

PÚBLICO

C.P. CHB ORDINARIO N° 12600/735 Vrs.

HABILITA LA OPERACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO COPEC, PUERTO CHACABUCO.

CHACABUCO, 10 DE JULIO DE 2024.

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; la Ley de Navegación, D.L. (M.) N° 2.222, de fecha 21 de mayo de 1978 y sus modificaciones; 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 el D.S. (M.) N° 391, de fecha 17 de octubre de 2019; el D.S. (MINSAL) N° 594, de fecha 15 de septiembre de 1999, Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo; la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° A-31/002, de fecha 29 de agosto de 2023, que Establece los procedimientos y exigencias técnicas para la elaboración y tramitación de Estudios de Maniobrabilidad (EM), adendas (AEM) e Informes de Operación (IO) para instalaciones portuarias (IP) y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

RESUELVO:

1.- **HABILÍTASE** la operación de la siguiente instalación portuaria, hasta el 30 de septiembre de 2024:

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

Terminal Marítimo COPEC.

b.- **Descripción General.**

El Terminal Marítimo COPEC de Puerto Chacabuco, está habilitado para efectuar transferencias de productos líquidos derivados del petróleo, tales como gasolinas, kerosene y diésel.

La planta del citado terminal marítimo, en sus instalaciones terrestres, cuenta con estanques de distintas capacidades, aptos para almacenar distintos tipos de productos desde los cuales abastecen los distintos sistemas productivos de la región a través de camiones. Estos estanques están conectados entre sí con cañerías de acero y son abastecidos por medio de buques tanques, los cuales amarran al Terminal Marítimo, a través de una cañería submarina.

La cañería rígida tiene en el extremo un PLEM con flexible, el cual se conecta al manifold de carga del buque para realizar la transferencia de productos limpios derivados de hidrocarburos. En el extremo de la cañería, se cuenta con un boyarín compuesto por un segmento de tubo de PVC que flota en forma vertical.

Para el amarre de los buques en el Terminal Marítimo, se consideran tres ganchos de amarre instalados en tierra.

c.- Ubicación Geográfica.

Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, Comuna y Provincia de Aysén, en la parte Norte de la Bahía de Puerto Chacabuco, a unos 300 metros al Este de Punta Daniel, encontrándose el área de maniobra, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 45° 27' 44,70" S.

Longitud : 072° 49' 35,20" W.

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

d.- Propietario.

Compañía de Petróleos de Chile 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 represente la nave, la provisión oportuna de este elemento de apoyo náutico.

Ref.: - Resolución 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 S.H.O.A. N° 8611, "Proyección Mercátor, Sistema Geodésico Mundial 1984 SIRGAS (WGS-84), 2° 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), 2° Edición, noviembre 2003 y Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

h.- Características Meteorológicas y Ambientales Generales.

1) Dirección y velocidad de viento predominante.

La Bahía de 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 reflujo lo hace hacia el NW con una intensidad máxima de 0,4 nudos.

3) Altura de la ola, en metros.

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 de 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.

i.- Frente(s) de Atraque.

No corresponde.

j.- Terminales Marítimos.

El Terminal Marítimo COPEC, se encuentra en orientación 220° - 040° y cuenta con los siguientes elementos de amarre:

Elementos de Amarre				
Nombre	Orientación	Cantidad	Ubicación	Capacidad (ton.)
Gancho N° 1 (Norte)	240° - 065°.	1	Latitud : 45° 27' 38,9" S. Longitud: 072° 49' 37,1" W.	16
Gancho N° 2 (Sur)	275° - 095°.	1	Latitud : 45° 27' 39,3" S. Longitud: 072° 49' 31,3" W.	43
Gancho N° 3 (Centro)	255° - 065°	1	Latitud : 45° 27' 42,3" S. Longitud: 072° 49' 28,0" W.	10
Boyarín de Señalización (PLEM)	220° - 040°	1	Latitud : 45° 27' 43,7" S. Longitud: 072° 49' 33,3" W.	No corresponde

k.- Condiciones Límites para las naves:

- 1) **Eslora Máxima** : 125 metros.
- 2) **Calado Máximo** : 9,5 metros.
- 3) **Manga Máxima** : 21,47 metros.
- 4) **Desplazamiento Máximo** : 19.628 toneladas.

Condiciones o Restricciones particulares:

- Antes de iniciar la maniobra, se deberá verificar el boyarín que señala el término del flexible, para asegurar su ubicación en el fondo, de modo que se encuentre apartado del punto de fondeo del ancla de babor y no interfiera con el buque, remolcador o lancha durante la maniobra de atraque y desatraque.
- Todas las enfilaciones, boyas de amarre, bitas de amarre, boyas cardinales y ganchos, deberán mantenerse despejadas y listas para ser utilizadas.
- 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.
- Al sobrepasar los límites establecidos en la presente resolución, las naves no podrán amarrar a los frentes de atraque del Puerto de Chacabuco.
- El Terminal Marítimo, debe dar cumplimiento a lo dispuesto en la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-71/034, de fecha 24 de enero de 2017 y sus modificaciones posteriores".

I.- Límites Operacionales.

Maniobras	Solo diurnas, mientras se mantenga operativo el balizamiento instalado.		
Dirección y velocidad máxima del viento.			
- Maniobra de amarre. - Maniobra de desamarre. - Permanencia en el terminal. - Ejecución de faenas de carga y/o descarga.	Cualquier dirección - 16 nudos Cualquier dirección - 16 nudos Cualquier dirección - 30 nudos Cualquier dirección - 16 nudos		
Nota: En caso de que los vientos alcancen los 20 nudos sostenidos, la nave deberá desconectar los flexibles.			
Dirección y velocidad máxima de la corriente.			
- Maniobra de amarre. - Maniobra de desamarre. - Permanencia en el terminal. - Ejecución de faenas de carga y/o descarga.	Cualquier dirección - 0,4 nudos Cualquier dirección - 0,4 nudos Cualquier dirección - 0,4 nudos Cualquier dirección - 0,4 nudos		
Dirección, Altura de la ola.			
- Maniobra de amarre. - Maniobra de desamarre. - Permanencia en el terminal. - Ejecución de faenas de carga y/o descarga.	Cualquier dirección - 0,25 metros Cualquier dirección - 0,25 metros Cualquier dirección - 0,25 metros Cualquier dirección - 0,25 metros		
Visibilidad			
Mínimo 500 metros.			
UKC			
4,1 metros.			

Servicios de Apoyo a Maniobras				
Cartas Náuticas	S.H.O.A. N° 8000, Edición 2020, "Proyección Mercátor, Sistema Dátum Local, 2° Edición, diciembre 2001". S.H.O.A. N° 2611, "Proyección Mercátor, Sistema Geodésico Mundial 1984 SIRGAS (WGS-84), 2° Edición, noviembre 2003.			
Prácticos	Obligatorio, conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje.			
Remolcadores	Amarre/desamarre	Ver detalle en el recuadro		
Viento Cualquier dirección (nudos)	Nave	Bollard Pull (Tons.)	1 RAM ASD	1 RAM Convencional
15	Cargada	18	20	27
	Lastre	13	15	20
20	Cargada	21	23	32
	Lastre	18	20	27
30	Cargada	30	33	45

Servicios de Apoyo a Maniobras	
Lanchas de Amarre	1 Lancha
	Con vientos de cualquier dirección, superior a 16 nudos, a solicitud del práctico y con autorización del Capitán de puerto, se podrá contar con 1 Lancha más de apoyo.
Amarradores	1) La instalación portuaria, a través de la respectiva Agencia de Naves, dispondrá de, a lo menos 9 amarradores (3 en cada gancho), a cargo de un Jefe TM, que deberá contar con equipo VHF para enlazar comunicación con el práctico. 2) Los amarradores deberán contar con sus correspondientes elementos de protección personal (chalecos salvavidas, zapatos de seguridad, entre otros) y Procedimiento de Trabajo seguro.

m.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria:

- 1) **Bandas de atraque:** No corresponde.
- 2) **Maniobras simultáneas:** No autorizadas.
- 3) **Maniobras de abarloomiento:** No autorizadas.
- 4) **Rancho de Naves:** No autorizado.
- 5) **Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre/atraque (cantidad de paños mínimos, cantidad y longitud de espías, otros):**

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

La cantidad final de cadena (9 paños efectivos como mínimo), dependerá del punto exacto donde fondee la nave, de la posición longitudinal de la nave en el punto de amarre y de la tensión con que se dejen las líneas de amarre y cadenas.

Para el amarre, las espías deberán tener la medida adecuada, 220 metros de largo, para el amarre a los ganchos. 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.

- 6) **Uso del Reloj de Mareas:** No corresponde.

n.- Señalización Marítima.

1) Ayudas a la Navegación.

En apoyo a las señales físicas, se cuenta con un transpondedor AIS, AtonisPro, dentro de un gabinete Nema 4X a prueba de intemperie y antenas de GPS y VHF (AISse generan 4 señales virtuales),

Nombre	Clase	Alcance desde Estación COPEC	Ubicación
APRO1 (Aproximación 1)	Boya Virtual	10 MN	Latitud : 45° 27' 46,03" S. Longitud: 072° 50' 06,44" W.
APRO2 (Aproximación 2)	Boya Virtual	10 MN	Latitud : 45° 27' 47,08" S. Longitud: 072° 49' 55,86" W.
FONDEOEB (Fondeo Estribor)	Boya Virtual	10 MN	Latitud : 45° 27' 28,21" S. Longitud: 072° 49' 45,33" W.
FONDEOBB (Fondeo Babor)	Boya Virtual	10 MN	Latitud : 45° 27' 49,06" S. Longitud: 072° 49' 36,00" W.

2) Enfilaciones de Puerto.

- Tipo : Enfilación.
- Cantidad : 1.

Puerto Chacabuco Enfilación C (Fondeo).
Baliza Anterior N° 607.
Baliza Posterior N° 607-A al 141° y 30 m. de la Baliza Anterior.
Ubicación: Latitud: 45° 28' 18" S. / Longitud: 072° 49' 06" W.

Ref.: Lista de Faros de la Costa de Chile, Publicación SHOA 3007.

Nota:

- 1) 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.
- 2) Se encuentra pendiente la instalación de la señalización marítima física.

ñ.- 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° 12.000/565/Vrs., de fecha 2 de junio de 2022, 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".

o.- Documentos de Interés.

1) Resolución S.H.O.A. que aprueban Estudios Oceanográficos y Batimétricos:

- Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13.250/24/155 Vrs., de fecha 28 de octubre de 2011, aprueba Estudio Batimétrico.

- Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13.270/24/451 Vrs., de fecha 21 de julio de 2015, aprueba Estudio de Marea, realizado por la Empresa DESMAR LTDA.
- Resolución S.H.O.A. Ord. 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. Ord. N° 13.250/24/491 Vrs., de fecha 17 de agosto de 2015, aprueba Estudio de Corrientes, realizado por la Empresa DESMAR LTDA.
- Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13.250/24/378 Vrs., de fecha 13 de julio de 2016, aprueba Estudio de Vientos, realizado por la Empresa DESMAR LTDA.
- Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13.250/24/393 Vrs., de fecha 21 de julio de 2016, aprueba Estudio de Oleaje, realizado por la Empresa DESMAR LTDA.

2) Resolución que aprueba Estudio de Maniobrabilidad:

D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.600/03/705 Vrs., de fecha 4 de julio de 2022, que Aprueba el Estudio de maniobrabilidad para buque tanque de 125 metros de eslora en el Terminal Marítimo COPEC de Puerto Chacabuco, Parte I "Maniobras", Informe 10.05.30 (D&) – Informe IN-11-10-MN-001.01 (PTN), Rev. 3, Correcciones 1 y 2 de agosto 2016 y mayo 2019, respectivamente.

p.- Contactos.

Capitanía de Puerto de Chacabuco.

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

Terminal Marítimo COPEC.

- Planta COPEC : +56 67 2351157.
- Jefe de Seguridad / OPIP : +56 67 2351157 / Cel. [REDACTED]
- Jefe de Turno : +56 672351157 / Cel. [REDACTED]
- Correo Electrónico : [REDACTED]

q.- 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) Previo a la recalada de la nave al terminal, el propietario de la Instalación Portuaria deberá administrar las medidas necesarias para mantener limpios y operativos los ganchos de amarre, con el objeto de que el personal que efectúa el amarre o desamarre de las espías y las naves que prestan apoyo a la maniobra operen en condiciones seguras y se puedan evitar accidentes.
- 3) Durante las maniobras de amarre, las comunicaciones Práctico/Cubierta, deben ser permanentes y con un funcionario idóneo, designado por la Agencia de Naves.

- 4) 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.
- 5) Las Agencias de Naves deberán entregar documentación e información de la condición sísmica que vive el país a los respectivos capitanes de las naves e informar y formalizar por escrito a la Autoridad Marítima Local y al terminal, las condiciones que éstos estipulen ante una emergencia de Tsunami.
- 6) 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 e informar las novedades al Práctico antes de que la nave sea abordada:
 - a) El correcto funcionamiento de la Señalización Marítima (enfilaciones, balizas, boyas, etc.).
 - b) El buen estado de los ganchos de amarre y que éstos se encuentren libres de espías o ataduras.
 - c) Que la eslora, el desplazamiento y el calado de la nave se encuentren dentro de los parámetros máximos operacionales permitidos para el respectivo Terminal Marítimo.
 - d) 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).
 - e) 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.
- 7) La presente resolución tendrá vigencia hasta el 30 de septiembre del presente año, mientras se concreta la aprobación de la nueva señalización física del citado Terminal Marítimo.

2.- **DEJESE SIN EFECTO** la resolución C.P. CHB. Ord. N° 12.600/347, de fecha 28 de marzo de 2024.

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

(ORIGINAL FIRMADO)

SIMÓN STUVEN DEL VALLE
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE PUERTO CHACABUCO

DISTRIBUCIÓN:

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1.- EMP. PORTUARIA CHACABUCO. | 8.- G.M. AYS. (Of. Práctico). |
| 2.- Ag. Nav. AGENTAL. | 9.- C.P. CHACABUCO (Depto. Operaciones). |
| 3.- Ag. Nav. ULTRAMAR. | 10.- C.P. CHACABUCO (DESNV.). |
| 4.- Ag. Nav. B&M. | 11.- ARCHIVO. |
| 5.- D.S. y O.M. | |
| 6.- D.I.M. y M.A.A. | |
| 7.- C.J. V° Z.N. | |