

ARMADA DE CHILE  
COMANDANCIA EN JEFE QUINTA ZONAL NAVAL  
CAPITANÍA DE PUERTO DE PUERTO CHACABUCO

# PÚBLICO

C.P. CHB. ORDINARIO N° 12000/91 / VRS.

HABILITA LA OPERACIÓN DE PUERTO OXXEAN CHACABUCO.

PUERTO CHACABUCO,

30 ENE. 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); la carta Empresa Entrevientos de fecha 4 de enero de 2024, 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 Oxcean Chacabuco S.A.

b.- **Descripción General.**

El Puerto Oxcean 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 5 zonas de operación para naves menores y mayores, compuesto de:

- 1) Muelle N° 1: Consta de los Sitios N° 1, N° 2 y N° 3, destinados para naves menores, naves mayores tipo catamarán. Es un 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.

**30 ENE. 2026**

- 2) Muelle N° 2: Cuenta con dos sitios de atraque flotantes, destinados para la operación de embarcaciones menores y naves mayores tipo Catamarán.
- 3) Malecón N° 1: Ubicado entre los Muelles N° 1 y el 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 S.H.O.A. N° 8611, 2º edición, noviembre 2003.

**d.- Propietario.**

Puerto Oxcean 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 S.H.O.A. N° 8611, 2º 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

30 ENE 2026

**Notas:**

- 1) En el caso de naves que requieran fondear en la Bahía de Chacabuco, cuya eslora sea superior a 190 metros, deberán solicitar a la Autoridad Marítima Local, por medio de su Agencia Marítima y 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, siendo 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° 12600/1166/ 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, 2º edición, noviembre 2003.

**g.- Límites del Puerto.**

Línea que une Punta Sofía con Punta Weste.

**Ref.:** Carta S.H.O.A. N° 8611, 2º edición, noviembre 2003.

**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 reflujo 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 siccia de 2,46 metros.

30 ENE. 2026

## 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 complicidad 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 (metros)
1	Muelle N° 1	N° 1	240° - 060°	45
		N° 2	240° - 060°	45
		N° 3	240° - 060°	16
2	Muelle N° 2	Norte	230° - 050°	57
		Sur	230° - 050°	51
3	Malecón N° 1	Frente de atraque	230° - 050°	102
4	Malecón N° 2	Frente de atraque	230° - 050°	20
5	Rampa	Frente de atraque	230° - 050°	26

ELEMENTOS DE AMARRE						
Nombre		Sitio	Tipo	Cantidad	Ubicación	Fuerza Limite (ton.)
1	Muelle N° 1	N° 1	Bita simple de amarre	5	Banda norte.	11
		N° 2	Bita simple de amarre	5	Banda sur.	11
		N° 3	Bita simple de amarre	2	Frente de atraque	11
2	Muelle N° 2	Norte	Bita simple de amarre	30	Banda norte.	5
		Sur	Bita simple de amarre	16	Banda sur.	5
3	Malecón N°1	Frente de atraque	Bita simple de amarre	8	Frente de atraque	10
4	Malecón N°2	Frente de atraque	Bita simple de amarre	3	Frente de atraque	10
5	Rampa	Frente de atraque	Bita simple de amarre	5	Costado rampa	25
			Argollones	4	Costado rampa	15

30 ENE. 2006

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	3	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 Límite (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.**

Aproximadamente a 250 metros de distancia, se encuentra el Terminal Marítimo COPEC, que transfiere productos líquidos derivados del petróleo, tales como gasolinas, kerosene y diésel, situado al 351° del cabezal del Muelle N° 1, de Puerto Oxcean Chacabuco.

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

1) **Muelle N° 1:**

	Sitio N° 1 Lateral Norte	Sitio N° 2 Lateral Sur	Sitio N°3 (Nave acoderada longitudinal al cabezo muelle)	Sitio N°3 (Nave acoderada perpendicular al cabezo muelle)
Eslora Máxima	60 metros.	70 metros	73 metros.	131 metros.
Calado Máximo	4,2 metros.	5,5 metros	2,8 metros.	7,0 metros.
Manga Máxima	13 metros.	17,1 metros	15,90 metros.	18,52 metros.
Desplazamiento Máximo	945 ton.	859 ton.	599 ton.	3.516 ton.

30 ENE 2016

#### 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, es decir, inferior a 16 nudos dentro de la Bahía de Chacabuco.
- 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.
- 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.

#### 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:

##### Naves Tipo Catamarán.

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

##### Naves Tipo Ferry doble proa.

- Eslora Máxima : 70,90 metros.
- Calado Máximo : 1,76 metros.
- Manga Máxima : 17,30 metros.
- Desplazamiento Máximo : 1.350 toneladas.

#### Condiciones o restricciones particulares de operación

- La nave autorizada a abarloarse en el Malecón N° 1, debe ser de menor eslora a la nave atracada y solo en condición de tiempo normal, es decir, inferior a 16 nudos dentro de la Bahía de Chacabuco.
- Durante la permanencia de la nave tipo "Ferry doble proa" atracada al Malecón N° 1, no se autorizarán las maniobras de abarloamiento.
- Previo a realizar maniobras en el Malecón N° 1, con la nave tipo "Ferry doble proa", el propietario/administrador de la referida instalación portuaria deberá coordinar y gestionar el retiro de los 2 pasillos laterales del Muelle N° 2 y la Boya N° 3, con la finalidad de despejar el área de maniobra, debiendo reintegrarlas a su posición original, una vez que la citada nave abandone el frente de atraque.
- Las maniobras en el Malecón N° 1, con la nave tipo "Ferry doble proa", solo podrán realizarse en horario DIURNO y en condición de tiempo "normal", es decir, inferior a 16 nudos dentro de la Bahía de Chacabuco.

30 ENE. 2026

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. |

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 boyas N° 4 por su banda de babor o por el costado Sur del muelle flotante, dejando la boyas 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.

30 ENE 2026

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 Oxcean, 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 N° 2, dejando por su aleta de babor a la boyas 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, debiendo ser gobernadas 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 boyas 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 enfiar 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.

**3) 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

**4) 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 Abarroamiento.**

- Muelle N° 1, Sitio N° 1 y N° 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. Sin embargo, durante la permanencia de la nave tipo "Ferry doble proa", a este frente de atraque, no se autoriza las maniobras de abarloamiento.
- Malecón N° 2 : No autorizada.
- Rampa : No autorizada.

**5) Rancho de naves.**

Se deberá 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 posteriores modificaciones, que "Establece normas para efectuar operaciones seguras de transferencia de combustibles líquidos marinos para el consumo interno de los buques (BUNKERING)".

**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.: Lista de Faros y Derrotero de la Costa de Chile.

**n.- Limitaciones Operacionales.**

<b>Maniobras</b>	Las maniobras se pueden realizar las 24 horas.	
<b>Dirección y velocidad máxima del viento.</b>		
- Maniobra de amarre. - Maniobra de desamarre. - Permanencia en el sitio. - Ejecución de faenas de carga y/o descarga.	Cualquier dirección - 16 nudos Cualquier dirección - 25 nudos Cualquier dirección - 30 nudos Cualquier dirección - 16 nudos	
<b>Dirección y velocidad máxima de la corriente.</b>		
- Maniobra de amarre. - Maniobra de desamarre. - Permanencia en el sitio. - Ejecución de faenas de carga y/o descarga.	Cualquier dirección - 0,4 nudos	
<b>Dirección y altura de la ola.</b>		
- Maniobra de amarre. - Maniobra de desamarre. - Permanencia en el sitio. - Ejecución de faenas de carga y/o descarga.	Cualquier dirección - 0,25 metros	
<b>Visibilidad</b>		
500 metros.		

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

<b>Servicios de Apoyo a Maniobras</b>		
<b>Cartas náuticas</b>	S.H.O.A. N° 8000, Edición 2020, diciembre 2001. S.H.O.A. N° 2611, 2° Edición, noviembre 2003.	
<b>Prácticos</b>	Conforme al Reglamento de Practicaje y Pilotaje, aprobado por D.S (M.) N° 397, de 1985 y sus modificaciones posteriores.	
<b>Lanchas de amarre</b>	- Muelle N° 1, Sitio N° 3 (acoderado longitudinal).	1 Nr.
	- Muelle N° 1, Sitio N° 3 (acoderado perpendicular).	2 Nr.
	- Otros sitios.	No
<b>Uso de Amarradores</b>	Los amarradores deberán contar con sus correspondientes elementos de protección personal (chalecos salvavidas, zapatos de seguridad, entre otros) y Procedimiento de Trabajo seguro.	
	- Muelle N° 1, Sitio N° 1 y N° 2	2 Nr.
	- Muelle N° 1, Sitio N° 3 (acoderado longitudinal)	2 Nr.
	- Muelle N° 1, Sitio N° 3 (acoderado perpendicular)	4 Nr.
	- Muelle N° 2, ambas bandas	2 Nr.
	- Malecón N° 1	2 Nr.
	- Malecón N° 2	2 Nr.
	- Rampa	2 Nr.

FECHA: 30 ENE 2026**Uso de Remolcadores:**

Nombre		Sitio	Cantidad RAM	Condición
1	Muelle N° 1	N° 1	No	No corresponde
		N° 2	1	En condición de tiempo variable, para maniobras de atraque y desatraque, en naves mayores a 60 metros de eslora, el uso de remolcador será obligatorio.
		N° 3 (acoderado longitudinal)	1	
		N° 3 (acoderado perpendicular)	1	Para maniobra de amarre y desamarre, naves tipo Livestock Carrier, el uso de remolcador es obligatorio en cualquier condición.
2	Muelle N° 2	Norte	No	No corresponde
		Sur	No	No corresponde
3	Malecón N° 1	Frente de atraque	No	No corresponde
4	Malecón N° 2	Frente de atraque	No	No corresponde
5	Rampa	Frente de atraque	No	No corresponde

**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.

**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° 12000/4/Vrs., de fecha 02 de enero de 2026, 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 S.H.O.A. que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos.
  - Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13250/24/97/Vrs., de fecha 23 de julio de 2014, aprueba Estudio Batimétrico.
  - Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13270/24/491/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° 13270/24/490 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° 13250/24/451/Vrs., de fecha 21 de julio de 2015, aprueba Estudio de Mareas, realizado por la Empresa DESMAR LTDA.

30 ENE. 2026

- Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13250/24/393 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° 12600/03/725 Vrs., de fecha 3 de julio de 2014, que Aprueba el "Estudio de Maniobrabilidad Rampa N° 1, Oxcean, Puerto Chacabuco", para naves hasta 74,4 metros de eslora.
- D.I.M. Y M.A.A. Ord. N° 12600/03/895 Vrs., de fecha 18 de agosto de 2017, que Aprueba el "Estudio de Maniobrabilidad Muelle Puerto Oxcean, Puerto Chacabuco", para naves de 131 metros de eslora (transporte de ganado).
- C.P. CHB. Ord. N° 12600/969/Vrs., de fecha 1 de octubre de 2021, que Aprueba el Informe de Operación Muelle N° 1, Sitio N° 2, del Puerto Oxcean 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 Oxcean 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 Oxcean Chacabuco.
- C.P. CHB. Ord. N° 12600/972/Vrs., de fecha 1 de octubre de 2021, que Aprueba el Informe de Operación Malecón N° 1, del Puerto Oxcean Chacabuco.
- C.P. CHB. Ord. N° 12600/971/Vrs., de fecha 1 de octubre de 2021, que Aprueba el Informe de Operación Malecón N° 2, del Puerto Oxcean Chacabuco.
- C.P. CHB. Ord. N° 12600/667/Vrs., de fecha 29 de agosto de 2023, que Aprueba el Informe de Operación Muelle N° 1, Sitio N°2, del Puerto Oxcean Chacabuco.
- C.P. CHB. Ord. N° 12600/994/Vrs., de fecha 23 de septiembre de 2024, que Aprueba el Informe de Operación Muelle N° 1, Sitio N° 1, del Puerto Oxcean Chacabuco.
- C.P. CHB. Ord. N° 12600/90/Vrs., de fecha 30 de enero de 2026, que Aprueba el Informe de Operación Malecón N° 1, para naves tipo Ferry de doble proa, del Puerto Oxcean Chacabuco.

**3) Declaración de Cumplimiento que aprueba certificación Código PBIP.**

Se deberá mantener vigente.

FECHA: 30 ENE. 2026**q.- Contactos.****Capitanía de Puerto de Chacabuco.**

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

**Puerto Oxcean Chacabuco.**

- Secretaría 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@puertooxcean.cl.  
seguridaduco@oxcean.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 Oxcean 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 de trabajo y cuenten con los elementos mínimos de seguridad indicados en la letra ñ), de la presente resolución.

FECHA: **30 ENE. 2026**

- 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.
- g) El Capitán de Puerto de Puerto Chacabuco podrá autorizar, previa evaluación de las condiciones meteorológicas del momento, el amarre, desamarre y permanencia de naves menores en los respectivos sitios de atraque, debiendo dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en el documento citado en el Punto o) de la presente resolución.
- h) Para maniobras nocturnas, las luminarias se deben encontrar operativas y en buen estado.
- i) 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.
- j) 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.
- k) 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.
- l) Las limitaciones de lluvia, dependerán del tipo de carga.

**2.- DÉJESE SIN EFECTO**, la resolución C.P. Chacabuco Ord. N° 12000/1056, de fecha 8 de octubre de 2024.

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



**DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- PUERTO OXEEAN CHACABUCO.
- 2.- AGENCIAS DE NAVES.
- 3.- D.I.M. y M.A.A.
- 4.- C.J. V° Z.N.
- 5.- D.S. y O.M.
- 6.- G.M. AYS.
- 7.- C.P. CHB. (DEPTO. OPERACIONES).
- 8.- C.P. CHB. (DESNAV.).
- 9.- ARCHIVO.

