

**C.P. PMO. ORDINARIO N° 12.250/ \_1\_ /VRS.**

**HABILITA EN FORMA PROVISORIA SITIO DE  
ATRAQUE DE PUERTO CHINCUI.**

Puerto Montt, **30 DE ENERO DE 2015**

**VISTO:** a) Carta de solicitud presentada para habilitación de atraque de naves de pasaje, por Empresas Marítimas OXXEAN, de fecha 28 de Enero de 2015; b) Resolución Ord. D.O.P. N° 902 de la Directora Nacional de Obras Portuarias (S), al Sr. José Ivar Pacheco Alvarado, representante legal de Puerto Punta Caullahuapi, de fecha 14 de Agosto de 2014, c) D.L. N° 2.222 del 21.May.1978, Ley de Navegación; d) D.F.L N° 292 del 25.Jul.1953, Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante; e) D.S. N° 1.340/1941, Reglto. Gral. de Ord. Seg. y Disciplina en Naves y Litoral de la República; f) D.S. (M) N° 397, del 08.May.1985, Reglto. de Practicaje y Pilotaje; g) Lista de Faros de la Costa de Chile, Pub. 3007, 18ª Edición 2011; h) D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/971 del 02. Sep. 2014; i) Resolución C.P. PMO. Ord. N° 12250/20/VRS., Habilitación provisoria sitio de atraque de Puerto Chincui, de fecha 10 de Octubre de 2014; la experiencia obtenida y aportada por los Prácticos de Puerto en las entradas y salidas de naves en Puerto Montt de acuerdo a la Publicación "Tug use in Port" considerada en la Circular D.G.T.M. y M.M. A-31/002; la Publicación Española R.O.M. considerada en la Circular D.G.T.M. y M.M. A-31/002; y el Volumen 4 de la Publicación de la Dirección de Obras Portuarias "Guía para el Diseño, Construcción, Operación y Conservación de Obras Marítimas;

**CONSIDERANDO:**

1. La oportunidad operacional de Empresas Marítimas Oxxean en permitir que buques de pasaje se atraquen y, fomentar la actividad del área;
2. El Informe Técnico de Adenda N°1, Estudio de Maniobrabilidad Terminal Marítimo Oxxean Bahía Chincui de fecha 27 de Enero del 2015, de la Oficina de Practicaje de la Gobernación Marítima de Puerto Montt.
3. La Resolución de la ref. b).
4. Que, el Deadweight de la nave solicitada (MV "EUROPA 2") es inferior al Deadweight máximo reconocido para la estructura del puerto Chincui por el D.O.P.
5. Que, el tipo de buque es de eslora y superficie vélica superior a la nave tipo, ya experimentada en el estudio de maniobrabilidad inicial, pero que posee capacidades y elementos para maniobrar superiores.

**RESUELVO:**

**HABILÍTASE PROVISORIAMENTE**, el sitio de atraque de la Empresa Portuaria Puerto Punta Caullahuapi S.A. para atracar un nuevo buque tipo MV EUROPA 2, debiendo cumplir las siguientes generalidades y requisitos:

I.- **GENERALIDADES:**

1.- **NOMBRE DEL PUERTO:**

PUERTO CHINCUI

2.- **DESCRIPCIÓN GENERAL:**

El puerto se encuentra en el Camino Chiquihue KM 13,5 y consiste en un muelle de penetración, mecanizado fijo compuesto por una plataforma central de 124 metros de largo, un puente de acceso y una correa transportadora además el muelle cuenta con 05 bitas tipo cobra de 80 Tons de capacidad cada una.

3.- **UBICACIÓN GEOGRÁFICA:**

X Región, Puerto Montt, en el área NW del seno Reloncaví a unos 13.5 Km al SW del centro de la ciudad de Puerto Montt; Entre la Punta Panitao y el extremo SW de la isla Tenglo, sobre la costa firme se forma la bahía Chincui.

4.- **PROPIETARIO:**

PUERTO PUNTA CAULLAHUAPI S.A.

5.- **ESTACIÓN DE ESPERA DE PRÁCTICOS:**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos (Carta SHOA N° 7321), sobre la que no se deberá fondear:

- 1) L.41°28'57" S. - G.072°55'47"W.
- 2) L.41°28'57" S. - G.072°56'21"W.
- 3) L.41°29'22" S. - G.072°55'47"W.
- 4) L.41°29'22" S. - G.072°56'21"W.

Se verificarán las condiciones del Punto de Espera de Prácticos considerado en el Estudio de Maniobrabilidad, la cual es un Círculo de un cable de diámetro ubicado en Bahía Chincui con centro en L: 41° 31,8' S y G: 073° 01.0' W

6.- **PUNTOS DE FONDEO A LA GIRA (CARTA SHOA N° 7321):**

**Punto "F":** En latitud 41° 30' 06" S. y longitud 072° 57' 02" W., al 171° y 5,2 cables de Punta Nalca. Radio Borneo 300 mts. Profundidad de fondeo al NRS 29 mts.

**Punto "G":** En latitud 41° 30' 21" S. y longitud 072° 57' 20" W., al 191° y 8,0 cables de Punta Nalca. Radio Borneo 300 mts. Profundidad de fondeo al NRS 38 mts.

**Punto "H":** En latitud 41° 30' 31" S. y longitud 072° 57' 49" W., al 208° y 1,07 millas de Punta Nalca. Radio Borneo 300 mts. Profundidad de fondeo al NRS 45 mts.

### NOTAS:

Salvo expresa autorización de la Capitanía de Puerto de Puerto Montt, no se deberá fondear en ningún otro punto de la Bahía.

Fondo de arena y fango en todos los puntos de fondeo.

No hay límite de eslora ni calado en los puntos de fondeo.

### 7.- LÍMITES DEL PUERTO: (CARTA SHOA N° 7321)

En el área interior, determinada por el paralelo de Lat. 41°29'42" S. y el meridiano que pasa por el muelle del ex Frigorífico, por el E; y la línea que une la Punta Anselmo, desde el meridiano de Long. 073°00' W., con la punta Codina, que cierra el canal Tengo por el W. (SHOA. Pub. 3002, Volumen II, Desde Canal Chacao hasta Golfo de Penas.)

Se deberá tramitar un nuevo límite del Puerto que considere a Bahía Chincui.

### 8.- CARACTERÍSTICAS METEOROLÓGICAS Y AMBIENTALES GENERALES DEL PUERTO:

Viento predominante en invierno, del NW/N con intensidades entre 0 y 50 nudos y en verano del Sur/SW entre 0 y 35 nudos. Corriente llenante hacia el Weste y vaciante hacia el Este, con un valor de 0.2 nudos. Altura de la ola con una media de 0.66 mts. en verano. Amplitud de marea cercana a los 6 mts. en sicigias. Tipo de fondo arena y grava.

#### VIENTOS:

ÉPOCA	DIRECCIÓN	VELOCIDAD MÁX.	FUERZA BEAUFORT
Invierno	Cuarto Cuadrante (NW)	45/50 nudos	10
Verano	Tercer Cuadrante (SW)	30/35 nudos	7

#### CORRIENTES:

ÉPOCA	DIRECCIÓN	VELOCIDAD	VALOR
Flujo	Este a Weste	Máxima	0.2 nudos
Reflujo	Weste a Este	Máxima	0,2 nudos

#### OLAS:

ÉPOCA	TIPO OLA	FRECUENCIA	ALTURA MEDIA	DIRECCIÓN
Verano	Marejadilla	2/3 segundos	0,66 metros	S-SW
Invierno	Marejadilla	3/4 segundos	0,53 metros	N-NE

#### MAREJADAS:

Bahía Chincui no es afectada por olas oceánicas de aguas profundas que puedan causar marejadas que afecten las maniobras o la estadía de las naves atracadas.

**MAREAS:**

	SICIGIA	CUADRATURA
Máxima altura	5.51 metros	4, 408 metros
Mínima altura	1.07 metros	1,298 metros

**9.- SITIOS O FRENTE DE ATRAQUE Y BOYAS:**

Se determina como área de atraque, un rectángulo formado por una línea imaginaria que corre a unos 100 metros del frente del atraque, orientado al 338° V y las boyas de proa y popa.

El muelle cuenta con cinco bitas tipo cobra enumeradas de norte a sur, de 80 Tons., de capacidad para hacer firmes los esprines de las naves atracadas. Para completar el sistema existe un duque de alba al lado sur, dos postes de amarre y dos boyas. El duque de alba ubicado en la línea de atraque a 25 Mts al sur, está provisto con el mismo tipo de bita unido por una pasarela, lo que le da al frente de atraque un largo útil de casi 100 Mts.

**Boyas:**

- La boya 1 se encuentra a 175 metros del cabezo hacia el norte.
- La boya 2 se encuentra a 145 metros del duque de alba al sur.

Ambas boyas se encuentran abiertas al 10° con la línea de atraque; Este sistema de amarre se completa con otras 02 boyas, las cuales se encuentran en línea casi recta hacia proa y popa respectivamente.

**10.- AYUDAS A LAS NAVEGACIÓN:**

(Carta SHOA N° 7320 Seno Reloncaví y Derrotero SHOA Volumen II).

Dos balizas con dos tableros de forma rectangular de color blanco con franja vertical roja al centro que a su vez llevaran luces rojas intermitentes, estas formaran una enfilación de aproximación orientada al 289° verdadero, ellas serán marcadas como baliza "C" anterior y "D" posterior.

**BALIZA "C", ANTERIOR:** En posición L. 41°31'27" S Y Long. 073° 02'32" W.

**BALIZA "D", POSTERIOR:** En posición L. 41°31'27" S Y Long. 073°02'35" W.

**11.- CONTACTOS:****CAPITANÍA DE PUERTO:**

Fono: +56 65 2561105 ó +56 65 2561131;

Fax: +56 65 2483931;

Mail: [cppuertomontt@directemar.cl](mailto:cppuertomontt@directemar.cl) , [controltraficopxm@directemar.cl](mailto:controltraficopxm@directemar.cl) , [servicioscppxm@directemar.cl](mailto:servicioscppxm@directemar.cl) .

**EMPRESA PUERTO CAULLAHUAPI S.A.:**

Fono: +56 65 2265700

Fax: +56 65 2265705 ;

Mail: [ipacheco@oxxean.cl](mailto:ipacheco@oxxean.cl)

**12.- UKC (UNDER KEEL CLEARANCE o CLARO BAJO LA QUILLA):**

Es la distancia mínima de resguardo que debe haber entre la quilla y el fondo marino, para mantener la nave siempre a flote, que para este puerto se determinó en 60 cms., sin alteos, mal tiempo, temporal o condición de marejada.

**13.- OTRAS INFORMACIONES:**

Fecha de última batimetría:  
Noviembre del 2011, aprobado por el S.H.O.A. el 07 de Febrero del 2012.

Resolución que aprueba la Certificación del Código PBIP:  
N°1049267 del 10 de Septiembre 2014.

**II.- NORMAS PARA OPERACIÓN:**

**1.- ESLORA MÁXIMA AUTORIZADA:**

200 mts. Para naves de carga tipo primer estudio de maniobrabilidad.  
225 mts. Para naves de pasaje, tipo MV EUROPA 2

**2.- CALADO MÁXIMO:**

10.60 mts.

**3.- VIENTOS MÁXIMOS PERMITIDOS PARA MANIOBRAS:**

Maniobras de amarre y desamarre  
con remolcador ASD : 20 nudos.

Permanencia en sitio o terminal marítimo : 25 nudos.

Ejecución de faenas de carga, descarga y/o  
transferencia de pasajeros : 25 nudos.

**4.- ALTURAS DE LA OLA:**

Máximo: 1,5 mts. para ejecución de maniobras.

Máximo: 1,5 mts. para faenas de carga, descarga, transferencia de pasajeros y permanencia en el sitio.

**5.- MANIOBRAS EN HORAS DE OSCURIDAD:**

No se habilitará maniobras nocturnas antes de la aprobación del Estudio complementario de Señalización Marítima.

**6.- CORRIENTE:**

Maniobras de atraque y amarre : 0,4 nudos.

Maniobras de desatraque y desamarre : 0,4 nudos.

Permanencia en sitio o terminal marítimo : Sin restricción.

Ejecución de faenas de carga y / o descarga : Sin restricción.

**7.- USO DE REMOLCADORES Y ADICIONALES PARA MANIOBRAS DE AMARRE Y DESAMARRE:**

02 RAM ASD, de a lo menos 40 BP cada uno.

02 Lanchas para maniobra de amarre y desamarre.

10 Amarradores para maniobra de amarre y desamarre.

**8.- NAVE TIPO:**

De acuerdo a lo establecido al Estudio de maniobrabilidad se ha considerado la siguiente nave tipo:

- Nombre :	Europa 2
- Numero IMO:	9616230
- Fecha de construcción:	2013
- Manga máxima:	29.90 Mts.
- Puntal:	8.60 Mts.
- Eslora total:	225.38 Mts.
- Desplazamiento:	24.279 tons
- Peso Muerto:	5.285 tons
- Calado Verano:	6.53 metros
- Empujadores Laterales a Proa:	2 x 1.500 kW
- Altura del puente:	26.00 mts.

**9.- CONDICIONES LIMITANTES PARA MANIOBRAS:**

Visibilidad de 1.000 mts., que permita distinguir con claridad las balizas; la intensidad del viento no podrá sobrepasar los 20 nudos en la maniobra de atraque o desatraque; la altura de ola no podrá ser mayor a los 1.5 mts.

**III.- OTRAS DISPOSICIONES:**

**1.- PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN ANTE CONDICIONES DE “TIEMPO VARIABLE”:**

Viento de entre 15 a 20 nudos de cualquier cuadrante.

Esta condición será establecida por el Capitán de Puerto.

Se evaluará suspender el tráfico de naves menores al interior de la bahía, dependiendo de las reales condiciones de mar y viento. Las naves que se encuentran fondeadas o atracadas, deberán reforzar sus fondeos o amaras según corresponda. Las dotaciones mínimas de seguridad de las naves deberán embarcarse.

**2.- PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN ANTE ANUNCIO DE “MAL TIEMPO”:**

Viento de entre 21 a 30 nudos de cualquier cuadrante.

Esta condición será establecida por el Capitán de Puerto.

Se suspenderá el tráfico de embarcaciones menores tanto dentro como fuera de la bahía, y para naves mayores fuera de la bahía. Todas las naves deberán mantener a sus dotaciones mínimas de seguridad a bordo.

**3.- PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN ANTE CONDICIONES DE “TEMPORAL”:**

Viento de más de 30 nudos de cualquier cuadrante.

Esta condición será establecida por el Capitán de Puerto.

Se suspende el tráfico para todo tipo de embarcaciones, como así mismo suspensión de atraque y desatraque de naves en muelles y terminales, suspensión de las faenas en puertos y terminales. La totalidad de las dotaciones se mantienen a bordo.

**4. INTERPRETACIONES:**

Cualquier otra condición que no esté contemplada en este estudio, estará supeditada a los criterios técnicos del Practico Oficial, y resuelta por el Capitán de Puerto.

**DISPÓNESE**, que la presente Resolución es Provisoria, mientras se cumple con el periodo de pruebas de habilitación, correspondiente a la recalada de 3 naves con características similares a esta nave tipo, con una eslora hasta un 10% inferior, teniendo presente que a lo menos una maniobra de atraque y una de zarpe, deben ser nocturnas. Se entenderá entonces que, toda nave de inferiores características, tales como eslora, deadweight, y calado; podrán utilizar el muelle, cumpliendo lo establecido en el estudio de maniobrabilidad.

**ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE**, a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento, haciéndose presente que futuras modificaciones y/o actualizaciones, serán publicadas en el siguiente sitio Web:  
[www.Directemar.cl/Marco Normativo/Nacional/Resoluciones Locales](http://www.Directemar.cl/Marco%20Normativo/Nacional/Resoluciones%20Locales).

**(ORIGINAL FIRMADO)**

**FELIPE ROJAS MARTIN  
TENIENTE 1º LT  
CAPITÁN DE PUERTO DE PUERTO MONTT  
SUBROGANTE**

**DISTRIBUCIÓN:**

1. PUERTO CAULLAHUAPI
2. AGENCIAS DE NAVES.
3. D.S. y O.M.
4. D.I.M. y M.A.A.
5. C.J.Va.Z.N.
6. S.H.O.A.
7. G.M. PMO.
8. ARCHIVO.

**ANEXO "A"**  
**GLOSARIO DE TÉRMINOS**

ABARLOAR	: Situar un buque de tal suerte que su costado esté casi en contacto con el de otro buque.
ASD	: Del ingles Azimuth Stern Drive, Abreviación de la palabra "Azimutal"
BAJAMAR	: Marea baja.
BATIMETRÍA	: Estudio de las profundidades oceánicas mediante el trazado de mapas de isóbatas, o líneas de igual profundidad.
BITA	: Cada uno de los postes de madera o y hierro que, fuertemente aseguraos a la cubierta o al muelle, sirve para dar vuelta a los cabos e una nave.
BOLLARD PULL	: Se define como la fuerza (en toneladas o kiloNewtons (kN)) ejercida por un buque a plena potencia y la cual es calculada para determinar la capacidad de tracción de la nave.
CANALIZO	: Ruta de acceso restringido para una nave, ya sea para el ingreso a un puerto o a un canal.
CUADRATURA	: Posición perpendicular entre la Luna y el Sol, respecto a la Tierra, que produce los rangos de marea menos significativos.
ESLORA	: Dimensión de una embarcación tomada a lo largo, desde la Proa a la Popa. Para efectos de maniobra se considerará la "Eslora Total" de la nave.
ESPIÁS	: Líneas con que se amarran las Naves al Muelle. <ul style="list-style-type: none"><li>- Spring: Son las líneas que van desde proa o popa de la nave hasta el muelle en forma longitudinal, evitando el movimiento en ese sentido.</li><li>- Largos: son las líneas que van desde proa o popa de la nave al muelle o terminal en un ángulo aproximado de 45%.</li></ul>
ESTOA	: Momento entre el cambio de marea en que no se produce corriente.
FAENA DE RANCHO	: Es el procedimiento mediante el cual una nave, o un camión, hace entrega de combustible a un buque, con el objeto de abastecerlo para su travesía nacional o internacional.
FONDEO	: Dicho de una embarcación o de cualquier otro cuerpo flotante, asegurándose por medio de anclas que se agarren al fondo de las aguas o de grandes pesos que descansan en él.
FRENTE DE ATRAQUE	: Área del puerto o terminal marítimo donde el buque se atraca, destinado a resistir el desplazamiento de una nave durante el tiempo que permanezca en este.

- MANGA : Medida de una embarcación en sentido transversal, es decir de una banda a otra.
- NRS : Abreviación de “Nivel de Reducción de Sonda”, que es el plano al cual están referidas las sondas o profundidades de una localidad.
- PLEAMAR : Marea alta.
- RAM : Abreviación de “Remolcador de Altamar”
- SICIGIAS : Conjunción u oposición de la Luna y el Sol, respecto a la Tierra, que produce los más amplios rangos de marea.
- UKC : Del ingles Under Keel Cleareance, o “Claro Bajo la Quilla”

**(ORIGINAL FIRMADO)**

**FELIPE ROJAS MARTIN  
TENIENTE 1º LT  
CAPITÁN DE PUERTO DE PUERTO MONTT  
SUBROGANTE**

**DISTRIBUCIÓN:**  
IDEM CUERPO PRINCIPAL