

**C.P. CHN ORDINARIO N° 12.600/ 2 / VRS.**

**HABILITA LA OPERACIÓN DE LA RAMPA  
CONECTIVIDAD MAYOR FIORDO LARGO.**

**CHAITÉN, 11 ENE 2022**

**VISTO:** lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. (H.) N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; el D.L. (M.) 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, modificado por D.S. N° 391, de fecha 17 de octubre de 2019; la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. ORD. N° A-31/002, de fecha 6 de diciembre de 2018 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

**RESUELVO:**

**1.- HABILÍTASE** las condiciones de operación de la siguiente instalación portuaria:

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

Rampa Conectividad Mayor Fiordo Largo.

**b.- Descripción General.**

Instalación portuaria compuesta por una estructura sólida, conformada por muros gravitatorios, rellenos, compactados y losetas prefabricadas de hormigón armado.

Dicha Rampa está destinada para atender las operaciones de las naves en cualquier condición de marea, cuyo propósito es servir a la conectividad en la ruta 7, mediante el embarque y desembarque de rodados y pasajeros a través de las naves tipo transbordador y/o barcasas con rampa tanto en proa como en popa.

**c.- Ubicación Geográfica.**

Región de los Lagos, Provincia de Palena, Comuna de Chaitén, Estero Reñihué, en el extremo Sur de la Península Huequi, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 42° 32' 43,17" S.

Longitud : 072° 31' 23,38" W.

**Ref.:** Carta S.H.O.A. N° 7360, Edición abril 2015.

**d.- Propietario.**

Dirección de Obras Portuarias, Ministerio de Obras Públicas.

Administrador: Empresa Portuaria Puerto Montt.

**e.- Estación de Espera de Prácticos.**

No corresponde.

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

No corresponde.

**g.- Límites del Puerto.**

No se encuentra definido en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

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

**1) Vientos:**

En el período de verano, exactamente en los meses de diciembre a febrero, la componente del viento que predomina son los que inciden desde el Weste, seguidas de cerca por los vientos del Surweste. En este período predominan por sobre las magnitudes de incidencia las calmas, pero se registran vientos que oscilan entre los 2 y 16 nudos.

Para los meses restantes, se puede generalizar un comportamiento de vientos, dado que la dirección de incidencia que predomina en estos meses es la Noreste. Para esta componente predomina las calmas en el sector, lo que se puede explicar a la condición geográfica donde se encuentra emplazada.

**2) Corrientes:**

Los rangos de intensidad alcanzados en superficie, presentan un máximo de 0,20 nudos, representando sobre el 70 % de los casos.

En el nivel de los 5 metros de profundidad, la corriente muestra un comportamiento similar a la corriente superficial. La dirección de la corriente en este nivel fluye predominantemente al Sur - Sureste, con una señal clara asociada a la marea. La dirección predominante de la corriente sub superficial a 5 metros, con una dirección al 123° - 191° y con una frecuencia sobre el 60%, alcanza valores de hasta 0,29 nudos.

Al igual que en el caso de las corrientes superficiales, en el nivel de 5 metros, las corrientes experimentan un significativo aumento de intensidad a contar del medio día, en respuesta al cambio de marea.

Como conclusión, los rangos de intensidad alcanzados en superficie en fase de sicigia, oscilan entre los 0,38 y los 0,29 nudos en promedio, para los estudios desarrollados en sicigia. La intensidad de la corriente a 5 metros de profundidad en sicigia alcanzó un valor en su oportunidad un máximo de 0,29 nudos, con un promedio de 0,085 nudos.

En todas las capas de profundidad, se aprecia una gran variabilidad y en general las corrientes son de baja intensidad. En superficie se presenta una gran variabilidad de dirección de la corriente, predominando el Noreste y Surweste en superficie.

**3) Olas:**

Las mayores olas esperadas, se encuentran condicionadas por el régimen de vientos imperantes en la zona, provenientes del Weste. Las máximas alturas de olas que pueden ocurrir, son aquellas generadas por eventos de viento provenientes del Weste, con aproximadamente 0,5 metros de altura y período de 2,4 segundos.

Los vientos provenientes del resto de los cuadrantes no contribuyen a generación de oleaje que afecte la zona de emplazamiento de la instalación portuaria y maniobrabilidad de naves.

**4) Mareas:**

En Fiordo Largo, se presenta un régimen de mareas tipo semidiurno, conforme al detalle de la tabla que se indica:

Plano de Marea	Altura (metros)
Altura Pleamar Mayor	6,343
Altura Media de la Pleamar	5,230
Nivel Medio del Mar	3,183
Altura Media de la Bajamar	1,316
Altura Bajamar Mayor	0,128

**5) Tipo de Fondo:**

Grava y arena.

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

- Extensión : 52,50 metros.
- Orientación : 207° (Surweste)
- Boyas de amarre : No tiene.
- Argollón de amarre : 6 NR.

**j.- Terminales Marítimos.**

No corresponde.

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

Nave Tipo	TB Capitán Mariano Andrade	TB Agios
Eslora	80 metros.	102 metros.
Calado	2,2 metros.	2,8 metros.
Manga	16 metros.	18 metros.
Puntal	3,5 metros.	3,9 metros.
Desplazamiento	1.494,6 toneladas.	1.818,7 toneladas.

**Nota:**

Considerando que las naves tipo cuentan con capacidad de potencia suficiente en sus máquinas, a través de sus shottel, no se emplearán anclas para fondeo, sin embargo, éstas estarán listas a utilizar en caso de emergencia.

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

- 1) **Atraque, desatraque, amarre, largada y fondeo:** Dado que la rampa se encuentra orientada al 207° verdadero, la aproximación se efectuará por el sector Sur de la rampa a una distancia estimada de 0,8 cables de ésta y a una velocidad moderada de aproximadamente 2 a 3 nudos, con rumbo de aproximación al 045° verdadero, lo que es favorable considerando los ángulos de incidencia de los vientos predominante del NE, SW y W del sector, como asimismo la corriente que se desplaza hacia el NE.

Para operar en horas nocturnas, se requerirá solamente la indicación de un punto de arribo a través de una baliza existente y proyector que se dispone en el puente de la nave. La demarcación Norte – Sur del cabezal de la rampa desde el puente de mando de la nave, se efectuará a través del radar de ésta, el que será complementada con la luminosidad que dispone el terminal. Este abatimiento será oportunamente corregido a través de sus schottel de proa, de modo que la nave recale en las proximidades de la rampa a una velocidad de 0,5 nudos.

Con luz diurna se avistará la rampa por la banda de babor y dado que el atraque se efectuará por el sector W de ésta, al encontrarse el puente de mando de la nave en la orientación Norte- Sur con respecto al cabezal de la rampa, se procederá detener la viada y posteriormente a revirar la nave hasta alcanzar el rumbo 345° verdadero.

Considerando el tipo de nave con capacidad potencial de máquinas a través de sus cuatro schottel, no se emplearán las anclas para fondeo, sin embargo, éstas estarán listas en caso de emergencia.

En la posición anteriormente indicada, con la rampa a la vista o algún punto notable en tierra que el Capitán tenga en consideración dada su experiencia en la zona, iniciará su aproximación a la rampa gobernando al 345° verdadero y a una velocidad a 0,5 nudos, observando el posible abatimiento por efecto de la corriente que se desplaza hacia el NE y vientos del SW y W predominantes en la zona.

Concluido lo anterior, se apoyará el portalón de la nave sobre la losa de la rampa en una orientación aproximada al 345° verdadero y se mantendrá en su posición a través de sus shottel afectada por los niveles de marea y corrientes, mientras se procede al desembarque de los vehículos y pasajeros correspondientes.

Para la maniobra de desatraque y una vez concluido el embarque de los vehículos y pasajeros, se procederá a ubicar el portalón de la nave en su calzo correspondiente, trincándolo y a través de sus schottel se desatraca de la rampa del terminal y zarpará con su máxima capacidad de potencia con destino a Caleta Gonzalo.

- 2) **Bandas de Atraque:** Para este caso, la nave podrá posar sus rampas de proa o popa, según diseño, para permitir sus maniobras de carga y descarga.
- 3) **Maniobras Simultáneas:** No autorizadas. Solo en caso de emergencia y con la autorización de la Autoridad Marítima Local.
- 4) **Maniobras de Abarloamiento:** No autorizadas. Solo en caso de emergencia y con la autorización de la Autoridad Marítima Local.

- 5) **Maniobras de Corridas:** Dado lo reducido del tiempo de permanencia en el terminal, aproximadamente 10 a 15 minutos, no se considera que la nave deba efectuar corridas durante la operación de desembarque/embarque. Eventualmente, por efecto de variaciones importantes en las condiciones de viento, corriente u oleaje, podrá acomodarse en su orientación de atraque, con el apoyo de su sistema de propulsión.
- 6) **Rancho de naves:** No autorizado.

**m.- Ayudas a la Navegación.**

- 1) Tipo de señal : Baliza.  
Nombre : Caleta Buill.  
N° Nacional : 509.  
Ubicación geográfica : Latitud: 42° 25' 12" S. / Longitud: 072° 42' 06" W.
- 2) Tipo de señal : Baliza.  
Nombre : Poza Chumildén.  
N° Nacional : 517.  
Ubicación geográfica : Latitud: 42° 30' 30" S. / Longitud: 072° 48' 24" W.

**Ref.:** Pub. S.H.O.A. N° 3007, "Lista de Faros de la Costa de Chile".

- 3) Tipo de señal : Baliza.  
Nombre : Fiordo Largo.  
N° Nacional : No posee / En trámite.  
Ubicación geográfica : Latitud: 42°32' 43,08" S. / Longitud: 072°31' 23,27" W.

**n.- Limitaciones Operacionales.**

**1) Maniobras:**

Diurnas y nocturnas, siempre y cuando las condiciones meteorológicas y operacionales lo permitan.

**2) Velocidad máxima del Viento, para las siguientes maniobras y operaciones:**

- Maniobras de atraque/amarre : Hasta 15 nudos.
- Maniobras de desatraque/desamarre : Hasta 20 nudos.
- Permanencia en sitio o terminal marítimo : Hasta 20 nudos.
- Ejecución de faenas de carga y/o descarga : Hasta 20 nudos.

**3) Altura máxima de la Ola:**

0,59 metros.

**4) Velocidad máxima de la Corrientes:**

1,30 nudos, dirección NE.

**5) Visibilidad:**

Mínimo 100 metros.

**ñ.- Servicios de Apoyo a las Maniobras.**

- Carta Náutica : Carta S.H.O.A. N° 7360, Edición abril 2015.
- Uso de Prácticos : No corresponde.
- Uso de Remolcadores : No corresponde.

**o.- Situaciones Especiales.**

Ante condiciones de tiempo adversas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Chaitén, se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en el Plan Específico de Emergencia por Variable de Riesgo "Mal Tiempo/Temporal/Marejadas/Alertas ONEMI", de fecha 12 de noviembre de 2019.

**p.- Otras Informaciones.**

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

Resolución D.I.M. y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/4 VRS., de fecha 3 de enero de 2022, que aprueba el "Informe de Operación Rampa Conectividad Mayor Fiordo Largo, diciembre 2021".

**2) Resoluciones S.H.O.A., que aprueban Estudios oceanográficos y batimétricos:**

- Resolución S.H.O.A Ord. N° 13.270/24/348/Vrs., de fecha 9 de julio de 2010, que considera "Con valor Hidrográfico el Estudio de Mareas, realizado por la Empresa DESMAR Ltda., en el sector de Fiordo Largo".
- Resolución S.H.O.A Ord. N° 13.270/24/77/Vrs., de fecha 25 de abril de 2011, que considera "Con valor Hidrográfico el Estudio Batimétrico, realizado por la Empresa DESMAR Ltda., en el sector de Fiordo Largo en marzo de 2011".
- Resolución S.H.O.A Ord. N° 13.270/24/336/Vrs., de fecha 31 de mayo de 2011, que considera "Con valor Hidrográfico el Estudio de Corrientes, realizado por la Empresa DESMAR Ltda., en el sector de Fiordo Largo".
- Resolución S.H.O.A Ord. N° 13.270/24/572/Vrs., de fecha 22 de agosto de 2011, que considera "Con valor Hidrográfico el Estudio de Vientos, realizado por la Empresa DESMAR Ltda., en el sector de Fiordo Largo".
- Resolución S.H.O.A Ord. N° 13.270/24/31/Vrs., de fecha 10 de enero de 2012, que considera "Con valor Hidrográfico el Estudio de Olas, realizado por la Empresa DESMAR Ltda., en el sector de Fiordo Largo".

**q.- Contactos.**

**Capitanía de Puerto de Chaitén.**

Teléfono : +56 65 2731267.  
Dirección : Avda. Juan Todeskto N° 5, Chaitén, Región de los Lagos.  
Correo Electrónico : [servicioscpchg@dgtm.cl](mailto:servicioscpchg@dgtm.cl).

**Dirección de Obras Portuarias, Región de Los Lagos.**

Teléfono : +56 65 2382002.  
Dirección : Avda. O'Higgins N° 451, Puerto Montt, Región de los Lagos.

**Empresa Portuaria Puerto Montt.**

Teléfono : +56 65 2364500.

Dirección : Avda. Angelmó N° 1673, Puerto Montt, Región de los Lagos.

**r.- Otras Informaciones que el Capitán de Puerto estima de interés.**

- 1) Todas las maniobras de atraque, desatraque, transferencia de carga, descarga y todo tipo de faenas, quedaran sujetas a lo establecido en la presente resolución.
- 2) El portalón de proa o popa de la nave, deberá apoyarse sobre la superficie de la Rampa sin golpearla.
- 3) Durante la ejecución de las maniobras de aproximación para atraque y zarpe de naves se prohíbe el fondeo, estadía sobre máquinas y cualquier maniobra en un radio de 0,75 cables, desde el cabezo y costado sur de la rampa de conectividad de Fiordo Largo.
- 4) Los argollones instalados sobre la rampa, tienen una resistencia máxima de 20 toneladas.
- 5) Para maniobras en horario nocturno, la nave podrá utilizar iluminación artificial desde la nave o portátil, que permita al Capitán visualizar en forma segura la orientación, ubicación y distancia de la rampa. Debiendo tener presente que esta iluminación, no produzca encandilamiento.
- 6) Durante la faena de embarco y desembarco de rodados, se prohíbe estrictamente la permanencia "estacionamiento" de camiones y vehículos sobre la losa de la rampa; por generar atochamientos que impiden el paso de libre tránsito de personas y de los mismos vehículos.

Asimismo, se prohíbe cualquier otra faena o maniobra simultánea, tales como oxicorte, soldaduras, entre otros, mientras se produce el embarco y/o desembarco de pasajeros y rodados desde y hacia la nave de conectividad, cuya prioridad de atención y control es exclusiva.

- 7) Se prohíbe el ingreso de camiones, camionetas y automóviles para faena de carga y descarga de productos del mar y pesca artesanal, mientras las naves se encuentren en faenas de embarco y desembarco de rodados y/o pasajeros en la infraestructura portuaria.
- 8) Se prohíbe la ejecución de faenas de combustibles, por no contar este recinto con una estación de combate a la contaminación, ante un eventual derrame de combustible y un plan de contingencia para tal efecto.
- 9) Durante la estadía de las naves en el terminal portuario, se prohíbe el acopio de cualquier tipo de carga a lo largo de la rampa.
- 10) Como norma general, la estadía en el sector de la rampa, solo se autoriza mientras se ejecute algún tipo de faena, ejemplo: carga y descarga de productos del mar, pesca artesanal, embarco y desembarco de rodados, pasajeros, etc.

- 11) Durante la estadía de las naves en la infraestructura portuaria, se prohíbe el ingreso de personas que no realicen algún tipo de actividad laboral en la rampa, a excepción de pasajeros en tránsito a las naves de conectividad.
- 12) Esta estrictamente prohibido para todas las naves que hagan uso de la rampa, arrojar; lastres, basuras de sentinas, petróleo o cualquier otra sustancia que pueda afectar directa o indirectamente al medio ambiente marino.
- 13) El propietario/administrador, será responsable de efectuar periódicamente actualizaciones de las profundidades en la zona cercana al cabezal de la Rampa, cuando lo estime pertinente y/o cuando Capitanes de Naves así lo requieran, debido a que está afecto a variaciones de niveles por acumulación de sedimentos.
- 14) Cualquier accidente que ocurra en la instalación portuaria, deberá ser informado inmediatamente a la Autoridad Marítima Local, quedando suspendidas las maniobras de embarco y/o desembarco, hasta determinar las causas, circunstancias, motivos y consecuencias del accidente.
- 15) Todas las personas involucradas en las faenas, incluidas las dotaciones de las naves que utilizan la rampa, deberán contar con los elementos mínimos de seguridad, considerándose esencial el uso de zapatos de seguridad, casco y guantes, elementos de protección solar y gafas si corresponde, los que serán proporcionados por los respectivos empleadores.
- 16) El propietario/administrador de la instalación portuaria, deberá mantener la rampa y explanada limpia y despejada, ante el arribo y operación de naves, conservar la luminaria dispuesta para apoyo a las maniobras de atraque/desatraque y permanencia en el sitio, objeto asegurar su correcto funcionamiento.  
  
Asimismo, se deberá considerar, efectuar retiro de las algas existentes en la superficie de la Rampa, con el propósito de evitar accidentes que pudiesen provocar caída al agua durante el tránsito de personas y/o rodados, debido a lo resbaladizo que se torna al transitar sobre la losa de la infraestructura.
- 17) El propietario/administrador de la infraestructura, deberá adoptar las medidas necesarias, para mantener actualizado el convenio y/o contrato de uso de las instalaciones, dando estricto cumplimiento a las consideraciones y obligaciones que se dispongan.
- 18) El propietario/administrador del terminal portuario, deberá exigir que la carga no exceda los pesos máximos o condiciones que las características técnicas del vehículo permitan, y deberá encontrarse debidamente estivada y asegurada de manera que evite todo riesgo, ante el embarco hacia la nave de conectividad.
- 19) Toda mejora, modificación o cambio que desee realizar en la infraestructura portuaria, deberá contar con la revisión y aprobación de la Dirección de Obras Portuarias, Región de Los Lagos.
- 20) Todo daño a la propiedad pública o privada será de responsabilidad de quienes los provoquen, debiendo asumir los costos de su reparación, previa comprobación de lo ocurrido, por parte de la autoridad que corresponda.



- 21) La Autoridad Marítima Local en uso de sus atribuciones, podrá detener o suspender las faenas, cuantas veces sea necesario, con el fin de garantizar el cumplimiento cabal de las medidas de seguridad establecidas.
- 22) Cualquier otra circunstancia no indicada en el presente documento, deberá ser evaluada por la Autoridad Marítima Local.

2.- **DERÓGASE**, la Resolución C.P. CHN Ordinario N° 12.000/56, de fecha 24 de diciembre de 2020.

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

(ORIGINAL FIRMADO)

**FRANCO ESPARZA ASTETE**  
**SUBOFICIAL L. (SEG. M.)**  
**CAPITÁN DE PUERTO DE CHAITÉN**

**DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- D.R.O.P. LOS LAGOS.
- 2.- EMPRESA NAVIERA AUSTRAL S.A.
- 3.- EMPRESA SOMARCO S.A.
- 4.- D.I.M. y M.A.A. (Depto. Puertos y M.M.).
- 5.- D.S. y O.M.
- 6.- G.M. CASTRO.
- 7.- ARCHIVO.