de embarco establecido por DGTM.

Para Tripulante de Máquinas de Nave Menor

- i. Aprobar un Curso de formación que establece la DGTM en términos de duración y modalidad
- ii. Aprobar los Cursos OMI establecidos para desempeñarse a bordo exigidos por DGTM
- iii. Aprobar la correspondiente evaluación de conocimientos teóricos que indica la DGTM
- iv. Cumplir con el período de embarco establecido por DGTM.

DIRECTRICES QUE ESTABLECE EL SISTEMA DE CALIDAD DE "BUCALEMU LANCHAS"

De acuerdo al Manual Área de Personal Embarcado
Perfil y Competencias para el cargo

Patrón de Lancha considerado como cargo crítico, es el jefe superior de la embarcación, tiene autoridad de mando y responsable de la gestión en todo evento, representa a la empresa a todo evento.

Adicionalmente es responsable de las diferentes tareas que demanda su cargo, políticas de la empresa, orden y disciplina, de las comunicaciones, de la seguridad, del personal en materias de cumplimiento en horarios, uso PPT, de la seguridad, etc.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Marino de Lancha considerado de apoyo a las actividades de la embarcación, tiene como tareas directas la operación y mantención de la embarcación, adicionalmente cumple funciones de asegurar con eficiencia y seguridad, el embarco y desembarco de personas, que las actividades de embarcar y desembarcar pertrechos, víveres, materiales en general sean realizados de manera segura.

Todo el personal asignado a una nave en particular es directamente responsable de reportar cualquier anomalía que pueda ser efecto de posible daño a las personas, impedir el funcionamiento de algún equipo y/o ser posible causa de impedimento de alguna maniobra en particular.

Posibles impedimentos físicos que limiten el desempeño a bordo:

- Afecciones cardíacas invalidantes.
- Tuberculosis u otra enfermedad contagiosa de naturaleza similar.
- Epilepsia.
- Defectos o afecciones auditivas irrecuperables.
- Defectos o afecciones visuales avanzadas y discromatopsia.
- Alcoholismo crónico.
- Impedimento físico o mental u otro desorden que impida al postulante el cumplimiento de los deberes ordinarios de su empleo a bordo.
- Adicción a las drogas y estupefacientes.
- Diabetes mellitus insulino dependiente.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

NOMENCLATURA A BORDO

NOMENCLATURA NAUTICA

LAS DIFERENTES PARTES DEL BUQUE

Nave o embarcación: Es toda construcción flotante, apta para la navegación, que tenga propulsión propia. Esencialmente debe ser estanco, flotante, estable y sólido.

Artefactos navales: son construcciones que cumplen en el Agua funciones de complemento de actividades marítimas (ej. Diques, grúas, plataformas, etc.) Y para navegar deben ser Remolcadas.
También debe ser estanco, flotante, estable y sólido.

Astilleros: Son instalaciones donde se construyen los buques.

Dique seco: Excavaciones de dimensiones y de formas apropiadas para que en su interior quepa holgadamente un buque; está formado por gradas y grandes compuertas que lo aíslan del mar.

Dique flotante: Construcción flotante de fierro, destinada a levantar los buques y dejarlos en seco para repararlos o carenarlos.

Varaderos: Planos inclinados que semejan las gradas de construcción de un astillero y que cumplen funciones similares a las de un dique seco.

Quilla: Parte principal e inferior del esqueleto del casco, puede ser de madera o metálica.

Zapata o falsa quilla: Pieza que va en la parte inferior de la quilla, su objeto es protegerla.

Sobre quilla: Pieza que va sobre la quilla.

Quillas laterales: Quillas formadas por planchas de acero y colocadas a media distancia entre la línea de flotación y la quilla. Su objeto es disminuir los balances.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Roda: Pieza fundida que en prolongación de la quilla forma la proa del buque.

Codaste: Pieza fundida que sigue a la quilla en su parte posterior y se levanta perpendicularmente a ella formando la popa del buque.

Falso codaste: Pieza que queda inmediatamente a popa del codaste en los buques de la hélice central.

Caperol: Parte superior de la roda.

Alefriz: Sacados de una quilla de madera donde se afirman las cuadernas.

Cuadernas: Son las piezas curvas que se afirman a la quilla en dirección perpendicular a esta, sirven para dar forma al buque, determinando el esqueleto del mismo.

Varengas: Son las partes inferiores reforzadas de una cuaderna afimándose por lo tanto en la quilla y dando margen a la formación sobre esta de divisiones transversales que forman los dobles fondos.

Lisas o vagras: Son piezas de acero cuya misión es reforzar el buque longitudinalmente, van paralelas a la quilla y con las cuadernas forman el esqueleto del buque.

Baos: Piezas horizontales colocadas en sentido transversal, unen los extremos superiores de las cuadernas evitando que estas se abran y sirven además de soporte a las cubiertas.

Puntales (estanches): Refuerzos verticales que tienen los baos para impedir que se deformen debido a los pesos que soportan.

Forro exterior e interior: Se llama así al conjunto de planchas que tapan el exterior del esqueleto del buque, partiendo del extremo inferior de la quilla, y a banda y banda por el lado interior de las cuadernas.

Cofferdams: Espacios estancos rellenos de sustancias que aumentan el volumen al penetrar agua a ellos, conteniendo de esta manera el agua que se puede filtrar en caso de avería.

Mamparos: Planchas verticales que se apoyan en las cubiertas y subdividen el casco formando con ellas los diferentes departamentos del buque. Los mamparos pueden ser transversales o longitudinales; estancos y no estancos.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Cubiertas: Planchas metálicas y tablonos que descansan sobre los baos y dividen horizontalmente el casco del buque.

Calafateo: En los buques de madera, es la operación de hacer estanco el casco, introduciendo entre los tablonos que lo forman, estopa impregnada en alquitrán.

Superestructura: Son las construcciones practicadas sobre la cubierta principal.

Puente de gobierno: Construcción que lleva los elementos necesarios para el gobierno del buque. (Caña de gobierno, stand by, radares, compases, etc.).

Púlpito: Es la parte superior del puente de gobierno, lleva el compás magistral y tiene gran visibilidad.

Puente de señales: Ubicado generalmente sobre el puente de Gobierno. Lleva los elementos necesarios para transmitir o recibir señales visuales (banderas, proyectores, etc.).

Puente volante: Pasarela o angosto pasillo que une dos sectores de la superestructura.

Puente de botes: Se denomina así al sector de la cubierta en la cual se encuentran los botes y embarcaciones menores.

Arboladura: Es el conjunto de palos que lleva un buque.

Palo mayor: Es el palo principal de un buque.

EMBARCACIONES MENORES

Las embarcaciones menores son aquellas que por su tamaño, menor de 50 TRG. Y que desarrollan múltiples labores tales como: pesca artesanal, transporte de carga y pasajeros, navegación deportiva, etc.

De acuerdo a su construcción pueden ser, lisas o de tingladillo; las primeras son aquellas que las tablas van una a continuación de las otras, en cambio en las de tingladillo, estas se van alcanzando, quedando unas sobre otras.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Clasificación de las embarcaciones menores.-

Atendiendo a su propulsión, estas pueden navegar a vela, a remo o a motor.

Lancha a vela: Son embarcaciones que pueden ser a remo o motorizadas, a las cuales se les coloca vela para aprovechar axial la fuerza del viento.

Botes de bancada sencilla: Embarcaciones a remo en que solo puede bogar un hombre en cada bancada.

Botes de doble bancada: Embarcaciones a remo de mayor manga y eslora que las anteriores; de construcción más sólida y llevan dos bogas por bancada.

Lancha a motor: Son embarcaciones que llevan motor a combustión interna para su propulsión, pueden ser con motor fuera de borda o con motor incorporado.

Canoas: Embarcaciones a remo de bancada sencilla y corte fino.

Chalupas: Embarcaciones semejante a las canoas, a diferencia de ellas su popa es fina y muy similar a la proa.

Serení: Pequeña embarcación de bancada sencilla, corte fino y dos remos, su uso está restringido a pequeñas distancias, por ejemplo: buques acoderados a molo: para ir de uno a otro.

Chinchorro: Embarcaciones de resistencia media entre un bote de doble bancada y una chalupa, tosca en sus líneas de doble bancada.

Guigues: Embarcaciones de corte finísimo y usado especialmente para el deporte de la boga.

Bote salvavidas: Son los botes de doble bancada o chalupas que llevan cajones de aire a los costados y parte alta de la embarcación.

Balsas: Plataforma de madera apoyada en dos flotadores que se utilizan en la limpieza del casco, alquitranado de las cadenas, de las anclas y rejeras, etc.

Balsas salvavidas: Flotadores de forma especial que llevan los buques en calzos especiales y que en caso de no alcanzarse a echarlos al agua cuando el buque se hunda, por medio de un dispositivo especial de los calzos, se destrincan solos al llegar a cierta profundidad.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Panga: Embarcación de fondo plano, usado con motor fuera de borda o remos (una bancada).

Ballenera: Embarcación motorizada provista de cajones de aire y de construcción sólida de excelentes condiciones marineras.

Faluchos: Son grandes embarcaciones destinadas a recibir carga de los buques, muelles y transportarlas a bordo y viceversa, no tiene propulsión propia y también se les llama "lanchones".

Echar fuera los botes: Es la operación de levantarlos de sus calzos por medio de los pescantes, plumas o grúas y dejarlos fuera del costado listos para arriarlos.

Echar adentro los botes: Es la operación contraria, o sea meter los botes que están colgando de los pescantes, plumas o grúas, a sus calzos.

Amarrar un bote: Es la operación de asegurarlo por medio de su bozal barón de un tangón, etc.

Atracar un bote: Es la operación de acercarlo al costado de un buque muelle para que se embarque la gente que ha de ir en él.

Desabracar un bote: Es la operación de separarlo del costado de un buque o muelle.

Arriar una embarcación: Es la operación de hacerla descender desde donde colgada hasta que toque el agua.

DEFINICIONES ELEMENTALES

Proa: Parte anterior o delantera de una nave.

Popa: Parte posterior o trasera de una nave.

Estribor: Lado derecho de una nave mirado desde popa hacia proa.

Babor: Lado izquierdo de una nave mirado desde popa hacia proa

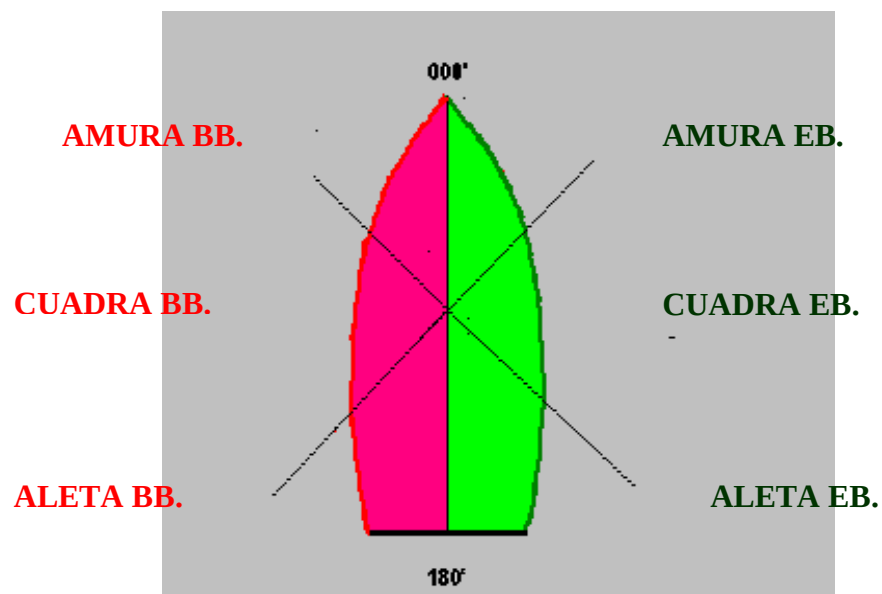


Línea de crujía: Línea imaginaria que divide la nave en dos partes por su eje central de proa a popa.

Amura: Parte curva del casco de una nave, donde comienza a afinarse la proa. Queda a 45° de la proa.

Cuadra: Sector comprendido entre la aleta y la amura. Queda a 90° de la línea de crujía.

Aleta: Parte curva del casco de una nave, donde comienza a afinarse la popa. Queda a 45° de la popa.



	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Cubierta principal: Es la cubierta más alta y estanca de una nave que corre de Proa a popa.

Superestructuras: Son las construcciones sobre la cubierta principal de una Nave (Ej. El puente, habitabilidad).

Castillo: Parte de la cubierta y superestructura ubicada entre la proa y el primer cuarto de la nave.

Combes: Parte de la nave ubicada entre el castillo y el segundo cuarto.

Alcázar: Parte de la nave ubicada entre el combes y tercer cuarto.

Toldilla: Parte de la nave ubicada entre el alcázar y la popa.

Línea de flotación: Es línea que corre en el casco de proa a popa, donde está en el centro marcado el disco Plimsoll, que indica la máxima carga a embarcar.

Línea de agua: Es la intersección del plano del agua con la superficie exterior del casco.

Obra muerta: Es la parte del casco de una nave que queda sobre la línea de flotación.

Obra viva: Es la parte del casco de una nave que queda bajo la línea de flotación.

Sotavento: Lugar por donde sale el viento, con respecto a un observador situado en la nave.

Barlovento: Lugar de donde viene el viento, con respecto a un observador situado en la nave.

Eslora común o máxima: Largo del buque medido entre los puntos más salientes de su proa y popa, se mide en pies ó metros.

Eslora oficial entre perpendiculares: Largo del buque medido entre las perpendiculares, bajadas desde los puntos de intersección de la proa y popa, con la Línea de Flotación, se mide en pies o en metros.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Manga: Medida que indica el ancho de un buque, se mide en pies o metros.

Calado: Medida que indica la distancia que existe entre el canto inferior de la Quilla y la Línea de Agua; altura o puntal del volumen sumergido.

Puntal: Medida que indica la distancia desde la quilla a la cubierta principal.

Guinda: Altura de arboladura que hay desde la línea de agua hasta la perilla del palo.

Nudo: Unidad de velocidad; equivale a una milla Marina por hora. (una milla marina es igual a 1.852 metros).

Andar económico: Velocidad bajo la cual el buque tiene el menor consumo de Combustible, se indica en nudos.

Andar máximo: Es la mayor velocidad que puede desarrollar un buque, no tomando en cuenta el consumo de combustible.

Radio de acción: Es la distancia que puede recorrer un buque, sin reaprovisionarse de combustible, zarpando y recalando a puerto.

Distancia franqueable o autonomía: Es la distancia máxima que puede recorrer un buque sin reaprovisionarse no tocar puerto y habiendo zarpado con la totalidad de agua, víveres y combustible.
Es máxima, cuando se efectúa al andar económico, y mínimo, cuando se realiza al andar máximo.

Balances: Movimientos que toma el buque en el sentido transversal de una banda a otra, producida por el oleaje, cuando este golpea los costados.

Cabeceos: Movimientos que toma el buque en el sentido longitudinal, de proa a popa producida por el oleaje, cuando éste golpea por la proa a por la popa.

Buque sentado: Se dice de un buque cuyo calado de popa es superior al de proa.

Buque encabuzado: Se dice de un buque cuyo calado de proa es superior al de popa.

Escorado: Es cuando el buque está inclinado hacia una banda, se produce por errores en la distribución de la carga o lastre.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Adrizado: Buque en posición normal, sin escora.

Arrufo: Deformación que sufre un buque, cuando su proa se encuentra en la cresta de una ola y la popa en la cresta de otra.

Quebranto: Deformación que sufre un buque, cuando su centro se encuentra en la cresta de una ola y la popa y proa en el seno de otra.

Irse por ojo: Se dice de un buque sometido a grandes cabeceos y que al pasar de una cresta a un seno, su proa no alcanza a reaccionar, continuando hasta ser cubierto por las aguas, hundiéndose.

Vuelta de campana: Se dice de un buque sometido a gran balance y que al no lograr su posición normal, se da vuelta sobre una banda.

TERMINOS RELATIVOS A LA NAVE

Pluma: Viga o percha fija por su pie a la cubierta o a un palo con la inclinación suficiente para que un aparejo afirmado en su extremo (penol) pueda suspender su peso. Hace las veces de grúa, lo que permite embarcar o desembarcar cualesquier carga, bultos, pesos, etc. de acuerdo a su capacidad.

Maniobra de las plumas:

- Amantillo
- Aparejo de penol (Virador)
- Vientos
- Pinzote

Amantillo: Aparejo que sirve para variar la inclinación de la pluma levantando o bajando el penol. esta faena se hace necesaria cuando la vertical de penol no se cae sobre el lugar que se desea (sitio donde se encuentra o se va a dejar el peso)

Aparejo de penol: Aparejo que se afirma en el penol de la pluma y se emplea para izar o arriar el peso.

Vientos: Aparejos que trabajan hacia las bandas y que permiten darle movimiento horizontal a la pluma, con el objeto de cambiar la ubicación del peso que se desea mover.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Pinzote: Pieza de fierro en que termina la coz (extremo inferior de la pluma).

Tintero: Calzo donde descansa el pinzote.

Cabría: Es un dispositivo de maniobras que se arma para levantar pesos, utilizando un aparejo que pende de ella.

Está formada por dos o tres palos llamados bordones que se unen en su extremo superior por medio de un cabo y sus extremos inferiores quedan convenientemente separados y asegurados.

En el vértice formado por los bordones pende un aparejo con el que se iza el peso.

La cabria más común es la vertical y que utiliza tres bordones.

También se puede armar una cabria horizontal con dos bordones apoyada en un mamparo (pared), o en otro elemento.

Trípode: Formado por tres bordones.

Pescantes: Trozo de fierro o acero con su extremo superior encorvado: pareados se usan en arriar o izar embarcaciones menores: solos se emplean para la maniobra de escala real, serení, etc. existen los pescantes radiales, Cuadrantales, de gravedad y giratorios.

Galgas: Cabo generalmente metálico que une las cabezas de los pescantes.

De ella penden de trecho en trecho cabos de jarcia vegetal denominados cabos de vida, que tienen por objeto dar seguridad a la dotación de la embarcación en caso de que se corten las tiras de los aparejos.

También sirven para aliviarlo cuando se está arriando o izando.

Boza de cabeza: Tira de cabo de manila que tiene uno de sus chicotes hechos firmes en la cabeza del pescante. Con el otro chicote y el seno correspondiente, se ahorca el aparejo con un cote cuando se iza o se arría la embarcación, para que en caso de que se corte la tira, quede la embarcación colgando de la boza de cabeza.

Galápagos: Roletes o guías que llevan los pescantes en su codillo, con el objeto de guiar la tira en los mismos.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Vientos: Cabos que afirman los pescantes hacia popa y proa, permitiéndoles, cuando son giratorios, el movimiento necesario para echar afuera o adentro los botes.

Aparejo de pescantes: Como se vio anteriormente, es el aparejo que engrilletado en la cabeza del pescante, sirve para arriar o izar las embarcaciones menores.

Guarda botes: Gruesa percha de madera de quita y pon, que une los pescantes en su medianía. tiene por objeto trincar con ella las embarcaciones menores cuando estas no se varan en sus calzos.

Fajas: Tiras de lona o de merlín tejido que cruzan la embarcación del pescante a objeto trincarla contra el guarda bote.

ELEMENTOS DE CUBIERTA

Chimenea: Es un dispositivo metálico, en forma de tubo que sirve para que salga al exterior el humo de la combustión de las máquinas, y para que estas tengan el tiraje necesario.

Cachimbas: Tubos giratorios en forma de letra "L" invertida, que emergen verticales en cubierta y cuya finalidad es airear departamentos interiores (maquinas, calderas, etc.) orientándolos convenientemente al viento.

Escotillas: Aberturas rectangulares o circulares practicadas en cubierta y que sirven para dar acceso a las cubiertas inferiores, ya sea al personal o a la carga.

Tapa escotilla: Plancha de fierro o madera destinada a ser colocada sobre las escotillas cuando estas se quieren cerrar, para evitar el tráfico por ellos.

Brazolas: Trozos de madera o fierro colocados verticalmente (marcos) alrededor de las escotillas y bodegas, para impedir que el agua proveniente de baldeos, oleaje o lluvias entre al interior.

Cubichetes: Aberturas de forma rectangular practicadas en cubierta coronadas de una pequeña construcción de madera fierro con tapas de vidrio, destinadas a dar luz y ventilación a los departamentos bajo cubierta.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Lumbreras: Aberturas circulares practicadas en cubierta o mamparos, provistas de un grueso vidrio y destinadas a dar luz a las cubiertas inferiores o a departamentos interiores, similares a las claraboyas, diferenciándose de ellas en que estas no se pueden abrir y solo dan luz al interior.

Claraboyas: Aberturas circulares practicadas en los costados del buque, y destinadas a dar luz y ventilación a los departamentos interiores, pueden abrirse y cerrarse a voluntad mediante tapas de vidrio.

Tapas de combate: Tapas de fierro para ser colocadas por dentro de claraboyas o lumbreras; su finalidad es evitar que entre la luz y también para mantenerlas estancas en caso se rompa el vidrio.

Trancaniles: Fierros angulares en forma de canal que corren por todo el contorno del buque, destinados a recibir el agua de las cubiertas (oleaje, lluvia, baldo de cubierta) descargándolos a los costados.

Imbornales: Aberturas que se practican en los costados del buque, por donde se desaloja al mar el agua proveniente de los trancaniles.

Escobenes: Aberturas circulares revestidas con bocinas de fierro, situadas a proa (castillo) de los buques y que sirven para dar paso a las cadenas de las anclas.

Tapa escobenes: Son tapas de fierro que se colocan en los escobenes durante la navegación para evitar la entrada de agua y proteger y dar seguridad al personal que trabaja en el castillo.

Nervios: Cabos de jarcia metálica o cadenillas que circundan un buque en sus cubiertas, destinados a evitar la caída de gente al mar ya sea por balances o cabeceos.

Candeleros: Fierros verticales colocados en los costados de las cubiertas, destinados a servir de soporte y guía a los nervios.

Barandas: Toma este nombre el conjunto de nervios y candeleros destinados a la seguridad de dotaciones y pasajeros.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Borda: Parte superior del casco en todo su contorno.

Portalón: Entrada a un buque; aberturas practicadas en la borda o espacios de la baranda de donde penden las escalas que permiten el embarque y desembarque del personal.

Escala real: Es la escala principal de un buque que da acceso al por los portalones; generalmente lleva dos o tres plataformas.

Pasamanos: Son cabos forrados (precintados) en lonas o barandas de madera que van a los costados de las escalas reales y sirven para sujetarse al transitar por ellas.

Escala de gato: Escala colgante formada por dos trozos paralelos de cabos o alambres unidos de trecho en trecho por travesaños de madera.

Escala de prácticos: Escala que se instala a los costados de un buque, formada por dos trozos paralelos de cabos y con peldaños de madera, usada por los prácticos para embarcar y desembarcar en alta mar, llevan también barones que cuelgan a ambos costados para sujetarse.

Pescantes: Son perchas de fierro o acero, inclinadas o curvas, por medio de las cuales se izan o arrían las embarcaciones menores y pesos en general. Por ejemplo: las escalas reales se izan y rebaten sobre la borda cuando el buque sale a navegar, para esto se emplea un pescante.

Bitas: Piezas de fierro en forma cilíndrica apernadas fuertemente a las cubiertas y que tiene por objeto hacer firme y tomar vuelta a las amarras del buque.

Bitones: Bitas de grandes dimensiones.

Crucetas: Piezas de fierro o bronce en forma de cruz, apernadas a cubierta y que tienen por objeto hacer firme o tomar vuelta a los cabos de cualquier maniobra. (Generalmente para maniobras de embarcaciones menores).

Cornamuza: Piezas de madera o fierro en forma de yunque que sirven para tomar vueltas a los cabos; se instalan en diferentes partes del buque, como ser: palos pescantes, etc. Son más pequeñas que las crucetas.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

PARTES DEL TIMÓN

Timones: Dispositivos metálicos o de madera, dependiendo del tipo de embarcación que sirve para darle dirección a la nave mientras navega, recibe el movimiento desde la rueda de gobierno o caña a través del servomotor.

Mecha o madre: Es la pieza más larga del timón contigua al codaste y representa al eje de este.

Pala: Es la parte plana posterior de un timón, de cara paralelas.

Limera: Es el agujero que tiene el codaste por donde pasa la mecha.

Cabeza: Es la parte superior de la mecha.

Talón: Es el extremo inferior de la mecha que se apoya en un calzo que tiene el codaste llamado gorronea. El objeto de ambos es evitar cualquier desplazamiento transversal del timón.

Timón compensado: Es el que tiene de su pala más a proa del eje de giro, lo que permite un menor esfuerzo para accionarla, pues los mismos efectos de los filetes de agua se encargan de presionar.

Anclas: Son dispositivos de fierro, cuya finalidad es evitar que los buques sean arrastrados por los vientos y corrientes, manteniéndolos firmes y seguros en sus fondeaderos.

Para este efecto, las anclas se unen con sus respectivas cadenas y se lanzan al fondo del mar.

En toda ancla se distinguen las siguientes partes: caña, brazos, cruz, uñas, pico de loro, mapa, ángulo de presa, arganeo y cepo.

Caña: Es el cuerpo principal del ancla, algunas veces de forma cilíndrica, pero más comúnmente cuadrangular en las anclas modernas.

Brazos: Son las dos piezas de fierro encorvado que se unen a la caña en la cruz, y en cuyos extremos están las uñas.
Hay anclas con brazos fijos y con brazos giratorios.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Cruz: Es la unión de los brazos en la caña.

Uñas: Son los extremos del brazo del ancla y que terminan en forma de punta.

Pico de loro: Nombre que toman los extremos de las uñas.

Mapa: Es la cara plana de la uña.

Angulo de presa: Es el ángulo formado por la superficie del mapa con la recta que une el pico de loro, correspondiente con el perno del arganeo, este ángulo es de 150°. Sin embargo, en la práctica, se le llama así, al formado por la superficie del mapa y la caña, o bien, si es un ancla articulada, por la caña y el plano de la uña.

Arganeo: Es el grillete en forma de argolla, que va en la parte superior de la caña y que sirve para entalar el ancla.

Cepo: Es la barra de fierro que atraviesa la caña un poco más abajo del arganeo y que puede estar perpendicular o en el mismo plano de los brazos del ancla. Hay anclas de cepo fijo, anclas de cepo rebatible.

La finalidad del cepo es obligar al ancla, a quedar con el plano de los brazos Perpendicular al fondo, agarrando una de las uñas y contribuyendo agarrando una de las uñas y contribuyendo con su peso.

Anclotes: Son anclas más chicas y de menor peso, que tienen a bordo diferentes usos como acoderar un buque, etc.

Los anclotes más pequeños y de poco peso, se utilizan para fondear Embarcaciones menores.

Rezones: Son anclas de muchos brazos, que están destinados a ser arrastrados por el fondo, con el objeto de buscar elementos perdidos, como: anclas, cadenas, fierros, etc.

Araña: Son rezones muy livianos que se emplean para sacar objetos pequeños del agua.

Orinque: Es un cabo delgado, que va hecho firme por un chicote a la cruz del ancla y por el otro a la boya (boyarín), su objeto es que en caso de cortarse la cadena del ancla, esta pueda ser ubicada por medio de este boyarín, que indica el sitio en que se encuentra fondeada.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Muerto: Bloque de cemento o fierro, que cumple con la función de fijar la posición de boyas u otro elemento fijo en el agua, lo cual se hace por medio de un orinque.

Anclas de leva: Son las dos anclas que lleva un buque en los escobenes de Babor y estribor, destinadas a fondear la nave.

Anclas de respeto: Son las anclas que se usan para reponer alguna de leva que se haya perdido por accidente.

Bozas: Son las pernadas que aseguran las anclas en sus varaderos. Hay dos clases de bozas: de puerto y de mar.

Escapes: Son unas barras de fierro con dos uñas, que se enganchan las bozas de puerto y que al ser accionadas por una palanca, giran y sueltan las Bozas bruscamente (al fondear).

Estopores: Son unos pedazos de fierro, destinados a trabajar entre eslabones como trinca, para evitar que la cadena corra, cuando se está fondeado o durante la navegación.

Clasificación de las anclas: Las anclas se clasifican en anclas de brazos fijos y brazos giratorios o articulados, a su vez pueden ser anclas con cepo o sin cepo.

Anclas con cepo: Ofrece un excelente tenedero cuando agarra normalmente en el fondo.

Pero el tenedero disminuye mucho si el ancla esta encepada (cadena enredada en el cepo); la forma de cada ancla obliga a tener en el castillo instalaciones especiales; además hace demorosa la maniobra de llevarla, debido a que hay que terciarla.

Anclas sin cepo: Este tipo de ancla es más chica, pero es superior a la anterior, si las dos uñas agarran el fondo; es más fácil estibarla a bordo por lo que sus aparatos de maniobra son más sencillos, ya que la ausencia de cepo permite introducir el ancla dentro del escoben sin necesidad de terciarla, por lo que se puede zarpar más rápidamente.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Ancla Martin: Las hay con o sin cepo.

Los brazos se hayan en el mismo plano que el cepo y pueden girar unos 30° ó 40° a cada lado de la caña, clavando ambas uñas en el fondo.

Las con cepo hoy en día están obsoletas, siendo más usadas las sin cepo pues permiten alojarlas en el escoben.

Ancla tipo Hall: Es el tipo de anclas más usado en las naves mayores, no tiene cepo, la cruz es de acero fundido y forma cuerpo con los brazos, lleva un sacado rectangular en que entra la caña, siendo sujeta por un corto perno que permite el giro.

Los brazos pueden formar ángulo hasta 40° con la caña.

Cadenas: Es el conjunto de eslabones de fierro unidos entre sí, uno a continuación del otro y que tienen numerosos usos.(cadenas de las anclas, rejeras, ondas, etc.).

Eslabones: Son los trozos de fierro de forma elíptica, de que se componen las cadenas; las hay de dos clases: eslabones con mallete y eslabones sin mallete.

Mallete: Es un trozo de fierro que llevan en su parte central los eslabones y que tienen por objeto darle mayor resistencia y al mismo tiempo evitar que las cadenas se tomen vueltas.

Grilletes o paños de cadenas: Son los trozos de cadena en que estas se encuentran divididas, la longitud de cada paño de cadena es de 27.5 mts.= 12 brazas (1 braza = 2 yardas).

Grilletes de unión: Son dos trozos de fierro en forma de "u" que tienen dos agujeros en sus extremos, por donde pasa un perno y que sirven para unir los diferentes grilletes o paños de cadena.

Perno: Es el trozo de fierro que atraviesa los agujeros del grillete de unión (en algunos va atornillado a uno de los agujeros).

Pasador: Es una especie de chaveta chica de forma cónica, que se introduce en el perno por un agujerito que tiene un ojo de grillete de unión y que evita que el perno se salga.

Espiche: Es el tapón de plomo, asegurado a golpes de martillo, que se coloca al pasador en su cabeza para evitar que por su forma cónica, salga con el trabajo de las cadenas.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Clases de grilletes de unión:

Existen cuatro clases:

Grillete de perno, pasador y espiche (ya descrito).

Grillete de perno y chaveta, el extremo del perno tiene un orificio por donde se introduce la chaveta, la que reemplaza al pasador y espiche.

Grillete de tornillo, tanto el perno como el agujero del grillete llevan hilo de tornillo.

Grillete giratorio. es un grillete especial, al cual se hacen firme cuatro pernadas de cadena por medio de perno giratorio se emplea cuando un buque fondea a dos anclas, con el objeto de evitar que las cadenas se tomen vueltas, generalmente va uno en cada chicote de una cadena.

Eslabones de patente: Son unos eslabones desarmables, que vienen a reemplazar a los grilletes de unión.

Rejeras: Son cadenas por lo general más delgadas que las cadenas de leva y que están destinadas a acoderar los buques.

Gateras: Son agujeros generalmente de forma circular, que se practican en las Cubiertas para dar paso a las cadenas y alambres.
Van revestidas de una gruesa bocina de fierro.

Mordazas: Son unos trozos de fierro encorvados, que van en las gateras y que se accionan por dos aparejos, cuyo objeto es apretar las cadenas contra la gatera, para retener la salida de ellas.

Dimensiones de las cadenas: La dimensión de una cadena se mide por su calibre, que el diámetro de la barra que forma el eslabón, se mide en milímetros o en pulgadas.

	REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA Y NOMENCLATURA A BORDO	Rev. 00
---	---	---------

Tipos de Cabos de Distinta Mena

Hilo de vela: cabo de menor mena, usado en la Armada, ya sea para reparar velas, coser protecciones de lona, falcacear, etc.

- **Merlín:** cabo de mayor mena que el anterior, alquitranado para su mejor conservación, usado para ligar, forrar y hacer firme los flechastes en las tablas de jarcias de los palos en un velero.
- **Piola:** su mena varía entre 1/8" y 3/4". Generalmente es trenzada de algodón o poliamida. Se emplea para forrar, como drizas, líneas de correderas, etc.
- **Vaivén:** su mena varía entre 1/2" y 2". Cuando es alquitranado se usa en la confección de flechastes, orinques, balsos, etc. Si no está alquitranado, se utiliza en trinca de elementos de cubierta o pañoles, nivelases, bozas de embarcaciones, drizas, escotas de velas, etc.
- **Espías:** son todos aquellos cabos que por su mena y resistencia son aptos para amarrar y hacer firme a un buque. Abordo se designan por su mena y por la estación o lugar que ocupan en la maniobra de amarre.