

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL
MUELLE SKRETTING, BAHÍA PARGUA,
CALBUCO.**

CALBUCO, 07 de julio de 2022.

VISTO: 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; 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, 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 hasta el **31 de diciembre de 2022:**

a.- NOMBRE DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA.

Muelle Skretting.

b.- DESCRIPCIÓN GENERAL.

Muelle de carga y descarga general, compuesto de 2 frentes de atraque, destinado a atender las necesidades de la industria de la acuicultura, principalmente asociado a la carga de alimentos para salmones y servicio de transporte de abastecimiento de insumos.

c.- UBICACIÓN GEOGRÁFICA.

La instalación portuaria Muelle Skretting se emplaza en Bahía de Pargua, en el extremo noroeste del Golfo de Ancud, junto a la entrada oriental del canal de Chacao, Comuna de Calbuco, Región de Los Lagos, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 41° 47' 12" S.
Longitud : 073° 26' 40" W.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 7210, Edición 2020, Dátum WGS-84.

d.- PROPIETARIO.

Comercializadora Nutreco Chile Ltda.

e.- ZONA DE ESPERA DE PRÁCTICOS.

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

f.- ZONA DE FONDEO A LA GIRA.

No corresponde

g.- LÍMITES DEL PUERTO.

Línea que une roca San Pedro, con canto S de la isla Calbuco.

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

h.- CARACTERÍSTICAS METEOROLÓGICAS Y AMBIENTALES GENERALES DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA.

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

En términos de frecuencia se constata un predominio de las direcciones NNW y NW que en conjunto alcanzan un 33,2% de la incidencia de vientos observados, luego la segunda mayor ocurrencia fue la dirección NE y NNE con un 20,6% del total de los registros. En cuanto a las magnitudes de intensidad, las velocidades comprendidas entre 1 y 5 (m/s) corresponden al 84,1% de la data; la magnitud 5 y 10 (m/s) tuvo un porcentaje de 16,4%, y finalmente las comprendidas entre 10 y 17,5 (m/s) un 0,6%, siendo la incidencia de ocurrencia más baja.

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

Dirección	Velocidad (Nudos)
S - SW	1

3) Altura de la ola, en metros:

Época	Tipo de ola	Frecuencia	Altura (metros)	Dirección
Anual	Local	No aplica	1,0	SW

4) Amplitud de la marea, en metros:

6,4 metros.

5) Tipo de Fondo:

Arena grano fino.

i.- SITIOS O FRENTE DE ATRAQUE.

- **Extensión Puente de Acceso** : 119 metros.
- **Orientación** : SW – NE.
- **Boyas de Amarre** : No tiene.
- **Defensas** : 56 NR., (50 Bridgestone y 06 Trelleborg).
- **Bitas de Amarre** : 28 NR., (14 por cada banda, de 25 y 15 Ton.).

j.- TERMINALES MARÍTIMOS.

No corresponde.

k.- CONDICIONES LÍMITES PARA LAS NAVES.

- **Eslora Máxima** : 88 metros.
- **Calado Máximo** : 5,3 metros.
- **Manga Máxima** : 13,2 metros.
- **Desplazamiento Máximo** : 5.000 toneladas.
- **UKC:** : 0,64 metros.

l.- CONDICIONES ESPECÍFICAS DE OPERACIÓN EN LA INSTALACIÓN PORTUARIA.

1) Maniobra de Aproximación:

El ingreso de la nave al muelle, se iniciará 2 horas previas a la pleamar, cuya finalidad es mitigar los efectos de la corriente que estará en su fase de estoa.

Se deberá mantener una velocidad inferior de 6 nudos, objeto controlar bien la aproximación, tan pronto se dividan e identifiquen las luces del cabezo del muelle, postes de amarre y otras estructuras de tierra con enfilaciones encendidas, si es de noche, se ingresará visualizando el vértice (estribor) con rumbo 288° V y un índice paralelo de radar de 0,55 cables al poste N° 1 (NE) si es atraque al frente NE.

En caso de atracar al frente SW, se deberá alinear con baliza de enfilación al 358° V y un índice paralelo de radar de 0,65 cables al poste N° 2 (SW).

2) Maniobras de Atraque, desatraque, amarre y largada:

Frente de Atraque W.

Existen dos modalidades de atraque; el primero, mediante el ingreso convencional con atraque por banda de babor de la nave quedando con proa a mar; el segundo, mediante el ingreso directo con atraque por banda de estribor de la nave con disposición de la proa a tierra.

En el primer caso, controlada la nave y con una velocidad inferior a 3 nudos y con ayuda de su timón, propulsores laterales de proa o popa, hará su aproximación al muelle. Poco antes de aproximarse al poste N° 2 por su cuadra, con rumbo 358° V., y con velocidad inferior a 0,4 nudos iniciará la evolución

hacia estribor quedando con rumbo 065° V, con la proa al eje transversal de la pasarela del cabezo del muelle, hasta detenerse totalmente a unos 25 metros del muelle para hacer entrega las espías de largo de proa y spring.

Al recibir las espías en muelle, será necesario afirmar spring en bita de 25 toneladas y luego el largo de proa que se encapillará en bita de 25 toneladas en esquina opuesta al frente de atraque.

A continuación, comenzará la evolución controlada de la nave a estribor, que con el trabajo de sus máquinas acercará la popa hacia el muelle, momento en el que se pasará spring de popa y manteniéndose la nave con su proa paralelo al eje longitudinal del muelle se reforzará su amarre.

Para la maniobra de largada, se alivianarán sus amarras, quedando con línea de proa y popa y los spring de proa y popa que son largados para que luego la nave traccionará separándose del muelle tomando rumbo 155° V para el inicio de su navegación.

En el frente de atraque NE.

Al igual que el otro frente, existen dos modalidades de atraque; el primero, mediante el ingreso convencional con atraque por banda de estribor de la nave quedando con proa a mar; el segundo, mediante el ingreso directo con atraque por banda de babor de la nave con disposición de la proa a tierra.

En el primer caso, controlada la nave y con una velocidad inferior a 3 nudos y con ayuda de su timón, propulsores laterales de proa o popa, hará su aproximación al muelle en rumbo 288° V, inferior a 0,4 nudos iniciará la evolución hacia babor quedando con rumbo 245° V con la proa a unos 25 metros del muelle, hasta detenerse totalmente para hacer entrega las espías de largo de proa y spring.

Al recibir las espías en muelle, será necesario afirmar primeramente el spring en bita de 25 ton. y luego el largo de proa que se encapillará en bita de 25 ton. en esquina opuesta al frente de atraque. A continuación, comenzará la evolución controlada de la nave a babor, que con el trabajo de sus máquinas acercará la popa hacia el muelle, momento en el que se pasará spring de popa y manteniéndose la nave con su proa paralelo al eje longitudinal del muelle se reforzará su amarre.

Para la maniobra de largada, se alivianarán sus amarras, quedando con línea de proa y popa y los spring de proa y popa que son largados para que luego la nave traccionará separándose del muelle tomando rumbo 155° V para el inicio de su navegación.

En el segundo caso, controlada la nave con una velocidad inferior a 3 nudos y con rumbo 335° V, mantendrá preparada el ancla de babor para fondear. Poco antes de tener poste de amarre N° 1 por su cuadra de estribor y con una velocidad de avante inferior a 4 nudos fondeará su ancla de estribor arriando

cadena paulatinamente. Tomará rumbo 308° V, en diagonal al muelle para acercarse al frente de atraque con mínima velocidad, pasará con nivelay en proa, primero el spring y luego el largo en bitas de 25 toneladas para terminar, asegurando toda la maniobra una vez la nave se encuentre atracada paralela al muelle.

Para la maniobra de largada, se alivianará hasta quedar con un largo y un spring en proa y popa. A continuación, se largan las espías de proa y popa y los spring, procediéndose a encapillar cabrestante de estribor y virar la cadena hasta que aflore arriba clara, separándose la nave paralela al muelle y abandonando el sitio dando marcha atrás en rumbo 155° V.

3) Bandas de atraque:

- Frente W : Babor y Estribor.
- Frente NE : Babor y Estribor.

4) Maniobras simultáneas:

No autorizadas. En caso de emergencia se deberá coordinar, previa autorización de la Autoridad Marítima Local.

5) Maniobras de abarloamiento:

No autorizadas. En caso de emergencia se deberá coordinar, previa autorización de la Autoridad Marítima Local.

6) Rancho de Naves:

Para abastecimiento de la nave, se debe dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en el D.S. N° 160/2008 del Ministerio de Economía y Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° O-31/002, de fecha 15 de junio de 2020, que "Establece normas para efectuar operaciones seguras de transferencia de combustibles líquidos marinos para el consumo interno de los buques (Bunkering)".

7) Elementos para la ejecución de las maniobras:

- a) Naves deberán contar con ancla preparada y lista para fondear en caso que se requiera.
- b) Para el desamarre de la nave, es necesario tener presente que la hélice estará girando permanentemente, de modo que las espías deberán largarse y laborearse sobre la superficie del muelle, sin lanzarlas al agua para evitar riesgo de acorbatamiento de la hélice.

8) Descripción de las maniobras empleando Reloj de Mareas:

No corresponde.

m.- AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.

- Tipo : Baliza Luminosa
Cantidad : 01.

N° 384.

Ubicación : Latitud: 41° 47' 19" S; Longitud 073° 26' 39" W.

Descripción: Pilar cilíndrico de fierro color blanco, con franja horizontal color roja.
Señal Costera. Altura 6 metros.

- Tipo : Baliza Enfilación Luminosa.
Aproximación Weste anterior.
N° 384-1.

Ubicación : Latitud: 41° 47' 12" S; Longitud 073° 26' 42" W.

Descripción: Pilar de fierro, sobre este un panel rectangular de color blanco, con franja vertical roja. Altura 4,7 metros.

- Tipo : Baliza Enfilación Luminosa.
Aproximación Weste posterior.
N° 384-2

Ubicación : Latitud: 41° 47' 01" S; Longitud 073° 26' 42" W.

Descripción: Pilar de fierro, sobre este un panel rectangular de color blanco, con franja vertical roja. Altura 7,8 metros.

- Tipo : Baliza Enfilación Luminosa
Aproximación Este anterior.
N° 384-3

Ubicación : Latitud: 41° 47' 18" S; Longitud 073° 26' 48" W.

Descripción: Pilar de fierro, sobre este un panel rectangular de color blanco, con franja vertical roja. Altura 4,7 metros.

- Tipo : Baliza Enfilación Luminosa
Aproximación este posterior
N° 384-4

Ubicación : Latitud: 41° 47' 11" S; Longitud 073° 26' 48" W.

Descripción: Pilar de fierro, sobre este un panel rectangular de color blanco, con franja vertical roja. Altura 7,9 metros.

Ref.: Lista de Faros de la Costa de Chile, Edición 2011, Publicación S.H.O.A. 3007.

n.- **LÍMITES OPERACIONALES.**

Maniobras: Diurnas y Nocturnas.

Maniobras	Visib.	Viento	Olas	Corrientes
	Mínima	Dirección- Velocidad	Tipo-Altura	Dirección- Velocidad
Atraque	500 metros	14 nudos	1,0 metros	1,0 nudo
Faenas de Carga y/o descarga	Sin restricción	14 nudos	1,0 metros	1,0 nudo
Detención de faenas de carga y/o descarga	Sin restricción	20 nudos	1,0 metros	1,0 nudo
Desatraque	500 metros	14 nudos	1,0 metros	1,0 nudo

Nota:

Las maniobras nocturnas serán autorizadas hasta el 31 de diciembre de 2022, mientras la empresa interesada presenta el Estudio de Señalización Marítima, para revisión y aprobación de la Dirección Técnica correspondiente.

ñ.- **SERVICIOS APOYO A LAS MANIOBRAS.**

- 1) **Cartas Náuticas:** Carta SHOA N° 7210, Edición 2020, Dátum WGS-84 y N° 7311, Edición 1999, Dátum WGS-84.
- 2) **Uso de Prácticos:** Conforme al Reglamento de Practicaje y Pilotaje.
- 3) **Uso de Remolcadores:** No corresponde.
- 4) **Lanchas de apoyo:** 2 NR., para aquellas naves que no cuenten con propulsores laterales propios tanto a proa y popa, las que deberán cumplir con la normativa vigente respecto a la nave y la tripulación.

Aquellas naves que sí cuenten con propulsores laterales propios tanto a proa y popa, no requieren lanchas de apoyo.
- 5) **Uso de bitas y defensas:** Será responsabilidad de la respectiva instalación portuaria que, las bitas y defensas de los frentes de atraque se encuentren en buen estado de conservación y mantengan las capacidades para las que fueron diseñadas y aprobadas por la Dirección de Obras Portuarias.

o.- **SITUACIONES ESPECIALES.**

Ante condiciones de tiempo adversas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Calbuco, se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución C.P. CAB. Ord. N° 12.000/594/Vrs., de fecha 28 de diciembre de 2020.

p.- **OTRAS INFORMACIONES.**

1) **Resoluciones SHOA que aprueban Estudios Oceanográficos y Batimétricos.**

- Resolución SHOA ORD. N°13.270/1 VRS., de fecha 6 de enero de 2000, que aprueba Estudio de Olas, Corrientes y Vientos, realizado por Bentos en Parga.
- Resolución SHOA ORD. N° 13250/24/25 VRS, de fecha 7 de abril de 2007, que considera Valor Hidrográfico el Estudio Batimétrico, realizado por la Empresa Geoceano Marine Ltda, en la Bahía de Parga.

2) **Resolución que aprueba Informe de Operación.**

Resolución C.P. CAB. ORD. N°12.600/270, de fecha 30 de octubre de 2020, que "Aprueba Informe de Operación de naves de 88 metros de eslora, Muelle Skretting, Parga".

3) **Resolución que aprueba inspecciones.**

No hay

4) **Resolución que aprueba Código PBIP.**

No corresponde.

q.- **CONTACTOS.**

Capitanía de Puerto de Calbuco.

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

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

E-mail : serviciospcbc@directemar.cl / mesonlitpcbc@directemar.cl

Muelle Skretting.

Gerente Gral. : XXXXXXXXXX

Dirección : Ruta 5 sur s/n, Km. 1078,5; Parga, Comuna de Calbuco.

Teléfono : +56 65 2299500 / +56 64 2241200.

r.- **OTRAS INFORMACIONES QUE EL CAPITÁN DE PUERTO ESTIME DE INTERÉS.**

- 1) De conformidad a lo establecido en el D.L. (M) N° 2.222, Ley de Navegación, artículos 89° y 90°, corresponderá al Capitán de la nave la responsabilidad en lo concerniente a la seguridad de ella y de su dotación, manteniendo la vigilancia permanente de su maniobra y el cuidado de sus equipos y accesorios, además velará que el embarque y/o desembarque de la carga se efectúe con toda precaución y cuidado durante la permanencia en la instalación.

- 2) Las naves que recalén a la bahía de Pargua, deberán asegurar en todo momento una autonomía que les permita salir del puerto en caso que la Autoridad Marítima Local 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 y puntos establecidos; en estas maniobras los capitanes deberán contar con la habilitación correspondiente, conforme a lo establecido en el D.S. (M.) N° 397, Reglamento de Practicaje y Pilotaje.
- 4) Toda nave que arribe a la bahía de Pargua deberá contar con la Carta Náutica correspondiente emitida por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, Publicación SHOA N° 7210, última edición y actualizada.
- 5) El propietario/operador de la instalación portuaria deberá dar cumplimiento a las disposiciones relativas para 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.
- 6) Todas las embarcaciones que participen en las maniobras, deben disponer de equipo VHF para comunicaciones, con el objeto de asistir a la nave durante las maniobras.

2.- **DERÓGASE**, la resolución C.P. CALBUCO Ord. N° 12.250/2, de fecha 17 de enero de 2022.

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

(ORIGINAL FIRMADO)

**RAFAEL QUIJADA CÓRDOVA
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE CALBUCO**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- MUELLE SKRETTING.
- 2.- D.I.M. Y M.A.A.
- 3.- D.S. y O.M.
- 4.- C.J. Va. Z.N.
- 5.- G.M. PTO. MONTT.
- 6.- ARCHIVO C.P. CALBUCO.
- 7.- ALCALDÍA DE MAR DE PARGUA.