

C.P. CAS. ORDINARIO N° 12000/ 59 VRS.

ESTABLECE NORMAS DE SEGURIDAD PARA LA OPERACIÓN DE BARCAZAS DE CONECTIVIDAD QUE EFECTÚAN EL TRASPORTE DE PASAJEROS Y VEHÍCULOS, TRAMO RAMPA EL PASAJE (DALCAHUE) - RAMPA COYUMBUE (QUINCHAO) Y VICEVERSA.

CASTRO, 24 de febrero de 2020.

VISTO: la Resolución C.P. CAS. Ord. N° 12.600/240/2018, de fecha 14 de noviembre de 2018, que "Habilita Rampa El Pasaje en Dalcahue"; el D.L. (M.) N.º 2.222, de fecha 21 de mayo de 1978, "Ley de Navegación"; el D.F.L. N.º 292, de fecha 25 de julio de 1953, "Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante"; el D.S. N° 1340 bis, de fecha 14 de junio de 1941, "Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves del Litoral de la República"; la Resolución C.P. CAS. Ord. N° 12.000/163/18, de fecha 15 de noviembre de 2018, "Plan Subsidiario de Mal Tiempo de la Capitanía de Puerto de Castro" y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación vigente;

CONSIDERANDO:

- 1.- Que, la necesidad del transporte de pasajero y carga en el cruce marítimo desde rampa El Pasaje (Dalcahue) hacia rampa Coyumbue (Quinchao) y viceversa, se origina producto de la falta de conectividad terrestre entre ambos sectores, siendo el único medio de conexión el uso de barcas, el cual requiere el cumplimiento de estándares de seguridad dispuestos por la normativa marítima vigente.
- 2.- Que, teniendo presente que el Canal Dalcahue es de libre tránsito marítimo como ruta comercial, exige mantener un control seguro de la navegación en materia de conectividad, especialmente en lo relacionado a las maniobras seguras, facultad que recae en el Capitán de Puerto Castro, de acuerdo al Art. 91 de la Ley de Navegación, asimismo, de suspender el tráfico de naves por el canal cuando las condiciones meteorológicas o naturales hagan insegura la navegación.

RESUELVO:

- 1.- **DISPÓNESE**, las medidas de seguridad aplicables a las operaciones que efectúen las barcas en el transporte de pasajeros y vehículos en el tramo Dalcahue – Quinchao y viceversa, señaladas en el Anexo "A" adjunto a la presente resolución.
- 2.- **TÉNGASE PRESENTE**, que el incumplimiento de las disposiciones indicadas en la presente resolución, serán causal suficiente para suspender, inhabilitar o sancionar de acuerdo a lo establecido en la legislación y reglamentación marítima vigente, a sus infractores.

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

(ORIGINAL FIRMADO)

**ROQUE NÚÑEZ CABRERA
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE CASTRO**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Barcazas de Conectividad.
- 2.- Usuarios Marítimos.
- 3.- EMPORMONTT (Dalcahue).
- 4.- Capitanía de Puerto de Achao.
- 4.- Alcaldía de Mar de Dalcahue.
- 5.- Archivo.

ANEXO "A"

"MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA OPERACIÓN DE LAS BARCAZAS QUE OPERAN TRAMO DALCAHUE - QUINCHAO"

- 1) Las rampas de conectividad "El Pasaje" (Comuna de Dalcahue) y "Coyumbe" (Comuna de Quinchao), son administradas por Empomontt, quienes son los encargados de la explotación económica y administrativa de éstas, siendo los responsables de guiar los vehículos que embarcan, según su necesidad y protocolos establecidos, evitando estacionar vehículos en las rampas que entorpezcan el seguro y libre embarco. Ante la presencia de la Autoridad Marítima en el área, esta tendrá el control superior en caso de verificarse vulnerabilidades de seguridad, orden y disciplina, que pudiesen causar daños a las personas e infraestructura portuaria.
- 2) Se deberá dar preferencia de embarco a todos los vehículos de emergencia y vehículos policiales en ejercicio de sus funciones. En estos casos, la nave deberá zarpar de forma inmediata, priorizando la función de los vehículos de emergencia.
- 3) Por seguridad, los embarcos y desembarcos se deben realizar de la siguiente forma:
 - **Embarco:** Primero se embarcarán los vehículos y posteriormente los peatones.
 - **Desembarco:** Primero se desembarcan los peatones y posteriormente los vehículos.
- 4) Es responsabilidad del Capitán de la nave la estiba de los vehículos y dejar los espacios de seguridad suficiente para que los pasajeros puedan subir o bajar con facilidad de los buses, camiones y/o vehículos al interior de la nave, debiendo dejar un espacio NO inferior a 50 centímetros para el tránsito peatonal entre vehículos.

Además, será responsable del total de la carga a bordo (peso de vehículos más pasajeros), los que deberán cumplir con las exigencias del estudio de estabilidad, maniobrabilidad y permitir el acceso a los **medios de salvamento** correspondiente de cada nave.
- 5) El Capitán de la nave, también es responsable de la seguridad de los pasajeros que se encuentren a bordo de la nave, por lo cual deberá instruir a su dotación para mantener el control y que observen a los pasajeros, con el objeto de evitar caídas al mar o cualquier otra acción insegura que pueda causar algún accidente.
- 6) Al momento de su zarpe, el Capitán o un miembro de la dotación deberá dar a conocer por alto parlante o circuito MC las instrucciones de seguridad a los pasajeros relacionado con:
 - a) La ubicación de los chalecos salvavidas.
 - b) Área para ubicación de los peatones, que será la misma para uso como punto de reunión en caso de emergencia.
- 7) Las instrucciones señaladas en párrafo precedente, deberán estar visibles a bordo por medio de letreros que permitan su lectura a más de 3 metros de distancia.
- 8) El sector destinado para el transporte de peatones, deberá estar debidamente demarcada y libre de carga. Esta área deberá ser techada y con señalización que estipule la capacidad de peatones que pueden ir en el lugar.

- 9) El lugar donde se ubican los chalecos salvavidas deberá estar debidamente señalizada y pintada de color naranja internacional, además de estar ordenado, en un lugar visible y de fácil acceso para todo pasajero que aborde la nave.
- 10) La tripulación deberá usar uniforme o ropa de trabajo que lo diferencie de los pasajeros (color igual para todos), además de su correspondiente equipo de protección personal (zapatos de seguridad, lentes, gorro, guantes, ropa de agua, etc.). Cuando efectúen maniobras en las rampas mecánicas de la nave, deberán mantenerse, en todo momento, con el chaleco salvavidas puesto.
- 11) Al momento del zarpe, en el sector de la rampa mecánica de la nave, se deberá colocar una línea de seguridad con un cartel con las palabras "No Pasar", objeto de que los pasajeros no accedan al sector y puedan quedar expuesto a accidentes.
- 12) Los recaudadores deberán poseer permiso de embarco o matrícula de personal marítimo correspondiente.
- 13) **Prohibiciones:**
 - a) Ocupar las rampas mecánicas de la nave durante la navegación para transportar vehículos, debiendo éstas permanecer siempre cerradas, en navegación.
 - b) Efectuar trabajos o faenas durante la navegación que afecten a la seguridad de los pasajeros o vehículos (trabajos en caliente, limpieza de estanques de petróleo, trabajos de mantención en motores propulsores o generadores, etc.).
 - c) Embarcar mercancías peligrosas y pasajeros a la vez, debiendo realizar estos cruces de carga de manera independiente y cumpliendo con las autorizaciones pertinentes antes del zarpe. (Deberán solicitar resolución de autorización de MERPEL, objeto disponer máxima medidas de seguridad para la carga.)
 - d) El expendio de bebidas alcohólicas en las naves, como asimismo su consumo y el embarque de personas en evidente estado de ebriedad.
 - e) Realizar comercio ambulante a bordo de la nave.
 - f) Que personas ajenas a la tripulación participen en el proceso de embarque y desembarque de vehículos.
- 14) Para efectuar navegaciones nocturnas y de visibilidad reducida (niebla), será obligatorio el uso de equipos de ayuda a la navegación (radar y gps), conforme a las buenas prácticas de navegación.
- 15) El Capitán de la nave deberá realizar a lo menos 01 zafarrancho mensual de control de incendio, inundación, accidentes, evacuación de heridos, hombre al agua, los que deberán efectuarse siempre sin pasajeros a bordo. El objetivo de los zafarranchos es lograr que la tripulación adquiera la expertíz, conocimiento y experiencias para actuar en forma correcta durante una emergencia. Esto deberá quedar registrado bajo firma por los asistentes en un libro de registro u hoja de control de zafarrancho.
- 16) Cuando por razones meteorológicas, la autoridad marítima establezca condición de tiempo variable, los pasajeros (peatones) y tripulación deberán hacer uso de chaleco salvavidas en todo momento.

- 17) El Capitán de la nave deberá dar cumplimiento a las obligaciones de su cargo dispuestas en D.L. (M.) N° 2.222, de fecha 21 de mayo de 1978, "Ley de Navegación" en su título N° 5, referido al Capitán de la nave; el D.S.(T. y P.S.) N°26, de fecha 23 de febrero de 1987, "Reglamento sobre Trabajo a bordo de la naves de la Marina Mercante Nacional", en su Título N° 3, Art. 15, letra a), privilegiando la seguridad de la vida humana en el mar y darán fiel cumplimiento de lo dispuesto en el D.S. (RR.EE.) N° 473 de 1981, "Reglamento de Choque y Abordajes".
- 18) En caso de accidente a bordo de la nave, la tripulación será quien de forma inmediata brinde la asistencia de primeros auxilios, informando a la brevedad a la Autoridad Marítima Local, con el propósito de coordinar apoyo médico en caso de ser necesario. De la misma forma, en caso de abordaje en el mar, entre las naves el apoyo debe ser inmediato y solidario.
- 19) El Capitán de cada nave, deberá informar diariamente el inicio de las labores de conectividad y el término de estas. En el caso de una interrupción o de una suspensión de la conectividad por un motivo distinto al término de la jornada laboral, se deberá comunicar a la Capitanía de Puerto de Castro y/o Alcaldía de Mar de Dalcahue, vía correo electrónico (operpcso@directemar.cl y alcamardalcahue@dgtm.cl) o carta, las razones por la cual se dio término al servicio de transporte.
- 20) Se deberá tener presente de informar por el medio más expedito (radio VHF canal 16 o teléfono 652561286 / 652561652) a la Capitanía de Puerto de Castro o Alcaldía de Mar de Dalcahue, sobre las novedades acaecidas durante el desarrollo de sus operaciones, cabe señalar que los delitos denunciados por pasajeros a bordo, deben ser informados de forma inmediata a la Autoridad Marítima Local.
- 21) La presente resolución no exime al armador de la nave de otras autorizaciones de organismos privados o que formen parte de Instituciones del Estado.
- 22) El armador u operador de una nave será civil y solidariamente responsables de las transgresiones a las normas establecidas en la presente resolución y cualquier otra normativa marítima vigente según lo señalado en el Art. N°44 de la "Ley de Navegación".

(ORIGINAL FIRMADO)

**ROQUE NÚÑEZ CABRERA
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE CASTRO**

DISTRIBUCIÓN:

1.- Idem. Cpo. Ppal.