

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL  
ASTILLERO HERIBERTO QUIDIANTE  
DÍAZ.**

**QUELLÓN, 28 de enero de 2019**

**VISTO:** lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; el D.L. 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 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 06 de enero de 1992, Reglamento de 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 y Capitanías de Puerto de la República, y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

**R E S U E L V O:**

**HABILÍTESE,** las condiciones, operacionales de la siguiente instalación portuaria:

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

Astillero Heriberto Quidiante Díaz.

**2.- Descripción General.**

La instalación corresponde a una rampa con pendiente para sacar las naves (barcazas y catamaranes) y artefactos navales a flote sobre carro en seco de hasta 50 Arqueo Bruto, para barcazas, catamaranes y compuesto por las líneas de varada, que corresponde a un par de rieles de acero continuo y fijo, cada uno asentado en una base de hormigón armado por medio de pernos de anclaje empotrados.

Este par de líneas de rieles se presenta a una distancia entre sí de 4,00 mts. y soportan el peso total del carro de varada, incluyendo su principal carga, los buques de hasta 198 ton. métricas de desplazamiento.

Cada línea de varada tiene una longitud de 60 mts. y están asentadas sobre cimiento de rocas, bolones y dados de fundación (de hormigón armado de forma "trapezoide"). Para tal efecto, se reemplazó el sustrato hasta una profundidad de 2,00 mts., para luego ser rellenado con material pétreo compactado. Sobre la base de hormigón armado se encuentran situados los rieles de acero de la línea de varado, instalados con sujeciones tipo grapa y topes.

Sobre los rieles de la línea de varado se sienta el carro de varado, que corresponde a una plataforma móvil construida en acero estructural soldable de 20 mts., de largo y 8 mts., de ancho sustentado sobre 7 pilotes por línea, de mayor a menor ya que el carro está construido a nivel. Con un par de ruedas dobles de acero que lo deslizan hasta sacar las naves en seco, ayudado por una unidad de fuerza en tierra (winche) de 80 ton., de tiro.

Actualmente, cuenta con 02 boyas de amarre a 50 mts de la línea de varada, para preparar maniobras de acercamiento y varado.

El Astillero cuenta con energía eléctrica, agua y servicios de reparación y construcción de naves, contando además, con una profundidad de 0,0 metros en bajamar, 5.7 metros en pleamar y 2.8 metros sobre el nivel del carro

**3.- Ubicación Geográfica.**

Latitud : 43° 07' 25,55" S.  
Longitud : 073° 38' 24,43" W.

Ref.: Carta SHOA N° 7440.

**4.- Propietario.**

Sr. Heriberto Quidiante Díaz.

**5.- Estación de Espera de Prácticos.**

No corresponde.

**6.- Zona de Fondeo a la Gira.**

La zona de fondeo a la gira de las naves, se encuentra definida en la Carta SHOA N° 7.440 y Derrotero de la Costa de Chile, Volumen II.

La Bahía de Quellón ofrece buen fondeadero en profundidades moderadas; el mejor se encuentra en profundidades de 12 a 21 metros al Sur y 1,6 Cables de la baliza luminosa de la Rampa Fiscal de Quellón. Existe también un buen fondeadero en la bahía Huellonquén, en profundidades entre 24 a 29 metros, especialmente cerca de la costa Weste; en los lados Sur y Sur Este de la misma bahía, las profundidades decrecen rápidamente.

**6.1.- Puntos de Fondeo.**

- |  |   |
|--|---|
| a) Latitud : 43°07'30" S<br>Longitud : 073° 37'15" W   | b) Latitud : 43° 07'30" S<br>Longitud : 073° 36'56" W |
| c) Latitud : 43° 07'52" S<br>Longitud : 073° 37'00" W  | d) Latitud : 43° 07'30" S<br>Longitud : 073° 36'35" W |
| e) Latitud : 43° 07' 29" S<br>Longitud : 073° 36'12" W | f) Latitud : 43° 07'45" S<br>Longitud : 073° 36'12" W |
| g) Latitud : 43° 07'29" S<br>Longitud : 073° 35'38" W  |   |

PROFUNDIDAD MÁXIMA : 23 MTS.  
TIPO DE FONDO : FANGO.

**7.- Límites del Puerto.**

Línea imaginaria que une las puntas Chaiguao, Pta. Dirección (Isla Cailín), Pta. Laitec (Isla Laitec) y Pta. Yatac.

La Bahía de Quellón, se abre sobre la costa SE de la Isla de Chiloé, entre la Punta Chaiguao y la Punta Yatac, situada al SW y 13 millas de la primera. Esta Bahía, tiene casi 9 millas de saco y posee en su amplia boca, tres islas principales: Isla Cailín, Isla Laitec e Isla Coldita; entre ellas y la costa de la Isla de Chiloé se forman cuatro canales, tres de ellos navegables: Canal Chaiguao, Canal Yelcho y Canal Laitec (Canal Coldita, no es navegable).

**Nota:**

No se encuentran definidos en Apéndice 1, Anexo "A" del Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

Sin embargo, se consideró lo descrito en la Resolución C.P Quellón Nº 12.000/03, de fecha 01 de marzo de 2007.

Ref.: Derrotero de la Costa de Chile, Volumen II.

**8.- Características Meteorológicas y Ambientales Generales del Puerto.**

**8.1.- Vientos:**

De acuerdo a los datos recopilados en terreno se ha determinado que los vientos dominantes soplan desde el cuarto cuadrante, N. 8% y W 15%, con intensidades de hasta 40 Nds. La magnitud extrema es de 40 Nds. y se registra en las direcciones NW y W

**8.2.- Corrientes:**

En la capa superficial de 5 m de profundidad, las corrientes observadas presentaron un predominio de las direcciones asociadas al SW con un 54,4% de las observaciones. Las mayores ocurrencias se registraron en las direcciones S y W con un 31,9% y 10,5% de las observaciones. El resto de las direcciones fueron bajas, observando un 0,1% de dirección NE, las mayores intensidades se agruparon en torno a 10,1 a 15,1 cm/s con un 37,1% de las frecuencias. En general, predominan las direcciones del tercer cuadrante, presentándose una distribución de frecuencias unimodal. El diagrama de trazos mostró el predominio de las corrientes SW.

**8.3.- Oleaje:**

El estudio de oleaje estuvo orientado a determinar las condiciones de oleaje más desfavorables que pueden ser generadas en la localidad en estudio, se encuentran asociadas a episodios de viento proveniente del ESE que pese a que no es la dirección más frecuente 3,20% para el período de estudio, es la que cumple con la condición de tiempo mínimo de acción del viento sobre una longitud determinada, para desarrollar oleaje en dicha dirección.

Por otro lado, las olas generadas por vientos provenientes de la dirección N y NW, no son consideradas como importantes en la generación de oleaje dada la especial ubicación del sitio de estudio y su baja zona de exposición para la generación de oleaje.

#### 8.4.- Mareas:

A partir de la información medida (cada 1 hora), se obtuvo la ocurrencia de las pleamares y bajamares, con el objeto de realizar un análisis de tipo armónico y calcular los planos de marea más importantes según publicación S.H.O.A. N.º 3202 e Instrucciones Oceanográficas N° 2, cálculo de los valores no-armónicos de la marea.

Cabe mencionar que para realizar las operaciones de subida y bajada del carro de varado es de suma importancia, la información de las pleamares y bajamares, para tal efecto se utilizan las tablas de marea de la costa de Chile. Publicación SHOA 3009.

#### Tabla I, Predicciones de Marea:

Esta tabla entrega para los puertos patrones, la predicción de hora y altura de las pleamares y bajamares de todos los días del año.

#### Tabla III, Procedimiento para calcular la altura de marea en un momento cualquiera:

Con esta tabla se obtiene la corrección que debe aplicarse a la altura de la pleamar o bajamar de un puerto cualquiera, para obtener la altura de marea en un momento determinado.

#### 9.- Sitios o Frentes de Atraque.

No corresponde.

#### 10.- Terminales Marítimos.

No corresponde.

#### 11.- Condiciones Límites para las Naves.

Naves Tipo	L/M Río Pudeto II	A/N Piedra Blanca I
Eslora (mt.)	22.3	15
Manga (mt.)	6.5	10
Puntal (mt)	2.8	1.5
Calado proa (mt)	1.6	0.45
Calado popa (mt)	2.2	0.45
Arqueo Bruto (ton.)	49.39	48.99

#### 12.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria.

##### 12.1.- Maniobra de Varado.

Se procede analizando la dirección e intensidad del viento reinante al momento de la maniobra, se enfila la proa hacia la línea de varado. El carro de varada se encuentra a -2,5 mts. de la cota 0, pudiéndose observar sólo las 4 columnas que salen de la superficie del mar, a una altura de 3,0 mts, 2 columnas por BB y dos columnas por EB. La nave debe entrar en las 4 columnas, quedando adrizada entre ellas, ya que

están separadas a la medida de la manga de la embarcación. Medida dada en el plano de arreglo general. Posteriormente, se sube al carro hasta que la nave se sienta sobre la superficie del carro. Se encarga la nave a las columnas. Una vez asegurada, se procede a virar el winche, para sacar el carro del agua hasta dejar la nave en seco, en el lugar de trabajo.

**12.2.- Maniobra de desvarado.**

Se lasca el winche de varada deslizando el carro sobre los rieles hasta entrar en el mar dejando su carga a flote.

**12.3.- Amarre a boyas.**

Sólo para recibir las naves y preparar las maniobras de varado. Y en el desvarado en las espera que el armador esté en condiciones seguras de abandonar el astillero.

El área de maniobra debe mantenerse libre de embarcaciones durante la totalidad de los movimientos.

**13.- Ayudas a la Navegación.**

Baliza luminosa de la "Rampa de Transbordadores de Quellón", ubicada en siguientes las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 43° 07' 19,76" S.  
Longitud : 073° 37' 17,18" W.  
Orientación : Al 179° y 359° recíproco

**14.- Límites Operacionales.**

- Maniobras : Las maniobras se efectuarán las 24 Hrs., con las condiciones y restricciones operacionales indicadas en la presente resolución.
- Viento : 20 Nudos para maniobras de varado y desvarado.  
: 25 Nudos para trabajos en seco.
- Corriente : No afecta.
- Ola : 0,5 Metros de altura.

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

**15.1.- Cartas Náuticas:** Carta S.H.O.A. Nº 7440.

**15.2.- Uso de Prácticos:** No corresponde.

**15.3.- Uso de Remolcadores:** No corresponde.

## **16.- Situaciones Especiales.**

### **16.1.- Acciones ante Anuncio de Mal tiempo.**

Adoptar las medidas preventivas para la seguridad de las naves.

Obligatoriedad del uso de elementos de seguridad, especialmente del chaleco salvavidas y la necesidad de mantener en escucha permanente las frecuencias marítimas o emisoras locales en los horarios dispuestos por la Autoridad Marítima, cuyo cumplimiento, será controlado por personal de la Comisión Local de Inspección de naves y Policía Marítima.

### **16.2.- Acciones ante Condición de Tiempo Variable.**

Se suspenderá el tráfico de naves menores de 25 A/B. dentro o fuera de la bahía, dependiendo de la condición meteorológica del momento se podrá autorizar excepciones.

Naves fondeadas mantendrán vigilancia permanente sobre su maniobra de fondeo y sus dotaciones mínimas de seguridad a bordo.

Se suspenderá todo tipo de remolque en la jurisdicción para naves menores.

Tripulantes que efectúen trabajos sobre cubierta, deberán usar chalecos salvavidas en todo momento.

Se autorizará el tráfico de personas hacia y desde centros de cultivos exclusivamente a bordo de naves superiores a 25 A/B.

Se deberá mantener escucha permanente en canal 16 VHF.

Toda maniobra será evaluada y autorizada por la Capitanía de Puerto de Quellón.

### **16.3.- Acciones ante Condición de Mal Tiempo.**

Las naves que se encuentren atracadas o a la gira, deberán mantener la dotación completa a bordo, encontrándose listas a zarpar cuando el Capitán de Puerto y/o el Capitán de la Nave lo disponga, prevaleciendo la decisión de la Autoridad Marítima.

Las naves menores, deberán permanecer en su punto de fondeo o a la gira en un fondeadero seguro y protegido.

Se suspenderá el tráfico para naves menores de 50 A/B, dentro y fuera de la Bahía de Quellón.

Tripulantes que efectúen trabajos sobre cubierta deberán usar chalecos salvavidas en todo momento.

Se suspenderán faenas de carga y trabajos por alto.

Se suspenderán las maniobras de atraque y desatraque de naves mayores.

El Capitán de Puerto evaluará las maniobras de atraque y desatraque de naves mayores de eslora inferior a 60 metros, dependiendo de las condiciones climáticas del momento y elementos de apoyo para la maniobra.

Cuando las naves no alcancen a finalizar su faena de carga, las agencias de naves deberán verificar que ésta se encuentre estibada y trincada en las mejores condiciones para un eventual zarpe de emergencia, lo que será verificado por personal de la Capitanía de Puerto, objeto verificar su cumplimiento, con especial énfasis en la obligatoriedad de abandonar el sitio de atraque con las bodegas debidamente cerradas y trincadas.

Cada vez que algún Jefe de Centro o Prevencionista de Riesgo de una empresa determine bajo su responsabilidad, que en aquellas áreas que por condiciones geográficas naturales se encuentren protegidas de ciertos vientos predominantes o marejadas y que a su vez involucre dejar personal laborando pese a la condición de Puerto Cerrado, deberá previamente informar y solicitar la autorización a la Autoridad Marítima Local. Sin embargo estos trabajos quedarán limitados sólo a trabajos de superficie.

#### **16.4.- Acciones ante Condición de Temporal.**

Se suspenderá el tráfico de todo tipo de naves dentro y fuera de la bahía (cualquiera sea su característica).

Las motonaves y naves menores deberán mantener su dotación completa a bordo, objeto zarpar y/o buscar un sector seguro para mantenerse en caso de emergencia.

Se prohibirá el atraque de todo tipo de naves. Las naves que se encuentren atracadas, deberán reforzar espías y mantenerse atentos a las variaciones meteorológicas.

Cuando las naves no alcancen a finalizar su faena de carga, las agencias de naves deberán verificar que esta se encuentre estibada y trincada en las mejores condiciones para un eventual zarpe de emergencia, debiendo los Capitanes de Puerto verificar su cumplimiento, con especial énfasis en la obligatoriedad de abandonar el sitio de atraque con las bodegas debidamente cerradas y trincadas.

#### **16.5.- Acciones ante Condición de Cerrazón de Neblina, Chubascos y/o Nevazón.**

Se establecerá condición de puerto cerrado por cerrazón de neblina, chubascos y/o nevazón cuando la visibilidad sea dificultosa o no sea mayor a 100 metros. En todos los casos, se suspenderá el tráfico dentro y fuera de la bahía para las naves que no posean elementos electrónicos de ayuda a la navegación.

**16.6.- Acciones ante Condición de Siniestros de Terremoto y Tsunami.**

Se paralizarán las faenas totalmente y las naves deberán zarpar a zona segura, aproximadamente 100 metros de profundidad.

**17.- Otras Informaciones.**

Informe de Operación Astillero Heriberto Quidiante, Comuna de Quellón, Región de Los Lagos, Marzo 2019.

**18.- Contacto**

**Capitanía de Puerto de Quellón.**

Dirección : Calle Agustín Gómez García # 015  
Fono : +56 65 2681260 / +56 65 2680585.  
Fono Emergencia : 137.  
Email : [servicioscpqll@directemar.cl](mailto:servicioscpqll@directemar.cl)

**Astillero Heriberto Quidiante Díaz.**

Administrador : Sr. Mario Carrasco Pérez.  
Dirección : Estero Quellón S/N, Quellón.  
Celular : +56 9 97996332.  
Email : [astillero1@gmail.com](mailto:astillero1@gmail.com)

**19.- Otras Informaciones que el Capitán de Puerto estima de interés.**

**Normas para el funcionamiento del Usuario y/o Armador:**

En todas las faenas ejecutadas en el astillero, los empleadores deberán proporcionar los materiales y elementos de seguridad adecuados a cada uno de los trabajadores que se encuentren efectuando labores requeridas por sus representados. El equipo de seguridad deberá ser acorde con la actividad que se esté realizando independiente del equipamiento básico obligatorio para todo tipo de faenas.

Cuando ocurran averías en las naves, como también accidentes sufridos por personal marítimo, tanto a bordo como en el astillero, los patrones, armadores y/o representante legal, deberá informar por la vía más rápida y expedita de lo ocurrido a la Capitanía de Puerto.

Está estrictamente prohibido para todas las naves que hagan uso del astillero, arrojar lastres, basuras, residuos de sentina, petróleo o cualquier otra sustancia que pueda afectar directa o indirectamente al medio ambiente marino.



**C.P. QLL. ORD. Nº 12.600/ 4 / VRS.  
FECHA: 28 de enero de 2019**

**- 9 -**

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

**ORIGINAL FIRMADO**

**CLAUDIO ZÚÑIGA VÁSQUEZ  
CAPITÁN DE CORBETA LT.  
CAPITÁN DE PUERTO DE QUELLÓN**

**DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- ASTILLEROS QUIDIANTE.
- 2.- D.S. Y O.M.
- 3.- D.I.M. Y M.A.A.
- 4.- G.M. CASTRO.
- 5.- ARCHIVO