

**C.P. CAB. ORDINARIO N°12.250/ 18 / VRS.**

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL  
TERMINAL MARÍTIMO PORTUARIA  
CABO FROWARD S.A., SECTOR SAN  
JOSÉ, COMUNA DE CALBUCO.**

**CALBUCO, 28 DE AGOSTO DE 2020.**

**VISTO:** lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; el D.L. N° 2.222, de 1978 y sus modificaciones, Ley de Navegación; el 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° 9, de fecha 11 de enero de 2018, Reglamento sobre Concesiones Marítimas; el D.S. (M.) N° 1, de fecha 6 de enero de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; el D.S. (M.) N° 397, de fecha 8 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 de la República y Establece las Capitanías de Puerto y sus respectivas jurisdicciones; la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. ORD. N° A-31/002, de fecha 6 de diciembre de 2018; Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° O-71/034, de fecha 24 de enero de 2017 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

**RESUELVO:**

**1.- HABILÍTESE,** la operación de la siguiente instalación portuaria:

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

Terminal Marítimo Portuaria Cabo Froward S.A.

**b.- Descripción General.**

Muelle mecanizado con un frente de atraque y/o amarre, que consta de cuatro dolphins de atraque y amarre, con defensas flexibles, panel de apoyo y bitas de amarre. Además, cuenta con cinco boyas cilíndricas de amarre.

Esta Instalación Portuaria podrá efectuar carga o descarga de graneles sólidos y descarga de aceite de pescado o vegetal con sistemas mecánicos.

Asimismo, podrá efectuar descarga de combustible por cañerías aéreas hasta estanques dispuestos en terrenos colindantes, de propiedad de la concesionaria.

**c.- Ubicación Geográfica.**

Sector San José, Isla Quihua, Comuna de Calbuco, Región de Los Lagos, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 41° 47' 22" S.

Longitud : 073° 12' 12,02" W.

**Ref.:** Carta S.H.O.A. N° 7311, Cuarta Edición 1999, Dátum WGS-84.

**d.- Propietario.**

Portuaria Cabo Froward S.A.

**e.- Zona de Espera de Prácticos.**

En un punto situado al 006° y a 1,22 millas del faro Bajo Quihua.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 7311, Cuarta Edición 1999, Dátum WGS-84.

**f.- Zona de Fondeo a la Gira.**

**Punto "A"** : Latitud 41° 48' 08" S. y Longitud 073° 15' 42" W., demarcación al 180° a 9 cables de Punta San Antonio.

**Punto "B"** : Latitud 41° 47' 54" S. y Longitud 073° 11' 58" W., demarcación al 130° a 4,2 cables de la Punta Pureo.

**Punto "C"** : Zona de fondeo para naves con asistencia de Práctico a bordo y máquina principal en condición "stand by", con el propósito de efectuar despachos, fumigaciones, espera de maniobras nocturnas o inspecciones de las Autoridades Públicas, ubicado en Latitud 41° 48' 36" Sur y longitud 073° 12' 52" Weste, demarcación al 200° a 10 cables de la Punta Pureo.

**Nota:**

Las agencias de naves deberán solicitar autorización para el uso de los puntos de fondeo a la Capitanía de Puerto de Calbuco, con un mínimo de 48 horas de anticipación.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 7311, Cuarta Edición 1999, Dátum WGS-84.

**g.- Límites del Puerto.**

Línea que une roca San Pedro con canto S de Isla Calbuco.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 7311, Cuarta Edición 1999, Dátum WGS-84.

**h.- Características Meteorológicas y Ambientales Generales de la Instalación Portuaria.**

**1) Dirección y velocidad de viento predominante, en nudos:**

Durante las estaciones de primavera y verano prevalecen los vientos del Sur, los que levantan una marejada gruesa y molesta, que impide el tráfico de embarcaciones menores en el sector. Durante el otoño e invierno por el paso sucesivo de sistemas frontales, prevalece el viento norte, que suele ser violento.

Velocidad	Dirección (°)							
	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW
% Ocurrencia	21,45%	22,51%	1,95%	1,08%	6,25%	17,20%	6,77%	7,25%

Estadística Básica	Dirección (°)								Total (m/s)
	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	
Vel. Máx.	11.84	13.01	10.08	6.80	12.31	10.98	8.48	8.28	13.01
Vel. Med.	2.65	3.08	1.97	2.09	4.28	3.67	2.64	2.30	3.01

**Ref.:** Informe técnico proyecto "GOM-PMC 1637-0516, ESTUDIO DE VIENTOS MUELLE SAN JOSE, CALBUCO "SECTOR ENTRE PUNTA CHULLEHUA Y CHOLCHE", SAN JOSE", de GEOMAR Ingeniería de mayo de 2018, utilizando trece meses de información registrada en la zona.

**2) Dirección y velocidad de la corriente, en nudos:**

La velocidad máxima detectada es 0.75 nudos, donde predominan las direcciones de W y secundariamente del SW y NE.

**Ref.:** Estudio de Maniobrabilidad en Operaciones de Transferencia de Graneles Sólidos, Terminal Marítimo Portuaria Cabo Froward S.A. San José.

**3) Altura de la ola, en metros:**

Las olas operacionales presentan una altura significativa promedio de 0,05 metros, variando entre 0,01 a 0,34 metros. El período significativo promedio es de 3,4 segundos, variando entre 3,2 a 4,1 segundos. La dirección promedio es del 196,1° (S). Las olas de largo período (tren de olas) muestran una altura promedio de 0,41 metros. El período promedio fue de 10,34 segundos con una longitud promedio de ola de 102,0 metros y su dirección promedio fue del 184,4° (S). La ola de diseño alcanza altura significativa de 0,34 metros. Desde el punto de vista operacional del Terminal, la ola más desfavorable es la proveniente del sur.

**Ref.:** Estudios efectuados por empresa DOPPLER año 2004, con aprobación S.H.O.A.

**4) Amplitud de la marea, en metros.**

Derrotero de la Costa de Chile, Volumen II, desde Canal Chacao hasta Golfo de Penas, indica que el Puerto de Calbuco se encuentra en un rango de marea en sicigias de 6.74 metros y 3 metros en cuadraturas.

**5) Tipo de Fondo: Arena.**

**i.- Sitios o Frentes de atraque y Boyas.**

- Extensión : 230 metros.
- Orientación : 242°.
- Dolphins : 04 NR. de atraque y amarre, denominados del 1 al 4, siendo el 1 el duque de proa y el 4 el duque de popa, distanciados desde el centro de la plataforma de operación con las distancias que se indican:

\* DA N° 1 a 70 metros y DA N° 2 a 15 metros desde el centro de la plataforma de operación, ambos ubicados al surweste de la plataforma.

\* DA N° 3 a 47 metros y DA N° 4 a 98 metros desde el centro de la plataforma de operación, ambos ubicados al noreste de la plataforma.

- Boyas de Amarre : 04 NR., en las siguientes coordenadas geográficas:

Boyas	Latitud	Longitud
A	41° 47' 26,50" S.	73° 12' 09,85" W.
B	41° 47' 23,88" S.	73° 11' 53,27" W.
C	41° 47' 18,34" S.	73° 11' 57,06" W.
D	41° 47' 23,61" S.	73° 12' 07,94" W.

**j.- Terminales Marítimos.**

**Ductos:** 02 NR. Un ducto para descarga de aceite de pescado o vegetal y otro ducto para descarga de combustible.

El concesionario deberá dar cumplimiento a la Circular Marítima O71-/034, de fecha 24 de enero de 2017, que "Establece normas para el otorgamiento del "Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo" que efectúa trasiego de productos líquidos y gaseosos a granel".

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

Nave Tipo	Granelera	Petrolera
Eslora	228,97 metros	228 metros
Manga	37 metros	32,2 metros
Calado Operacional	12,6 metros	12 metros
Desplazamiento	82.811 TM	73.385 TM

**l.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria.**

1) **Atraque, desatraque, amarre, largada y fondeo:** Diurno y nocturno.

2) **Para maniobras nocturnas:**

a.- Las lanchas de apoyo deben contar con focos busca caminos, que sea operado por su patrón desde la timonera (reflectores) con un alcance mínimo de media milla, objeto alumbrar el acceso de los amarradores a las boyas y en caso de emergencia que se produzca hombre al agua, para apoyar su rebusca.

b.- Los remolcadores deben contar con reflectores para apoyar a las lanchas y en el caso del de proa para ir apoyando al práctico en el virado de la cadena y su comportamiento, usando la luz para señalar su dirección de trabajo y tendencia.

- c.- Las boyas deben tener pintadas en sus obras muertas, franjas de pintura refractante para que sea visualizada desde el puente y favorezca el alumbrado de las lanchas.
- d.- Los 4 duques de alba deben contar con iluminación en dirección hacia sus defensas, con el propósito de que sean visibles durante la maniobra de atraque y el amarre de espías.
- e.- Las balizas de aproximación o entrada como las de fondeo deben estar encendidas para tener puntos referenciales terrestres e ir controlando el posible desplazamiento lateral y longitudinal de la nave, con poder auxiliar de respaldo.
- f.- El Punto "B", de la Zona de Fondeo a la Gira, ubicado frente al terminal, se debe encontrar sin naves y completamente despejada.

**3) Bandas de atraque:**

La nave debe atracarse con la banda de estribor al terminal, tanto en maniobras diurnas como nocturnas.

**4) Maniobras Simultáneas:**

No autorizadas.

**5) Maniobras de Abarloamiento:**

No autorizadas.

**6) Rancho de Naves.**

No autorizadas.

**7) Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras.**

- Ambas anclas operativas y con un mínimo de 10 paños.
- Anclas, espías, equipos VHF para el personal y embarcaciones de apoyo.
- Debe contar a lo menos con 12 espías de 220 metros de largo cada una, con flotabilidad positiva.

**8) Descripción de las maniobras empleando el Reloj de Mareas:**

Se podrá hacer uso de Reloj de Marea, de acuerdo a lo estipulado en la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. ORD. N° 12.600/90 VRS., de fecha 20 de enero de 2012, utilizando como Puerto Patrón "Puerto Montt" y como Puerto Secundario "Ensenada Codihue".

Cuando la nave opere solamente con el Cargador N° 1, el calado máximo será de 12 metros, debiendo, el propietario, elaborar y presentar el Reloj de Marea. Sin embargo, cuando opere con ambos cargadores se deberá dar cumplimiento a lo establecido en el Punto k) precedente.

**9) Corridas o cambios de sitios:**

En las maniobras de corrida de naves en su mismo sitio de atraque o amarre, no será obligatorio el empleo de práctico. Sólo se hará a requerimiento expreso del agente o capitán de la nave, o bien, por el terminal marítimo.

**m.- Ayudas a la Navegación.**

**Tipo** : Enfilación de Aproximación.

**Cantidad** : 01.

- Enfilación de aproximación:

Baliza Luminosa anterior (uso nocturno).

Enfilada al 359°

Baliza con destello de 01 segundo color rojo y 02 segundos de oscuridad, completando un periodo de 03 segundos.

Ubicación: En el penol del sistema de descarga a 38 mts. de altura sobre el nivel del mar.

Baliza ciega anterior (uso diurno).

Enfilada al 000°

Ubicación: Costado derecho torre de carga N.º 1

Altura: A 30 metros.

Descripción de Tablero: Tablero de 2.1 metros de base por 4.2 metros de altura, con color blanco de fondo y una franja color rojo vivo de al menos 0.7 metro de ancho.

Baliza Posterior común.

Ubicación: A 301,5 metros de las balizas anteriores y a una altura de 63 metros sobre el nivel medio del mar.

Latitud: 41°47'12,54" Sur y Longitud: 73°12'01,73" Weste.

Tablero de iguales características al de baliza ciega anterior.

**Tipo** : Enfilación de Fondeo.

**Cantidad** : 01.

- Enfilación de Fondeo:

Balizas (anterior y posterior) con destello de 01 segundo de color verde y 02 segundos de oscuridad, completando un periodo de 03 segundos.

Baliza luminosa anterior.

A una altura de 17,8 metros sobre el nivel medio del mar.

Ubicación: Latitud 41°47'22,61" Sur y Longitud 73°12'15,95" Weste.

Baliza Luminosa Posterior.

A una altura de 22 metros sobre el nivel medio del mar.

Ubicación: Al 300° y a 109 metros de la Baliza anterior.

n.- Limitaciones Operacionales.

1) Maniobras Diurnas

a.- Dirección y velocidad máxima del viento, para las siguientes maniobras y operaciones:

Maniobras de atraque y amarre diurno	:	Hasta 20 nudos.
Maniobras de desatraque y desamarre diurno	:	Hasta 20 nudos.
Maniobras de atraque y amarre nocturno	:	Hasta 20 nudos.
Maniobras de desatraque y desamarre nocturno	:	Hasta 20 nudos.
Maniobras de corrida	:	Hasta 20 nudos.
Ejecución de faenas de carga y/o descarga	:	25 nudos.

b.- Dirección y velocidad máxima de la corriente, para las siguientes maniobras y operaciones:

Maniobras de atraque y amarre	:	0,6 nudos.
Maniobras de corrida	:	0,6 nudos.
Maniobras de desatraque y desamarre	:	0,6 nudos.
Permanencia en sitio o terminal marítimo	:	Sin restricción.
Ejecución de faenas de carga y/o descarga	:	Sin restricción.

c.- Dirección y altura máxima de la ola, para las siguientes maniobras y operaciones:

Maniobras de atraque y amarre	:	0,5 metros.
Maniobras de desatraque y desamarre	:	0,5 metros.
Maniobra de corrida	:	0,5 metros.
Permanencia en sitio	:	1,3 metros.
Ejecución de faenas de carga y/o descarga	:	1,3 metros.

d.- Visibilidad Mínima: 2,0 millas náuticas

De acuerdo a lo establecido en el Derrotero de la Costa de Chile, Volumen II, desde Canal Chacao hasta Golfo de Penas, 7ª Edición, 2001, en los meses de febrero, marzo y abril, se generan densos bancos de neblina, los que generalmente son disipados alrededor del mediodía o en el transcurso de la tarde. En los períodos de invierno, debido a la acción de malos tiempos frontales que afectan a toda la zona, la visibilidad es reducida por fuertes chubascos de lluvia, que anula la visibilidad del puerto.

e.- UKC (Under Keel Clearance o Claro bajo la Quilla): 0,60 mts.

ñ.- Servicios de apoyo a las maniobras.

1) Cartas Náuticas:

Carta S.H.O.A. N° 7311, Cuarta Edición 1999, Dátum WGS-84.

## 2) Uso de Prácticos:

Conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje D.S. (M) N° 397, de fecha 08 de mayo de 1985.

- Para la ejecución de maniobras nocturnas de atraque de naves sobre 165 metros de eslora, será obligatorio el uso de 02 Prácticos.
- Para la ejecución de maniobras nocturnas de desatraque de naves de hasta 220 metros de eslora, se podrá utilizar 01 Práctico.

En cuanto a la solicitud SIAN, esta deberá ser ingresada con una anticipación mínima de 8 horas, con la posibilidad de efectuar modificaciones hasta 6 horas previo a la ejecución de la maniobra.

## 3) Uso de Remolcadores:

Las maniobras de atraque y de zarpe de naves sobre 160 metros de eslora deben efectuarse siempre con dos remolcadores del tipo ASD, debiendo cumplir todos los requerimientos para este tipo de embarcaciones.

Nave Tipo 215 metros (Formulas TUG USE IN PORT + factor 1,10)		
Maniobra	Fuerza de Tiro en Tons.	Número de remolcadores
Atraque viento cualquier dirección	80,65	2
Salida viento cualquier dirección	87,43	2

Nave Tipo 228 metros (Formulas TUG USE IN PORT + factor 1,10)		
Maniobra	Fuerza de Tiro en Tons.	Número de remolcadores
Atraque viento cualquier dirección	81,90	2
Salida viento cualquier dirección	68,56	2

### Nota:

- Para naves de 120 a 160 metros de eslora se deberá utilizar 02 remolcadores ASD y se podrá hacer uso de 01 remolcador ASD, si este tipo de nave posee bowthruster operativo y 100% disponible para la maniobra.
- Es obligatorio el uso de remolcadores ASD con winche con control de tensión dinámico que permitan virar las espías con la rapidez requerida para la maniobra.

## 4) Lanchas de Apoyo:

Para las maniobras se deberán utilizar 02 lanchas como medio de apoyo, las cuales deberán contar con la debida autorización de la Autoridad Marítima.

Deberá contar con 01 lancha autorizada para efectuar las tareas de embarco y desembarco de Prácticos que cumpla con lo estipulado en la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M Ordinario N° O-80/022, de fecha 6 de febrero de 2014. Esta embarcación podrá ser una de las señaladas en el párrafo precedente.



**5) Amarradores:**

Durante las maniobras, se deberá contar con al menos 8 amarradores distribuidos en cada estación, los cuales deberán estar equipados con equipos de comunicaciones y chaleco salvavidas con iluminación en maniobras nocturnas. Ante situaciones especiales se evaluará requerir mayor cantidad de personal.

**o.- Situaciones especiales.**

Las naves que se encuentren atracadas o a la gira deberán mantener la dotación completa a bordo, encontrándose listas a zarpar en caso sea necesario.

Los Armadores y los Agentes de Naves coordinaran con sus respectivos Capitanes, para atender las necesidades de estos en relación a la seguridad de las naves, considerando al personal de amarradores y otros auxiliares, objeto en todo momento se encuentren disponibles para apoyar desde tierra, los requerimientos del Capitán de la Nave (reposición de espías, nombramiento oportuno de amarradores, necesidades del Práctico, remolcadores, etc.).

Naves atracadas deberán encontrarse listas a zarpar antes de que se alcancen las limitantes establecidas, esta situación debe analizarse previamente en base a la información meteorológica disponible.

**1) Acciones ante anuncio de Mal Tiempo:**

Naves atracadas deberán adoptar las medidas necesarias para zarpar con el apoyo logístico necesario (necesidad de prácticos, remolcadores, amarradores, lanchas de apoyo, etc.) antes de que se alcancen las limitantes establecidas.

Los Capitanes (agentes de naves) y/o operador del sitio, deberán solicitar oportunamente el desatraque de naves ante el anuncio de mal tiempo que hagan insegura su permanencia en puerto, ya sea para fondear a la gira o salir a capear.

Se deberá mantener escucha permanente en canal 16 VHF.

La Capitanía de Puerto enviará por correo electrónico a las empresas el aviso de mal tiempo, objeto adopten las medidas de seguridad.

**2) Acciones ante Condición de Tiempo Variable.**

Embarcaciones en puerto reforzar amarras y fondeaderos.

Las naves deberán alistar los elementos de amarre para reforzar o estar en condiciones de dejar el sitio, debiendo mantenerse el Capitán a bordo con su respectiva DOTACIÓN DE SEGURIDAD.

Los Armadores y los Agentes de Naves coordinaran con sus respectivos Capitanes, para atender las necesidades de estos en relación a la seguridad de las naves, considerando al personal de amarradores y otros auxiliares, objeto en todo momento se encuentren disponibles para apoyar desde tierra, los requerimientos del Capitán de la Nave (reposición de espías, nombramiento oportuno de amarradores, necesidades del Práctico, remolcadores, etc.).

Se suspende todo tipo de remolque para naves menores en la jurisdicción.

Tripulantes que efectúen trabajos sobre cubierta deberán usar chalecos salvavidas en todo momento.

Se deberá mantener escucha permanente en canal 16 VHF.

**3) Acciones ante Condición de Mal Tiempo.**

Las naves que se encuentren a la gira deberán mantener la dotación completa a bordo, encontrándose listas a zarpar en caso sea necesario.

Todas las naves atracadas o a la gira deberán tener sus máquinas principales listas a ser puestas en servicio. Las naves fondeadas a la gira, deberán además encontrarse preparadas para levar anclas y salir a capear o refondear según lo decida el Capitán de la nave.

Se suspenden las maniobras de atraque y desatraque de todas las naves mayores.

Los Armadores y los Agentes de Naves coordinarán con sus respectivos Capitanes, para atender las necesidades de estos en relación a la seguridad de las naves, considerando al personal de amarradores y otros auxiliares, objeto en todo momento se encuentren disponibles para apoyar desde tierra, los requerimientos del Capitán de la Nave (reposición de espías, nombramiento oportuno de amarradores, necesidades del Práctico, remolcadores, etc.)

Naves atracadas deberán encontrarse listas a zarpar antes de que se alcancen las limitantes establecidas, esta situación debe analizarse previamente en base a la información meteorológica disponible.

Tripulantes que efectúen trabajos sobre cubierta deberán usar chalecos salvavidas en todo momento.

Paralización de todo tipo de faenas portuaria.

El Capitán de Puerto de Calbuco podrá disponer el zarpe de las naves atracadas en cualquier sitio del puerto si las condiciones así lo ameritan.

Se deberá mantener escucha permanente en canal 16 VHF.

**4) Acciones ante Condición de Temporal.**

Se suspende el tráfico para todo tipo de naves.

Suspensión de todo tipo de maniobras en muelles y terminales.

Ante la entrada en vigencia o emisión de un aviso de Temporal las naves deberán dejar el terminal con antelación a esta condición.

Cuando las naves no alcancen a completar su carga, las agencias de naves, Capitanes o Patronos, deberán verificar que esta se encuentre estibada y trincada en las mejores condiciones para un eventual zarpe de emergencia, con

especial énfasis en la obligatoriedad de abandonar el sitio de atraque con las bodegas debidamente cerradas y trincadas, cumpliendo con las condiciones estructurales y de estabilidad de la nave.

**5) Acciones ante Condición de Marejadas**

Las naves deberán verificar sus elementos de fondeo y amarre y la trinca del material de faena y maniobra, con el objeto de prevenir accidentes y/o siniestros.

**p.- Otras informaciones.**

**1) Resoluciones S.H.O.A. que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos:**

Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13270/4/42/VRS., de fecha 31 de enero de 2006.

**Fecha última batimetría:** Noviembre de 2003, con aprobación SHOA mediante Resolución Ord. N° 13250/07/9/VRS., de fecha 19 de abril de 2004.

**2) Resoluciones que aprueban Estudios de Maniobrabilidad:**

- Resolución D.I.M. y M.A.A. N° 12.600/03/85, de fecha 16 de enero de 2019, que aprueba Adenda al Estudio de Maniobrabilidad Terminal San José de Calbuco.

- Resolución D.I.M. y M.A.A. N° 12.600/03/1020, de fecha 2 de agosto de 2005, que aprueba Estudio de Maniobrabilidad en operaciones de transferencia de carga, Terminal Marítimo Portuaria Cabo Froward S.A., San José.

**3) Declaración de Cumplimiento PBIP**

N° 12600/O-74/PBIP/68/2016, vigente hasta el 27 de mayo de 2021.

**4) Certificado de Seguridad.**

Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo A-N° 1452339, válido hasta el 05 de diciembre de 2021.

**5) Certificación Código PBIP.**

Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria A-N° 1227003, 12.600/O-74/PBIP/68/2016, válido hasta el 27 de mayo de 2021.

**q.- Contactos.**

**Capitanía de Puerto de Calbuco.**

Dirección : Avda. Brasil N° 615, Comuna de Calbuco, Provincia de Llanquihue, Región de Los Lagos.

Teléfonos : +56 65 2462434 / +56 65 2461279.

E-Mail : [servicioscpcbc@directemar.cl](mailto:servicioscpcbc@directemar.cl)  
[mesonlitcpcbc@directemar.cl](mailto:mesonlitcpcbc@directemar.cl)

**Empresa Portuaria Cabo Froward S.A.**

Domicilio legal : Urriola N° 87, Piso 3°, Valparaíso.

Dirección : Isla Quihua S/N, Comuna de Calbuco, Región de Los Lagos,

Teléfono : +56 65 2467727.

Web : [www.froward.cl](http://www.froward.cl)

Email : [info@Froward.cl](mailto:info@Froward.cl)

Rep. Legal : Sr. Juan Bilbao García.

Teléfono : +56 2 22254420.

Email : [jbilbao@froward.cl](mailto:jbilbao@froward.cl)

**r.- Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés.**

- 1) Los capitanes de naves, remolcadores y patrones de lanchas, deberán informar con la debida antelación, cualquier falla o incapacidad que impida la ejecución normal de una maniobra.
- 2) Las naves que recalén a la bahía San José, deberán asegurar en todo momento una autonomía no menor a cinco días (IFO/DO), que les permita salir del puerto en caso que la autoridad marítima lo solicite, por razones de seguridad u otras situaciones relacionadas con avisos de mal tiempo o catástrofes de la naturaleza.
- 3) Las naves que deban fondear a la gira en espera de amarrar o zarpar, lo harán dentro de los límites del puerto, con la asistencia del práctico de puerto y fuera de las zonas prohibidas de fondeo. Por lo anterior, toda nave que arribe a la bahía de San José deberá contar con la carta náutica del puerto emitida por Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, SHOA N° 7310, última edición y actualizada.
- 4) Los capitanes de las naves chilenas que recalén a la bahía San José y que deban fondear a la gira, solicitarán al arribo, a la Capitanía de Puerto de Calbuco (Calbuco Radio CBP22) que les asigne un punto de fondeo, no obstante, la Capitanía de Puerto podrá requerir que las naves cambien de fondeadero, o designar los fondeaderos establecidos cuando circunstancias especiales lo ameriten.
- 5) Naves nacionales, que no utilizan el servicio de practicaje para fondeo a la gira, podrán requerir la asistencia de remolcador cuando así lo considere el capitán.
- 6) Toda maniobra deberá ser realizada conforme a lo estipulado en el Estudio de maniobrabilidad y Adenda, debidamente aprobados por la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático.
- 7) Las naves que recalén o zarpen en una condición de carga total, parcial o vacía, deberán considerar la cantidad y distribución de lastre necesario para mantener su hélice siempre sumergida en condiciones de maniobrar en forma segura, con asiento positivo y adrizado, respetando el U.K.C. establecido.
- 8) Las boyas deberán contar con un sistema de barandas, defensas, luces de indicación y ganchos de escape operando en forma satisfactoria, en condiciones óptimas y bien mantenidos, con el objeto de que el personal de amarras y las naves de apoyo operen en condiciones seguras y se puedan evitar accidentes. Asimismo, previo a la recalada de la nave, propietario de la Instalación Portuaria deberá administrar las medidas necesarias para mantener la limpieza de las boyas y del delantal del muelle, objeto evitar accidentes.

- 9) Las defensas "Dolphins" deben estar bien mantenidas, en todo momento considerando que permanecen semi sumergidas dependiendo de las mareas.
- 10) Las Agencias de Naves deberán dar aviso de recalada a puerto a la Autoridad Marítima Local, con 72, 48 y 24 horas de anticipación al arribo de la nave.
- 11) El Terminal Marítimo Portuaria Cabo Froward S.A. deberá dar cumplimiento a las disposiciones relativas a prevenir la contaminación del medio marino, conforme a lo establecido en el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, y demás cuerpos legales.
- 12) El jefe de turno de la Instalación Portuaria deberá verificar que las condiciones de seguridad del personal, estructurales y de la maniobra, además de las exigencias específicas que a continuación se detallan sean cumplidas e informar las novedades antes de que la nave sea abordada:
  - a.- El correcto funcionamiento de la Señalización Marítima nocturna (enfilaciones, balizas, boyas, etc.).
  - b.- Durante las maniobras de atraque y/o desatraque, las luces del Terminal marítimo se deberán apagar para no interferir en la maniobra.
  - c.- El buen estado y la correcta posición de las defensas en el sitio de atraque, en el buen estado de las bitas y que éstas se encuentren libres de espías o ataduras.
  - d.- Que las boyas de amarre se encuentren en su posición, en buen estado, limpias en todo momento y debidamente iluminadas para las faenas nocturnas.
- 13) La presente resolución tendrá vigencia hasta el **30 de julio de 2023**, de acuerdo a observaciones al Estudio Complementario de Señalización Marítima.

2.- **DERÓGASE**, la Resolución C.P. CAB. ORDINARIO N° 12.250/06/VRS., de fecha 17 de abril de 2020.

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

(ORIGINAL FIRMADO)

**JONATHAN DIMTER MUÑOZ**  
**CAPITÁN DE( CORBETA LT**  
**CAPITÁN DE PUERTO DE CALBUCO**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- PORTUARIA CABO FROWARD S.A.
- 2.- AGUNSA.
- 3.- D.S. Y O.M.
- 4.- D.I.M. Y M.A.A.
- 5.- C.J. Va Z.N.
- 6.- G.M. PMO.
7. ARCHIVO C.P. CALBUCO. (2).