

**C.P. LGC ORDINARIO N° 12.600/ \_276\_ VRS.**

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO CHILE CHICO, EN EL LAGO GENERAL CARRERA.**

**Chile Chico, 18 JUN 2018**

**VISTO:** Lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio del 1953; el D.L N° 2.222 de 1978; y sus modificaciones, Ley de Navegación; D.S. (M.) N° 1.340 bis, de fecha 14 de junio de 1941, modificado por D.S. (M.) N° 359, de fecha 27 de abril de 1963, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, el D.S. (M.) N° 2, de fecha 03 de enero de 2005, modificado por el D.S.(M.) N°213 de 2006, Reglamento sobre Concesiones Marítimas; el D.S. (M.) N°1, de fecha 06 de enero de 1992 Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; el D.S. (M) N° 397 de fecha 08 de Mayo de 1985, Reglamento de Practicaje y Pilotaje y sus modificaciones posteriores; el D.S. (M.) N°991, de fecha 26 de octubre de 1987, que fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto de la República y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación vigente;

**RESUELVO:**

**HABILÍTESE**, las condiciones de operación de la siguiente instalación portuaria:

**1.- Nombre de la Instalación Portuaria**

Terminal Portuario Chile Chico.

**2.- Descripción General**

El Terminal Portuario de Chile Chico, cuenta con dos rampas unidas entre sí (Este y Weste), con diferentes niveles de altura en sus cabezales por defecto de las distintas alturas de marea del Lago General Carrera. Su estructura es sólida conformada por muros gravitacionales rellenos compactos y losetas prefabricadas de hormigón armado.

Dicho terminal portuario tiene por objeto permitir faenas de carga y descarga, embarque y desembarque de pasajeros.

El tipo de operación en la Rampa de Chile Chico (Este/Weste), es permitir la operación de una barcaza con desplazamiento en la continuidad de la Ruta X-65 desde Chile Chico hacia Puerto Ibáñez y viceversa, en el Lago General Carrera para la conectividad lacustre.

Asimismo, el referido terminal portuario cuenta con:

- Un Muelle Flotante con puente basculante para naves menores que permite el embarco y desembarco de pasajeros, así como también será punto operacional de Unidades Navales y Carabineros de Chile y otros servicios del Estado.

- Una boya de amarre, que tiene por objeto el fondeo a la gira, como también su uso para que el Transbordador “La Tehuelche” y Barcaza “Pilchero” se amarren a ésta durante el tiempo prolongado, sin operar la rampa.
- Una explanada para la transferencia de carga, destinada a espacios de operación vehicular, espacios para el giro de camiones y vías de circulación para el transporte público y particular.
- Un botadero de lanchas, ubicado al Este del terminal portuario, que permite la bajada y extracción de naves menores tipo lanchas al lago.

### **3.- Ubicación geográfica**

Chile Chico pertenece a la XI Región del General Carlos Ibáñez del Campo, Provincia General Carrera. La capital comunal Chile Chico, es también capital de la provincia y se ubica a 1.777 kilómetros de Santiago, capital de Chile, a 190 kilómetros de Cochran y a 395 kilómetros de Coyhaique.

Chile Chico se encuentra en el sector oriental de la Patagonia Chilena, ocupando la ribera sur del Lago General Carrera, la mayor cuenca lacustre del país. Se extiende desde el límite con Argentina hasta Campo de Hielo Norte y cubre una superficie de 4.669 kilómetros cuadrados. Actualmente tiene una población cercana a los 4.500 habitantes, concentrados principalmente en la capital, la ciudad de Chile Chico.

La posición geográfica de Chile Chico considerando el cabezo de la rampa del terminal lacustre es la siguiente:

Latitud : 46°32'09,57"S.  
Longitud : 071°43'55,57"W.

### **4.- Propietario**

Dirección de Obras Portuarias.

Administrador: SOMARCO Ltda.

### **5.- Estación de Espera de Prácticos**

No corresponde.

### **6.- Zona de Fondeo a la Gira**

Las profundidades son moderadas en el sector costero pero a medida que se aleja de la costa el talud baja rápidamente con valores del orden de 100 metros y así progresivamente, en vista de lo cual, para efectos de mantener naves fondeadas a la gira, se recomienda amarrarse a la boya de amarre instalada al Noreste del Terminal Portuario, cuya área es segura en una sonda aproximada a 17 metros y con un radio de borneo para la nave de mayor porte de 1,5 esloras, en la siguiente posición geográfica:

Latitud : 46°32'02,02"S  
Longitud : 071°43'54,59"W

**Ref.:** Carta S.H.O.A. N° 8910, Edición 2016. Sistema de referencia SIRGAS (WGS-84)”

## **7.- Límites del Puerto**

No se encuentra definido en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje D.S. (M) N° 397, de fecha 08 de Mayo de 1985.

## **8.- Características Meteorológicas y Ambientales Generales del Puerto**

### **8.1.- Dirección y velocidad de viento predominante, en nudos**

Del estudio de vientos y de acuerdo a los registros basados en la estadística, que caracteriza el clima de vientos en la zona de Chile Chico, en éste se puede observar que predominan los vientos del cuarto cuadrante y más específicamente los del NW, con un porcentaje de frecuencia de ocurrencia del 61,06%.

Con relación a la magnitud de los vientos de Chile Chico el análisis de los vientos registrados establece que la máxima intensidad proviene de la dirección NW con una intensidad de 32,60 nudos, con rachas máximas de hasta 51,95 nudos, mientras que en segunda instancia se registran los vientos del W con una intensidad de 22,74 nudos, con rachas máximas de 43,23 nudos.

El resto de las direcciones del viento no tiene mayor influencia, exceptuándose las máximas rachas del NE de 21,61 nudos, que afectan a la nave amarrada a la rampa del Terminal Portuario.

De acuerdo a los resultados de las magnitudes promedios mensuales, los vientos son de mayor intensidad en las estaciones de primera y verano, también durante el día estas son más intensas en horas de la tarde.

### **8.2.- Dirección y velocidad de la corriente, en nudos**

Dado el calado máximo de la nave tipo es de 1,85 m, y que las mediciones de corrientes en el estudio de corrientes de verano e invierno, fue efectuado por capas, se ha considerado que la capa superficial es la que tiene incidencia en el desarrollo de la maniobra del buque, por tal razón se ha considerado que los resultados obtenidos en esta capa serán los datos válidos.

Durante las mediciones de verano, para la capa superficial, se registraron corrientes de magnitudes bajas. En esta capa se observa que las corrientes se agrupan predominantemente en las direcciones E al S con un 51,33%, siendo él SE la mayor frecuencia de ocurrencia con un 20,40%. Mientras que las intensidades se presentan entre los 0,07 y 0,13 m/s en un 42,23 %, seguidas 0,01 y 0,07 m/s con una representatividad del 34,83%.

Durante las mediciones de invierno, para la capa superficial, se registraron corrientes de magnitudes bajas. En esta capa se observa que las corrientes se agrupan predominantemente en las direcciones SW, WSW y W con un 38,91% en su conjunto, mientras que las intensidades oscilan entre los 0,02 y 0,04 m/s en un 35,25 %, seguidas 0,04 y 0,06 m/s con una representatividad del 26,10%.

Por lo anterior, se adoptó una corriente del SE con una velocidad de 0,5 nudos, por cuanto fue la mayor intensidad registrada en el estrato superior, con un valor de 0,25 m/s de dirección del E y S respectivamente, durante las mediciones de verano.

Generalmente, las ocurrencias de corrientes con estas intensidades son despreciables para el desarrollo y ejecución de las maniobras tanto de ingreso, permanencia y salida de los terminales.

### **8.3.- Altura de la ola, en metros**

De los resultados obtenidos para el oleaje operacional, se observó que las alturas de ola no superan los 32 cm. La mayor proporción se encuentra entre los 22 – 24 cm con un 25.53% de ocurrencia, seguido por el rango de los 24 – 26 cm con un 22.93% de ocurrencia.

Se registró una altura significativa máxima de 32 cm asociada a la dirección N con un período de 3.8 segundos entre olas. En general se evidencia la formación de oleaje local en la zona de estudio proveniente de todo el rango de direcciones de incidencia, esto debido a los procesos de difracción y reflexión producidos por obstáculos naturales presentes en el área de estudio, además de la presencia de vientos asociados. Respecto a esto, se aprecia una leve predominancia de las direcciones E y SE con un 14.42% de ocurrencia respectivamente.

Del análisis de oleaje de períodos largos, la mayor proporción se registró en el rango de los 195 – 210 segundos de período peak, asociados a alturas entre 1.0 y 4.0 cm. Si bien las alturas encontradas son poco considerables, las olas de períodos largos podrían transmitir una mayor cantidad energía a las estructuras.

### **8.4.- Altura del Nivel del Lago, en metros**

El lago General Carrera da origen al río Baker, que representa el sistema fluvial más importante de nuestro país, tanto por su caudal como por su cuenca hidrográfica, lo que significa que el nivel del lago es afectado permanentemente por suministrar el recurso hídrico a otros afluentes y que está directamente relacionado en la capacidad de captación de aguas debido a las estaciones del año por lluvias, deshielos, temperaturas, etc.

La determinación de los niveles de aguas máximas y mínimas del lago General Carrera, se realizó a partir de la información entregada por la Dirección General de Aguas, que proveyó registros de lecturas diarias del milímetro en la localidad de Chile Chico, ubicado en las coordenadas geográficas:

Latitud : 46°32'00"S.  
Longitud : 071°43'00" W.

El período de datos proporcionado comprende desde agosto de 2000 hasta junio de 2009, incluido el mes de diciembre del último año en cuestión.

El cálculo de los niveles de aguas máximas y mínimas se desarrolló siguiendo el instructivo N° 3104 del SHOA, en su acápite 2.2 determinación de la playa en lagos y ríos, que entrega el procedimiento estadístico para ello.

La resultante fue:

Época invernal : 0,40mts.  
Época estival : 2,80mts.  
Diferencia : 2,40mts.

El comportamiento de los niveles de agua del lago queda netamente acotado a los deshielos en las zonas cordilleranas que se encuentran cercanas al lago.

Los valores máximos de la estadística comienzan a crecer en diciembre, para alcanzar un máximo en los meses de enero y febrero. Por otra parte, comienzan a decaer en los meses de marzo en adelante, debido a la presencia de bajas temperaturas en la zona.

### **8.5.- Tipo de fondo**

El área de estudio en general se encuentra dominada por el grupo sedimentario de las arenas, que en conjunto acumulan el 79.54% del total de las muestras. En este grupo predominan las arenas medianas que representan el 24.28% y las arenas finas con un 20.75%.

**Ref.:** Estudio de Maniobrabilidad “Construcción y Mejoramiento Infraestructura Portuaria Lago General Carrera; Estudios Básicos y Diseño en Chile Chico, Región de Aysén, Estudio de Maniobrabilidad Final – Junio 2012.

### **9.- Sitios o Frentes de atraque y Boyas.**

#### **Rampa Chile Chico (Este/Weste)**

Extensión : 20 metros c/u.  
Orientación : 350°.  
Bitas de Amarre : 02 en total (Con capacidad de 20 a 30 ton. c/u., ubicadas entre el acceso al muelle de naves menores y la otra en el sector Weste).

#### **Muelle Flotante con Puente Basculante**

Extensión : 37 mts.  
Orientación : 355°.  
Bitas de Amarre : 08 en total (Con capacidad de 10 a 15 ton. c/u., con 5 mts entre c/u).

#### **Boya de Amarre**

A 250 metros de la Rampa Chile Chico, existe una boya de amarre que tiene por objeto amarrar Transbordador “La tehuelche” y Barcaza “Pilchero” ante condiciones de “Mal Tiempo” ó “Temporal” en coordenadas 46°32'02.02"S y 71°43'54.59" W.

#### **Explanada del Terminal portuario**

Extensión : 2.700 m2 aproximadamente, destinados a espacios de operación vehicular en la explanada, en los cuales se incluyen 150 metros lineales de espera vehicular, espacios para el giro de camiones, y vías de circulación para el transporte público y particular.

**Botadero de Lanchas**

Extensión : 35 mts.  
Orientación : 38°.  
Bitas de Amarre : No corresponde.

**10.- Terminales Marítimos**

No corresponde.

**11.- Condiciones Límites para las Naves**

**Rampa Chile Chico (Este/Weste)**

Nave Tipo : TRB. "La Tehuelche"  
Eslora : 70.20 metros.  
Calado : 1.85 metros.  
Manga : 15.50 metros.  
Desplazamiento : 937 ton.

Nave Tipo : BZA. "Pilchero"  
Eslora : 35.4 metros.  
Calado : 1.80 metros.  
Manga : 8.4 metros.  
Desplazamiento : 291 ton.

Condiciones o restricciones : Se ha efectuado un dragado en el sector N y NW del cabezal de la rampa en un área aproximada de 550,51 m2 en forma de triángulo isósceles con la finalidad de permitir un seguro acceso del transbordador proveniente del sector NW.

**Muelle Flotante con Puente Basculante**

Eslora : 24 mts.  
Calado : 1.2 mts.  
Manga : 12.2 mts.  
Desplazamiento : 15 tons.  
Condiciones o restricciones : Solo será para uso de embarcaciones menores.

**Boya de amarre**

Eslora : 3 mts.  
Calado : 1.95 mts.  
Manga : 3 mts.  
Desplazamiento : 937 tons.  
Condiciones o restricciones : Se ha dimensionado con las fuerzas máximas de viento registrada en el estudio de vientos, de cualquier dirección, para estos efectos se ha considerado la racha máxima de 50 nudos, a lo que se ha agregado la combinación de la máxima corriente y oleaje determinado como lo establece el ROM 3.1-99.

### **Botadero de Lanchas**

|                             |   |  |
|-----------------------------|---|--|
| Eslora                      | : | 13 mts.  |
| Calado                      | : | 1.6 mts.                                       |
| Manga                       | : | 8.2 mts.                                       |
| Desplazamiento              | : | 25 tons.                                       |
| Condiciones o restricciones | : | Solo será utilizado por embarcaciones menores. |

## **12.- Condiciones específicas de operación en la instalación portuaria**

### **12.1.- Atraque, desatraque, amarre, largada y fondeo:**

#### **Acceso a Chile Chico**

El acceso lacustre a Chile Chico, en el Lago General Carrera para las naves regionales en demanda del Terminal Portuario, debe ser concebido en el "Plan de Navegación – Muelle a Muelle" haciendo uso del sondaje indicado por carta náutica SHOA N° 8910, lo que permitirá una navegación segura y libre de los escollos cercano al borde costero, el cual, no posee levantamiento batimétrico.

#### **Descripción de la aproximación**

Se considera que la aproximación al Terminal no requiere de la utilización de señalización marítima del tipo enfilaciones, la maniobra se realiza con la referencia de las rampas, cuyo eje servirá de referencia al Capitán para la aproximación de la nave con seguridad al terminal. Para la operación nocturna, se requiere la iluminación de las rampas.

La aproximación se deberá realizar por el sector Weste de las rampas del Terminal, a una velocidad moderada de aproximadamente 2 a 3 nudos, con rumbo de aproximación al 155° verdadero sobre el vértice del extremo de la rampa Weste del Terminal.

#### **Descripción de la maniobra de fondeo y paños de cadena a fondear**

Se procederá a efectuar la operación de atraque con su ancla de codera de popa lista para ser largada, desplazando la nave con el sistema de gobierno y propulsión a una velocidad del orden de 1,0 a 0,5 nudos, con su portalón desplazado de su calzo y listo para ser apoyado sobre la losa de la rampa de atraque, Este o Weste dependiente de la altura de la marea, mientras que se mantendrá el rumbo deseado que en este caso es al 155° verdadero.

A una distancia aproximada de 1,0 a 1,3 esloras con respecto al cabezal de la rampa, fondeará el ancla de codera de popa - estribor con tres paños en el agua.

#### **Descripción de la maniobra de atraque/amarre**

Una vez fondeada el ancla de codera de popa estribor, iniciará su acercamiento a una velocidad de 0,3 nudos hasta apoyar el portalón de la nave sobre la losa de la rampa del terminal. En este desplazamiento de la popa hacia babor, lascará la codera de popa de modo que la cadena quede llamando hacia estribor alrededor de cuatro paños en el agua.

Una vez concluida la maniobra de atraque, se pasarán por las gateras de proa, tanto por estribor como por babor, una espía a cada banda a las bitas del Terminal, concluyendo de esta manera el amarre del transbordador en el terminal de Chile Chico, procediendo con descarga diferentes tipos de rodados y el desembarco de pasajeros.

Como medida de seguridad, especialmente con vientos del Este, se dispone de una boya de amarre que queda por la aleta de babor de la nave de diseño, para lo cual se pasará a través de una embarcación motorizada una espía por la gatera de popa babor, la que se encapillará en el gancho de dicha boya.

Se ha considerado la permanencia de la nave en el Terminal con condiciones climáticas favorables, con las siguientes limitaciones:

- Viento del tercer y cuarto cuadrante de hasta 30 nudos y altura máxima de la ola de 0,5 metros.
- Vientos del Este y olas de 0,5 metros de hasta 20 nudos.

De esta manera el amarre del transbordador en el terminal de Chile Chico, rampa Este o Weste, queda concluido.

#### **Descripción de la maniobra de desatraque/amarre**

Al término del embarque de vehículos y pasajeros la nave quedará lista para zarpar, sus máquinas, winches y cabrestante probado y operativo, en condiciones climáticas favorables diurna y nocturna y con el portalón apoyado en la plataforma se procederá a largar ambas espías de proa y una vez ambas arriba y trincadas, procederá a virar el portalón a su calzo y la cadena de popa hasta que ésta quede arriba trincada, para zarpar de la Rampa de Chile Chico.

#### **Descripción de la Maniobra de Corrida de la Nave**

El sistema de atraque de la nave no requiere desplazarse para efectuar faenas de embarque y/o descarga de vehículos.

**12.2.- Bandas de atraque:** No corresponde.

**12.3.- Maniobras de atraque simultáneas:** No autorizadas.

**12.4.- Maniobras de abarloamiento:** No autorizadas. En caso de emergencia se deberá coordinar, previa autorización de la Autoridad Marítima Local.

**12.5.- Rancho de las naves que operan en la rampa**

Los camiones que realicen el abastecimiento de combustible a las naves en el Terminal Portuario Chile Chico, deben cumplir con las disposiciones particulares contempladas en el Título VI del D.S. N° 160, de fecha 26 de mayo de 2009, "Reglamento de Seguridad para las instalaciones y operaciones de producción y refinación, transporte, almacenamiento, distribución y abastecimiento de combustibles líquidos.

### 12.6.- Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras

Para las maniobras de varada y amarre, las naves deberán contar con ancla de codera y cabrestante operativos, todos sus motores y ejes operativos, sistema de gobierno operativo en 06 espías en óptimas condiciones y certificadas (02 unidades con un largo de 220 mts.), focos de iluminación según equipamiento reglamentario, equipo de comunicación VHF – MF/HF, sistema de comunicación para coordinar maniobras de embarque/desembarque de vehículos y pasajeros con el personal que se encuentra en tierra.

12.7.- **Reloj de Mareas:** No corresponde.

### 13.- Ayudas a la navegación

Tipo : Balizas Luminosas.  
Cantidad : 2.

Chile Chico N° 662  
Latitud: 46°31'0"S / Longitud: 71°43' 0" W  
"Señal Lateral de Estribor".

Rampa Chile Chico N° 663  
Latitud: 46°32'9" S / Longitud: 71°43'54" W  
"Señal Lateral de Estribor".

**Ref.:** Publicación S.H.O.A. N° 3003 "Derrotero de la Costa de Chile Vol. III, Capítulo IX, páginas IX-6-1 y IX-6-2" y Carta SHOA N° 8910, Primera Ed. 2016.

### 14.- Limitaciones operacionales

14.1.- **Maniobras:** Diurnas y nocturnas.

Para las maniobras en horario nocturno, al producirse un corte de energía eléctrica, el operador del Terminal portuario Chile Chico deberá contar con focos de emergencia de similar capacidad, para ser instalados e iluminar el tránsito de los peatones que se embarcan y desembarcan.

14.2.- **Dirección y velocidad máxima del viento, en nudos, para las siguientes maniobras y operaciones:**

|                         |   |  |
|-------------------------|---|--|
| Amarre/Desamarre        | : | 20 nudos con componente Este 30 nudos de otras direcciones ( <b>Obligatorio:</b> para ambos casos con empleo del ancla de codera ajustando la nave para fondear a favor de la banda del viento). |
| Permanencia en la rampa | : | 20 nudos con componente Este 30 nudos de otras direcciones ( <b>Obligatorio:</b> para ambos casos con empleo del ancla de codera ajustando la nave para fondear a favor de la banda del viento). |

Faenas de carga o descarga : 20 nudos con componente Este 30 nudos de otras direcciones (**Obligatorio:** para ambos casos con empleo del ancla de codera ajustando la nave para fondear a favor de la banda del viento).

**14.3.- Dirección y velocidad máxima de la corriente, en nudos, para las siguientes maniobras y operaciones:**

Amarre/Desamarre : 0.5 nudos, dirección SE.  
Permanencia en la rampa : 0.5 nudos, dirección SE.  
Faenas de carga o descarga : 0.5 nudos, dirección SE

**14.4.- Dirección y altura máxima de la ola, en metros, para las siguientes maniobras y operaciones:**

Maniobras de atraque y amarre : 0,5 m.  
Maniobras de desatraque y desamarre : 0,5 m.  
Permanencia en sitio : 0.5 m.  
Ejecución de faenas de carga y/o  
Descarga : 0,5m.

**14.5.- Visibilidad**

Dado que el lugar se aprecia con pocos periodos de calmas y por el contrario habitualmente se encuentra afectado por vientos, que predominantemente provienen del cuarto cuadrante, no existe una frecuencia de ocurrencia de nieblas significativa, siendo estas muy escasas y casi nulas, por lo que este lugar no tiene inconvenientes con la visibilidad.

**14.6.- Resguardo bajo la Quilla (UKC)**

0,5 metros de UKC.

**15.- Servicios de apoyo a las maniobras**

- a) Cartas Náuticas : S.H.O.A.N°8910, Edición 2016.
- b) Uso de Prácticos : No corresponde.
- c) Uso de remolcadores : No corresponde.

**16.- Situaciones especiales**

- a) **Acciones ante anuncio de mal tiempo:** La nave puede quedar amarrada, no se ve afectada por el viento ante estas condiciones.
- b) **Acciones ante condición de tiempo variable:** La nave puede quedar amarrada, no se ve afectada por el viento ante estas condiciones.
- c) **Acciones ante condición de mal tiempo y Temporal:** La nave quedará junto a Boya de amarre en sector.
- d) **Acciones ante condición de marejadas:** No corresponde.

## 17.- Otras informaciones

### a) Resoluciones SHOA que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos:

Resolución S.H.O.A. RESORD. N° 13270/24/773., de fecha 24 Noviembre del 2011.

Fecha de última batimetría: 04 de Enero del 2012.

### b) Resoluciones que aprueban Estudios de Maniobrabilidad:

- D.I.M. y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/1091., de fecha 28 de septiembre del 2012, que aprueba informe para diseño de terminales Lacustre Puerto Ibáñez y Chile Chico: Estudios de Maniobrabilidad para operación en rampas existentes (Febrero 2012).
- D.I.M. y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/163., de fecha 02 de febrero del 2018, que aprueba Estudio de Maniobrabilidad para operación en rampa Chile Chico, junio 2012, que corresponde al proyecto de construcción y mejoramiento de infraestructura portuaria Lago general Carrera.

## 18.- Contactos

### **Capitanía de Puerto del Lago General Carrera.**

Manuel Rodríguez N°157-Chile Chico.

Fono. +56 672411111

[capptolgc@dgtm.cl](mailto:capptolgc@dgtm.cl)

### **Dirección Regional de Obras Portuarias, Región de Aysén”.**

Riquelme N° 465, 1er Piso, Coyhaique

Fono:+56 67 2572002.

### **Empresa “SOMARCOLTDA.”**

Pedro Antonio González N° 150, oficina A, Chile Chico

Fono: +56 67 2411003.

## 19.- Otras Informaciones que el Capitán de Puerto estime de Interés

- ### a)
- Los Patrones Regionales Superiores que ejerzan el mando en Naves Mayores que operan en Lago General Carrera, deberán contar con la habilitación para maniobrar en los Terminales Portuarios de Conectividad Lacustre sin hacer uso del Servicio de Practicaje, visto lo dispuesto en los artículos N° 5, 6, 11, 12, 13 y 27 del Reglamento de Practicaje y Pilotaje, aprobado por D.S.(M.) N° 397, del 08 de Mayo de 1985; y dando cumplimiento a la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° O-80/019, de fecha 17 de febrero de 2017, donde se “Establece Procedimiento de Habilitación para Prácticos de Puerto, Oficiales Mercantes y de Pesca Chilenos al Mando de Naves con Pabellón Nacional”.

- b) Para efectos del transporte de Mercancías Peligrosas, se deberá dar cumplimiento a la resolución C.P. LGC ORD. N° 12600/61/Vrs., de fecha 31 de agosto de 2012, que “Dispone Medidas de Seguridad para el Transporte Simultáneo de Carga Peligrosa a bordo de las Naves que Operan en el Lago General Carrera”.
- c) Para efectos de condiciones de meteorológicas desfavorable en la cuenca del Lago General Carrera, se deberá dar cumplimiento a la resolución C.P. L.G.C. ORD. N° 3.150/1/Vrs., de fecha 03 de julio de 2017, que establece “Plan Subsidiario de Mal Tiempo de la Capitanía de Puerto del Lago General Carrera”.
- d) La carga rodada que sea estibada a bordo de las barcazas que operan en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Lago General Carrera, deberán dar cumplimiento al manual de estabilidad y sujeción de la carga diseñado para cada nave, el que estará debidamente aprobado por la Comisión Local de Inspección de Naves (CLIN), y dando especial atención a que todo vehículo sobre cubierta deberá estar debidamente trincado con los dispositivos aprobados para la sujeción, evitando así el desplazamiento de la carga durante la navegación y pérdida de estabilidad de la misma que haga zozobrar la nave, en perjuicio de la protección de la vida humana, teniendo presente la cantidad de pasajeros embarcados en dichas naves.
- e) El administrador del Terminal Ingeniero Ibáñez, deberá tener presente y en buen estado las siguientes consideraciones:
- Demarcación tránsito personal/vehicular.
  - Barandas y/o pasamanos.
  - Demarcación superficie con línea o franja de seguridad, que impida el acceso a personas objeto evitar caída al agua.
  - Trabajos y/o faenas nocturnas exclusivamente con luminarias operativas.
- f) Se hace presente que de acuerdo a lo establecido en los artículos N° 89 y 90 de la Ley de Navegación, aprobada por D.L. N° 2.222 del 21 de Mayo 1978, la seguridad de la nave y su operación es de responsabilidad del Capitán, debiendo velar éste por su cumplimiento durante la operación en la rampa.

**DERÓGASE**, la Resolución C.P. LGC Ord. N° 12600/124, de fecha 30 de Octubre de 2017.

**ANÓTESE y comuníquese** a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

**(ORIGINAL FIRMADO)**

**ALEX SEPÚLVEDA ARROYO  
SUBOFICIAL MAYOR  
CAPITÁN DE PUERTO DEL LAGO GENERAL CARRERA**

**DISTRIBUCIÓN:**

- |  |                     |
|--|---------------------|
| 1.- Dirección Regional Obras Portuarias.                 | 7.- D.I.M. Y M.A.A. |
| 3.- Gobernación Prov. “General Carrera”.                 | 8.- S.H.O.A.        |
| 4.- Empresa “SOMARCO LTDA.”                              | 9.- D.S.O.M.        |
| 5.- Naves Mayores que operan en el Lago General Carrera. | 10.- G.M. AYSÉN.    |
|  | 11.- Archivo.       |