

C.P. CHB. ORDINARIO N° 12.000 /1159 / VRS.

**HABILITA LA OPERACIÓN DE LOS FRENTES
DE ATRAQUE DE PUERTO OXXEAN
CHACABUCO.**

PUERTO CHACABUCO, 18 de noviembre de 2021.

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, modificado por D.S. N° 391, de fecha 17 de octubre de 2019, 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 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

R E S U E L V O:

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

a.- Nombre de la Instalación Portuaria.

Puerto Oxxean Chacabuco S.A.

b.- Descripción General.

El Puerto Oxxean Chacabuco efectúa transferencia de carga general, rodados y pasajeros. La totalidad de la carga, excepto los pasajeros y rodados se transfiere de nave a muelle y viceversa, mediante las grúas de las naves, móviles o grúas instaladas en las bandas laterales del Muelle N° 1.

La referida instalación portuaria considera cinco Zonas de Operación para la operación de naves menores y mayores, compuesto de:

- 1) Muelle N° 1, consta del Sitio N° 1, Sitio N° 2 y Sitio N° 3, destinados para naves menores, naves mayores tipo catamarán. Muelle multipropósito conformado por un pontón flotante que se accede a través de un puente basculante. Tiene como propósito la transferencia de carga en general, rodados y pasajeros.
- 2) Muelle N° 2, cuenta con dos sitios de atraque (flotantes), destinados para la operación de embarcaciones menores y naves mayores tipo Catamarán. Está formado por un conjunto de pasillos metálicos bajo los que se han adosado flotadores plásticos para proporcionar boyantes.

- 3) Malecón N° 1, ubicado entre el Muelle N° 1 y el Muelle N° 2 destinado para la operación de naves mayores y menores. El sistema de defensa consiste en neumáticos de gran diámetro alineados en todo el perímetro libre, apernados a una estructura solidaria al muro de contención.
- 4) Malecón N° 2, ubicado entre el Muelle N° 1 y la Rampa, destinado para la operación de embarcaciones menores. El sistema de defensa consiste en neumáticos de gran diámetro alineados en todo el perímetro libre, apernados a una estructura solidaria al muro de contención.
- 5) Rampa, ubicada al costado del Malecón N° 2, destinada para la operación de naves mayores tipo barcazas, habilitada para el embarque y desembarque de vehículos, maquinarias, pasajeros, entre otros.

c.- Ubicación Geográfica.

Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, Comuna y Provincia de Aysén, se encuentra situado al Este del saco de la Bahía de Chacabuco, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 45° 27' 50,62" S.

Longitud : 072° 49' 25,91" W.

Ref.: Carta SHOA N° 8611, "Proyección Mercátor, Sistema Geodésico Mundial 1984 SIRGAS (WGS-84), 2° Edición, noviembre 2003.

d.- Propietario.

Puerto Oxxean Chacabuco S.A.

e.- Zona de Espera de Prácticos.

Un área circular de 1,5 cables de radio, cuyo centro se encuentra situado en posición Latitud 45° 27' 27" S. y Longitud 072° 50' 12" W.

Nota:

Queda prohibido fondear en la Zona de Espera de Prácticos.

Ref.: Carta SHOA N° 8611, "Proyección Mercátor, Sistema Geodésico Mundial 1984 SIRGAS (WGS-84), 2° Edición, noviembre 2003.

f.- Zona de Fondeo a la Gira.

Punto	Latitud	Longitud	Eslora Máx. (mts.)	Tipo de Fondo	Calado	Sonda (mts.)
Alfa	45° 28' 51,60" S.	072° 50' 03,00" W.	80	Fango	Sin Restricción	15
Bravo	45° 28' 34,20" S.	072° 50' 01,80" W.	190	Fango	Sin Restricción	30
Charlie	45° 28' 12,60" S.	072° 50' 03,60" W.	230	Fango	Sin Restricción	70
Delta	45° 28' 10,80" S.	072° 49' 33,00" W.	230	Fango	Sin Restricción	70
Eco	45° 28' 30,00" S.	072° 49' 35,40" W.	140	Fango	Sin Restricción	40
Foxtrot	45° 28' 24,00" S.	072° 49' 49,20" W.	350	Fango	Sin Restricción	40

Nota:

- 1) En el caso de naves que requieran fondear en la Bahía de Chacabuco, cuya eslora sea superior a 190 metros de eslora, deberán solicitar a la Autoridad Marítima Local, por medio de su Agencia Marítima con al menos 24 horas de anticipación, la asignación de Punto de Fondeo.
- 2) El uso del Punto "FOXTROT" por naves mayores a 300 metros de eslora, podrá inhabilitar o restringir el uso de los demás Puntos de Fondeo.
- 3) Toda nave que fondee a la gira en la Bahía de Chacabuco, deberá poseer la carta náutica actualizada. Será responsabilidad del Capitán y de la Agencia que representa la nave, la provisión oportuna de este elemento de apoyo náutico.

Ref.: - C.P. CHB. ORD. N° 12.600/1166/ Vrs. de fecha 9 de diciembre de 2020, que Aprueba y difunde puntos de fondeo definidos en la bahía del Puerto de Chacabuco.

- Carta SHOA N° 8611, "Proyección Mercátor, Sistema Geodésico Mundial 1984 SIRGAS (WGS-84), 2º Edición, noviembre 2003.

g.- Límites del Puerto.

Línea que une Punta Sofía con Punta Weste.

Ref.: Carta SHOA N° 8611, "Proyección Mercátor, sistema SIRGAS (WGS-84), 2º Edición, noviembre 2003 y Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

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

1) Dirección y velocidad de Viento predominante:

La Bahía Chacabuco se encuentra expuesta a los vientos del 3er. y 4to. cuadrante, que se canalizan principalmente a través de la quebrada situada al SW de la bahía, soplando desde esa dirección con rachas que fácilmente pueden alcanzar hasta los 30 y 35 nudos.

2) Dirección y velocidad de la Corriente predominante:

En la Bahía Chacabuco, las corrientes de marea corren a lo largo de la costa Este. La corriente de flujo tira hacia el SE con intensidad máxima de 0,6 nudos y la de reflujos lo hace hacia el NW con una intensidad máxima de 0,4 nudos.

3) Dirección y altura de la Ola:

Las fuertes rachas de viento forman olas cortas como un cabrilleo rápido, que si bien no afecta a las naves amarradas a los muelles, perjudica especialmente al Terminal Marítimo COPEC y puede llegar a restringir el tráfico de naves menores en la bahía Chacabuco.

4) Amplitud de la Marea:

Amplitud de Marea en sicigia de 2,46 metros.

5) Tipo de Fondo:

Las características del fondo marino sobre la base de la existencia de una primera capa de sedimento o fango compuesto por limo arenoso color gris oscuro, de espesor variable, seguido de estratos de arena fina a media, de compacidad media a alta, con contenido de gravilla y grava, en los estratos de mayor profundidad.

No hay conocimiento que, de la existencia de obstáculos en el fondo marino, que puedan interferir con las maniobras de las naves.

i.- Sitios o Frentes de Atraque y Boyas.

Nombre		Sitio	Orientación	Extensión
1	Muelle N° 1	N° 1	240° - 060°	45 Mts.
		N° 2	240° - 060°	45 Mts.
		N° 3	240° - 060°	16 Mts.
2	Muelle N° 2	Norte	230° - 050°	57 Mts.
		Sur	230° - 050°	51 Mts.
3	Malecón N° 1	Frente de atraque	230° - 050°	85 Mts.
4	Malecón N° 2	Frente de atraque	230° - 050°	20 Mts.
5	Rampa	Frente de atraque	230° - 050°	26 Mts.

ELEMENTOS DE AMARRE						
Nombre	Sitio	Tipo	Cantidad	Ubicación	Fuerza Limite (ton.)	
1	Muelle N° 1	N° 1	Bitas simple de amarre	05	Banda norte.	11
		N° 2	Bitas simple de amarre	05	Banda sur.	11
		N° 3	Bitas simple de amarre	02	Frente de atraque	11
2	Muelle N° 2	Norte	Bitas simple de amarre	30	Banda norte.	5
		Sur	Bitas simple de amarre	16	Banda sur.	5
3	Malecón N°1	Frente de atraque	Bitas simple de amarre	08	Frente de atraque	10
4	Malecón N°2	Frente de atraque	Bitas simple de amarre	03	Frente de atraque	10
5	Rampa	Frente de atraque	Bitas simple de amarre	05	Costado rampa	25
			Argollones	04	Costado rampa	15

DEFENSAS						
Nombre		Sitio	Tipo	Cantidad	Ubicación	Capacidad absorción (ton.)
1	Muelle N° 1	N° 1	Neumáticos	60	Banda Norte.	10
		N° 2	Neumáticos	60	Banda Sur.	10
		N° 3	Neumáticos	03	Frente de atraque	10
2	Muelle N° 2	Norte	Neumáticos	74	Frente de atraque	10
		Sur	Neumáticos	42	Frente de atraque	10
3	Malecón N°1	Frente de atraque	Neumáticos	188	Frente de atraque	10
4	Malecón N°2	Frente de atraque	Neumáticos	20	Frente de atraque	10
5	Rampa	No tiene				

BOYAS DE AMARRE			
Número	Latitud	Longitud	Fuerza Limite (ton.)
Boya N° 1	45° 27' 52,90" S.	072° 49' 39,90" W.	16,90
Boya N° 2	45° 27' 56,40" S.	072° 49' 34,60" W.	17,03
Boya N° 3	45° 27' 50,40" S.	072° 49' 30,60" W.	17,03
Boya N° 4	45° 27' 53,20" S.	072° 49' 28,60" W.	16,90

j. - Terminales Marítimos.

El Terminal Marítimo COPEC, que transfiere productos líquidos derivados del petróleo, tales como gasolinas, kerosene y diésel, se encuentra situado al 150° del Puerto Oxxean Chacabuco, aproximadamente a 250 metros de distancia.

k.- Condiciones Límites para las Naves.

1) Muelle N° 1:

	Sitio N° 1 y 2 (Bandas Laterales)	Sitio N°3 (Nave acoderada longitudinal al cabezo muelle)	Sitio N°3 (Nave acoderada perpendicular al cabezo muelle)
Eslora Máxima	60 metros.	73 metros.	131 metros.
Calado Máximo	4.2 metros.	2,8 metros.	7,0 metros.
Manga Máxima	9,5 metros.	15,90 metros.	18,52 metros.
Desplazamiento Máximo	2.247 toneladas.	1.776 toneladas.	10.676 toneladas.

2) Muelle N° 2:

- **Eslora Máxima** : 41,75 metros.
- **Calado Máximo** : 2,30 metros.
- **Manga Máxima** : 12,50 metros.
- **Desplazamiento Máximo** : 227 toneladas.

3) **Malecón N° 1:**

- **Eslora Máxima** : 41,75 metros.
- **Calado Máximo** : 2,30 metros.
- **Manga Máxima** : 12,50 metros.
- **Desplazamiento Máximo** : 227 toneladas.

4) **Malecón N° 2:**

- **Eslora Máxima** : 23,55 metros.
- **Calado Máximo** : 1,65 metros.
- **Manga Máxima** : 7,00 metros.
- **Desplazamiento Máximo** : 100 toneladas.

5) **Rampa:**

- **Eslora Máxima** : 74,40 metros.
- **Calado Máximo** : 1,68 metros.
- **Manga Máxima** : 15 metros.
- **Desplazamiento Máximo** : 1.776 toneladas.

- **Condiciones o restricciones particulares de operación:**

- La nave abarloada al Muelle N° 1, Sitio N° 1 y N° 2 (lateral Norte y Sur), debe ser de menor eslora a la nave atracada y solo en condición de tiempo normal.
- La nave abarloada al Muelle N° 2, ambas bandas, debe ser de menor eslora a la nave atracada y solo en condición de tiempo normal.
- La nave abarloada al Malecón N° 1 y 2, debe ser de menor eslora a la nave atracada y solo en condición de tiempo normal.
- Al encontrarse el Terminal Marítimo COPEC en maniobra de amarre o desamarre, no se podrán efectuar operaciones en el Muelle N° 1, Sitio N° 1 y Sitio N° 3, hasta el término de la maniobra.

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

1) **Maniobras de Atraque y desatraque:**

- a) **Muelle N° 1, Sitio N° 1 y 2:** Las naves pueden atracar por el costado Norte, dejando la boya N° 4 por su banda de babor o por el costado Sur del muelle flotante, dejando la boya N° 3 por estribor y se pueden usar ambos costados del muelle al mismo tiempo en maniobras secuenciales. La elección del lado a atracar dependerá principalmente de la mejor operación en cuanto a la carga o descarga de la nave, aunque si existe la opción de elegir el costado del muelle para atracar, esta decisión podría estar definida más bien por las características evolutivas de la nave, así como por las condiciones de viento y corriente del momento.

- b) **Muelle N° 1, Sitio N° 3 (nave acoderada longitudinal al cabezo del muelle):** Las naves se aproximan a Puerto Chacabuco, luego de haber navegado por el Seno Aysén, entrando por el sector norte de la bahía, único acceso a ella. Luego de efectuar la caída a estribor, se gobernará al rumbo 152° app, con proa al cabezo del Muelle N° 2, ubicado a continuación del Muelle Flotante cercano a la rampa.

Desde la entrada, considerando la distancia hasta el Muelle Flotante, se navega a una velocidad normal para llegar al inicio de la caída a babor, cuando el puente de la nave se encuentre a la cuadra de las instalaciones del Terminal Marítimo Copec, donde se disminuirá el andar a unos 2 nudos, lo que le permite mantener su gobierno.

La ejecución de la maniobra depende de las condiciones del viento y del estado del oleaje. El primero es el factor más importante, ya que en cualquier momento aumenta su intensidad o cambia de dirección, abatiendo a la nave hacia el Muelle Flotante.

- c) **Muelle N° 1, Sitio N° 3 (nave acoderada perpendicular al cabezo del muelle y amarrado a boyas):** El uso del ancla y de un remolcador es absolutamente necesario para realizar esta maniobra. El remolcador se hará firme por la banda de babor.

En la descripción de esta maniobra, se considera que la nave quedará paralela a la costa, separada del muelle, sin apoyarse, fondeada con su ancla de babor y convenientemente amarrada con los elementos fijos y flotantes del terminal.

Para aproximar y ejecutar la maniobra de amarre, se utilizarán, como rumbo de aproximación la orientación del Muelle Flotante Oxxean, correspondiendo este al terminal mismo, siendo este rumbo al 058°, aproado a la banda lateral norte del muelle flotante, y para fijar el punto de fondeo, se empleará la distancia de radar de 0,11 millas al cabezo del muelle, teniendo como referencia la enfilación, desde la proa, de las balizas Este de Punta Daniel (del Terminal Marítimo Copec), las que están orientadas al 007° verdadero, posición que señalará el punto de fondeo en una profundidad de 50 metros, fondo de fango.

- d) **Muelle N° 2:**

Las naves que atracan por la banda norte del muelle, deberán gobernar a una velocidad reducida, considerando las condiciones climáticas al momento de la maniobra. Las naves navegarán al rumbo 083° teniendo como referencia las boyas N° 1 y 2, dejando por su aleta de babor a la boya N° 2. Posteriormente navegará unos 30 metros con rumbo al 053°. Durante la aproximación al muelle, se deberán ir realizando correcciones a la deriva por el viento y corriente.

Las naves que atracan por la banda sur del muelle, efectuarán el atraque por la banda de babor, esta gobernará a una velocidad reducida y de acuerdo con las condiciones climáticas del puerto. La nave navegará con rumbo verdadero al 080° unos 100 metros aproximadamente hasta

comenzar a caer a babor, para quedar con rumbo al 043°, con el cual navegará paralelo al muelle donde atracará, una vez adoptada su posición final, esta pasará de forma simultánea un largo de proa y un largo de popa con los cuales quedará atracada.

e) Malecón N° 1:

El área de maniobra del Malecón, se encontrará delimitada por un área de giro, en el que su centro se debe ubicar en demarcación al 058°, navegando por la aleta de babor con referencia a la boya N° 2 y a una distancia de 158 metros del cabezo de las jaulas.

f) Malecón N° 2:

El área de maniobra del Malecón N° 2, es de uso exclusivo para embarcaciones menores. Para la maniobra se considera enfilarse al 095° para su aproximación. El atraque puede ser proa al norte o proa al sur.

g) Rampa:

El área de maniobras existentes es amplia para el acercamiento y caída de la barcaza a babor, antes de tomar el rumbo de varada, pero disminuye cuando la nave está cerca de la rampa. De igual manera hay que considerar la existencia del Muelle N° 1 hacia el sur y el varadero ubicado al norte de ella. El área de amarre está definida por la proyección de la rampa hacia la bahía.

2) Bandas de Atraque:

Nombre		Sitio	Bandas de Atraque
1	Muelle N° 1	N° 1	Babor/Estribor de la nave
		N° 2	Babor/Estribor de la nave
		N° 3 (acoderado longitudinal)	Proa de la nave en el cabezo del Muelle.
		N° 3 (acoderado perpendicular)	Estribor de la nave en el cabezo del Muelle.
2	Muelle N° 2	Norte	Babor/Estribor de la nave
		Sur	Babor/Estribor de la nave
3	Malecón N° 1	Frente de atraque	Babor/Estribor de la nave
4	Malecón N° 2	Frente de atraque	Babor/Estribor de la nave
5	Rampa	Frente de atraque	Proa de la nave

3) Maniobras Simultáneas:

- Muelle N° 1, Sitio N° 1 y N° 2 : Autorizado.
- Muelle N° 1, Sitio N° 3 (acoderado longitudinal) : No autorizado.
- Muelle N° 1, Sitio N° 3 (acoderado perpendicular) : No autorizado.
- Muelle N° 2 (ambas bandas) : Autorizado.
- Malecón N° 1 : No autorizado.
- Malecón N° 2 : No autorizado.
- Rampa : No autorizado.

4) Maniobras de Abarloamiento:

- Muelle N° 1, Sitio N° 1 y 2 : Autorizadas.
Máximo 1 nave.
- Muelle N° 1, Sitio N° 3 (acoderado longitudinal) : No autorizada.
- Muelle N° 1, Sitio N° 3 (acoderado perpendicular) : No autorizada.
- Muelle N° 2 (ambas bandas) : Autorizadas.
Máximo 1 nave.
- Malecón N° 1 : Autorizadas.
Máximo 1 nave.
- Malecón N° 2 : Autorizadas.
Máximo 1 nave.
- Rampa : No autorizada.

5) Rancho de naves:

a) Entrega de combustible terminal a buque:

“Se debe dar cumplimiento a lo establecido en los artículos N° 273 a 276 del D.S N° 160 “Reglamento de seguridad para las instalaciones y operaciones de producción y refinación, transporte, almacenamiento, distribución y abastecimiento de combustibles líquidos”, de fecha 26 de mayo de 2008”.

b) Entrega de combustible buque a buque:

“Solo se autorizarán faenas de BUNKERING con naves destinadas para este propósito, donde el rancho se realice de buque a buque para abastecimiento propio de la nave, por lo que la empresa, agencia de naves y capitanes de las naves bunkering y nave receptora, deberán dar cumplimiento a la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N°O-31/002, de fecha 15 de junio de 2020, y sus futuras actualizaciones.

6) Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras:

Las naves deben contar con sus anclas y paños de cadena correspondientes, cada una en condiciones operativas.

Para el amarre o atraque, las espías deberán tener la medida adecuada para el amarre a las bitas. Si el Capitán de la nave, por medidas de seguridad estima necesario, se podrá pasar un mayor número de espías. El diámetro o la mena de las espías, deberán estar acorde al tamaño de la nave.

m.- Ayudas a la Navegación.

Tipo : Boya Luminosa.

Cantidad : 1.

Puerto Chacabuco N° 603.

Ubicación: Latitud: 45° 28' 00" S. / Longitud: 072° 49' 24" W.

Nota:

En caso de inoperatividad de algún elemento indicado precedentemente, se deberá informar de inmediato por el medio más expedito a la Capitanía de Puerto de Chacabuco.

- Ref.:**
- Publicación SHOA N° 3007, 19° Edición, año 2019, "Lista de Faros de la Costas de Chile".
 - Publicación SHOA N° 3002, "Derrotero de la Costa de Chile", 8ª Edición, Año 2012.

n.- Limitaciones Operacionales.

- 1) **Maniobras:** Las maniobras se pueden realizar las 24 horas, conforme a los rangos de viento, altura de olas y corriente que a continuación se indican:

	Visibilidad Mínima (mts.)	Viento		Altura Ola (mts.)	Corrientes	
		Dir.	Vel. (nudos)		Dir.	Vel. (nudos)
Ejecución de la maniobra	500	Cualquiera	16	0,25	Cualquiera	0,4
Faenas de carga y descarga	500	Cualquiera	16	0,25	Cualquiera	0,4
Permanencia en Sitio	Sin restricción					
Salida de sitio	500	Cualquiera	25	Sin restricción		

Notas:

- Para maniobras nocturnas, las luminarias se deben encontrar operativas y en buen estado.
- Todas las enfilaciones, boyas de amarre, bitas de amarre y boyas cardinales, deberán mantenerse despejadas y listas para ser utilizadas. Además, se deberá considerar, apagar toda luz que pueda confundir con las luces de las enfilaciones de aproximación, condición mínima para mantener la habilitación nocturna.
- En caso de corte de espía se deben suspender las operaciones de transferencia de carga y/o combustibles y reanudarlas cuando se repongan las espías cortadas.
- Durante las operaciones de carga o descarga, no deben exponerse los trabajadores portuarios o personas que transiten por los delantales de los muelles, a espías que estén con tensión, instalando barreras duras donde sea factible.

- 2) **Limitaciones por llluvias:** Dependiendo del tipo de carga.

ñ.- Servicios de Apoyo a las Maniobras.

- 1) **Cartas náuticas:**

- Carta SHOA N° 8000, "Proyección Mercátor, Sistema Dátum Local, 2° Edición, diciembre 2001".
- Carta SHOA N° 8611, "Proyección Mercátor, Sistema Geodésico Mundial 1984 SIRGAS (WGS-84), 2° Edición, noviembre 2003.

2) Uso de Prácticos:

Obligatorio, conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

3) Uso de Remolcadores:

El uso de remolcadores está establecido en la resolución C.P. CHB. ORD. N° 12.000/1073/Vrs., de fecha 23 de noviembre de 2020.

Nota:

Cada vez que se presenten relevos de Patrones en los remolcadores existentes y quien asuma el mando, no posea experiencia de maniobrar en este puerto, deberá obligadamente dar lectura a la presente resolución y además ejecutar previo a cualquier maniobra, una inducción con el Práctico Oficial o Autorizado. Dichas acciones deberán ser informadas a la Capitanía de Puerto por el propio Patrón o por la Agencia de Naves correspondiente.

4) Lanchas de amarre:

- Muelle N° 1, Sitio N° 3 (acoderado longitudinal) : 1 lancha.
- Muelle N° 1, Sitio N° 3 (acoderado perpendicular) : 2 lanchas.
- Otros sitios no se requieren.

5) Uso de Amarradores:

El personal de amarradores debe contar con sus respectivos elementos de protección personal, incluidos el chaleco salvavidas.

- Muelle N° 1, Sitio N° 1 y N° 2 : 2 amarradores.
- Muelle N° 1, Sitio N° 3 (acoderado longitudinal) : 2 amarradores.
- Muelle N° 1, Sitio N° 3 (acoderado perpendicular) : 4 amarradores.
- Muelle N° 2, ambas bandas : 2 amarradores.
- Malecón N° 1 : 2 amarradores.
- Malecón N° 2 : 2 amarradores.
- Rampa : 2 amarradores.

o.- Situaciones Especiales.

Ante condiciones de tiempo adversas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Chacabuco, se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en resolución C.P. CHB. ORD. N° 12.000/1073/Vrs., de fecha 23 de noviembre de 2020, que "Define Condiciones de Puerto y Establece Restricciones y Responsabilidades ante avisos y variaciones de tiempo en la Jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Chacabuco".

p.- Otras Informaciones.

1) Resolución SHOA que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos:

- Resolución S.H.O.A. Ordinario N° 13.250/24/97/Vrs., de fecha 23 de julio de 2014, aprueba Estudio Batimétrico.
- Resolución S.H.O.A. Ordinario N° 13.270/24/491/Vrs., de fecha 17 de agosto de 2015, aprueba Estudio de Corrientes, realizado por la Empresa DESMAR LTDA.

- Resolución S.H.O.A. Ordinario N° 13.270/24/490 Vrs., de fecha 17 de agosto de 2015, aprueba Estudio de Calidad de Fondo Superficial, realizado por la Empresa DESMAR LTDA.
- Resolución S.H.O.A. Ordinario N° 13.250/24/451/Vrs., de fecha 21 de julio de 2015, aprueba Estudio de Mareas, realizado por la Empresa DESMAR LTDA.
- Resolución S.H.O.A. Ordinario N° 13.270/24/378 Vrs., de fecha 13 de julio de 2016, aprueba Estudio de Vientos, realizado por la Empresa DESMAR LTDA.
- Resolución S.H.O.A. Ordinario N° 13.250/24/393 Vrs., de fecha 21 de julio de 2016, aprueba Estudio de Oleaje, realizado por la Empresa DESMAR LTDA.

2) Resoluciones que aprueban Estudio de Maniobrabilidad e Informes de Operación:

- D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/725 Vrs., de fecha 3 de julio de 2014, que Aprueba el “Estudio de Maniobrabilidad Rampa N° 1, Oxxean, Puerto Chacabuco”, para naves hasta 74,4 metros de eslora.
- D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/895 Vrs., de fecha 18 de agosto de 2017, que Aprueba el “Estudio de Maniobrabilidad Muelle Puerto Oxxean, Puerto Chacabuco”, para naves de 131 metros de eslora (transporte de ganado).
- C.P. CHB. ORD. N° 12.600/969/Vrs., de fecha 1 de octubre de 2021, que Aprueba el Informe de Operación Muelle N° 1 (Sitio N° 1 y 2), del Puerto Oxxean Chacabuco.
- C.P. CHB. ORD. N° 12.600/968/Vrs., de fecha 1 de octubre de 2021, que Aprueba el Informe de Operación Muelle N° 1 (Sitio N°3), del Puerto Oxxean Chacabuco.
- C.P. CHB. ORD. N° 12.600/970/Vrs., de fecha 1 de octubre de 2021, que Aprueba el Informe de Operación Muelle N° 2 (ambas bandas), del Puerto Oxxean Chacabuco.
- C.P. CHB. ORD. N° 12.600/972/Vrs., de fecha 1 de octubre de 2021, que Aprueba el Informe de Operación Malecón N°1, del Puerto Oxxean Chacabuco.
- C.P. CHB. ORD. N° 12.600/971/Vrs., de fecha 1 de octubre de 2021, que Aprueba el Informe de Operación Malecón N°2, del Puerto Oxxean Chacabuco.

3) Declaración de Cumplimiento PBIP:

Declaración de Cumplimiento del Puerto Oxxean Chacabuco, vigente hasta el 16 de abril de 2026.

q.- **Contactos.**

Capitanía de Puerto de Chacabuco.

- Teléfono : +56 67 2351450.
- Emergencia : 137.
- Correo Electrónico : servicioscpccp@directemar.cl.
opercpccp@directemar.cl.

Puerto Oxxean Chacabuco.

- Secretaria de puerto : +56 67 2351906.
- Jefe de Seguridad / OPIB : +56 67 2351909 / Cel. +56952367430.
- Supervisor : +56991381743.
- Garita de acceso norte : +56 67 2351913.
- Garita de acceso sur : +56 67 2351911.
- Correo Electrónico : operacionesuco@puertooxxean.cl.
seguridaduco@oxxean.cl

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

- 1) Se deberá dar cumplimiento a las disposiciones relativas a prevenir la contaminación del medio ambiente marino, conforme a lo establecido en el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática y demás cuerpos legales.
- 2) Durante las maniobras de atraque, las instalaciones de Puerto Oxxean deberán encontrarse despejadas de grúas y brazos rebatibles con el propósito de permitir una aproximación y atraque seguro de las naves.
- 3) Las Agencias de Naves deberán dar aviso de recalada a puerto a la Autoridad Marítima, con 72, 48 y 24 horas de anticipación al arribo de la nave.
- 4) El Jefe de Turno de la instalación portuaria deberá verificar que las condiciones de seguridad y las exigencias específicas que a continuación se detallan sean cumplidas antes de que la nave sea abordada:
 - a) El correcto funcionamiento de la Señalización Marítima nocturna (enfilaciones, balizas, boyas, etc.).
 - b) Coordinar con las empresas propietarias de las antenas que se encuentran en los alrededores de las enfilaciones, el apagado de sus luces para las maniobras nocturnas.
 - c) El buen estado y la correcta posición de las defensas en el sitio de atraque, el buen estado de las bitas y que éstas se encuentren libres de espías o ataduras.
 - d) Que la eslora, el desplazamiento y el calado de la nave se encuentren dentro de los parámetros máximos operacionales permitidos para el respectivo sitio de atraque.
 - e) Que el personal de amarradores se encuentre en sus puestos y cuenten con los elementos mínimos de seguridad (casco, salvavidas, zapatos de seguridad y equipos de comunicaciones).

- f) Toda situación no descrita en la presente resolución deberá ser consultada mediante documento oficial a la Autoridad Marítima Local para su evaluación y posterior resolución.

2.- DERÓGUESE, la Resolución C.P. Chacabuco ORD. N° 12.000/530, de fecha 28 de mayo de 2021.

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

(ORIGINAL FIRMADO)

FELIPE ZAMBRANO IRRIBARRA
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE CHACABUCO

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- PUERTO OXXEAN CHACABUCO
- 2.- Ag. Nav. AGENTAL.
- 3.- Ag. Nav. ULTRAMAR.
- 4.- D.S. O.M.
- 5.- D.I.M. y M.A.A.
- 6.- C.J. V° Z.N.
- 7.- G.M. AYS.
- 8.- C.P. CHACABUCO (Depto. Operaciones).
- 9.- C.P. CHACABUCO (DESNV.).
- 10.- ARCHIVO.