

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL MUELLE
PUNTA CALETA.**

CALDERA, 09 SEPTIEMBRE 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° 2, de fecha 03 de Enero de 2005, modificado por 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 08 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; Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° A-31/02, de fecha 06 de diciembre de 2018 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

R E S U E L V O:

HABILÍTESE, las condiciones de operación de la siguiente instalación portuaria:

1.- Nombre de la Instalación Portuaria

Muelle "Punta Caleta".

2.- Descripción General

Muelle construido de hormigón armado, sustentado por vigas metálicas sobre pilotes de acero, con una losa que se une a tierra por dos puentes de acceso de 85.9 metros de largo por 4.6 y 8.6 metros de ancho, respectivamente. Asimismo, cuenta con un frente de atraque de 113 metros de extensión, 8 defensas tipo neumático de camión y 5 boyas de amarre.

El uso del referido muelle es de tipo multipropósito: fruta fresca paletizada, fruta en contenedores, concentrado de hierro a granel, carga general e insumos para el desarrollo regional.

3.- Ubicación Geográfica

El Muelle "Punta Caleta" se encuentra ubicado en la Región de Atacama, Provincia de Copiapó, Comuna de Caldera, Bahía Caldera, en el sector denominado Punta Caleta, en Latitud 27°03'18" Sur y Longitud 070°49'58" Weste. Carta de referencia N° 3.111 del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.

4.- Propietario Operador

Propietario : Puerto Caldera S.A.

Operador : Servicios Portuarios del Pacífico Ltda.

5.- Estación de Espera de Prácticos

Punto ubicado al 007° / 187° y a 6.4 cables de Muelle Punta Padrones, en Latitud 27°02'26" Sur y Longitud 070°50'21" Weste; y área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- Punto del Vértice 1): Lat. 27° 02' 30" S, Long. 070° 50' 50" W.
- Punto del Vértice 2): Lat. 27° 02' 42" S, Long. 070° 50' 40" W.
- Punto del Vértice 3): Lat. 27° 02' 21" S, Long. 070° 50' 12" W.
- Punto del Vértice 4): Lat. 27° 02' 11" S, Long. 070° 50' 22" W.

Queda expresamente prohibido fondear en la Zona de Espera de Prácticos.

Ref.: Carta Náutica del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3111, "Proyección Mercator, sistema SIRGAS (WGS-84), 9º Edición, Enero 2004".

6.- Zona de Fondeo a la Gira

Las naves mayores que se mantengan a la gira en el Puerto de Caldera, podrán optar a los siguientes puntos de fondeos referidos a la **señal lateral del Muelle Fiscal**, en posición Latitud 27°03'48" S y Longitud 070°49'30" W:

- a) Punto de fondeo N° 1:
Al 158° y a 1,08 millas náuticas.
En Latitud 27° 02' 45" Sur y Longitud 070° 50' 01" Weste.
- b) Punto de fondeo N° 2:
Al 175° y a 8,8 cables.
En Latitud 27° 02' 54" Sur y Longitud 070° 49' 37" Weste
- c) Punto de fondeo N° 3:
Al 202° y a 4,7 cables.
En Latitud 27° 03' 22" Sur y Longitud 070° 49' 21" Weste.

En caso de visibilidad reducida se optará por las siguientes demarcaciones y distancias a un punto notable:

- a) Punto de fondeo N° 1:
Al 250° y a 1,0 Milla del faro Punta Caldera.
- b) Punto de fondeo N° 2:
Al 272° / 092° y a 0,8 Milla del faro Punta Calderilla.
- c) Punto de fondeo N° 3:
Al 235° y a 0,7 Milla del faro Punta Calderilla.

Toda nave que fondea a la gira en la Bahía de Caldera, deberá poseer la carta náutica actualizada de la bahía. Será responsabilidad del Capitán y de la Agencia que la represente, la provisión oportuna de este elemento de apoyo a la navegación. Es obligatorio el uso de Práctico para toda maniobra dentro de los límites del puerto,

incluido fondear a la gira o levar anclas para zarpar, según lo establecido en la Resolución C.P. Caldera Ord. N° 12.000/285, de fecha 10 de Noviembre de 2014. A su vez es obligación de las Agencias de Naves informar a los capitanes de las naves la prohibición del ingreso a la bahía de Caldera sin el empleo de Práctico.

Ref.: Carta Náutica del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3111, "Proyección Mercator, sistema SIRGAS (WGS-84), 9º Edición, Enero 2004".

7.- Límites del Puerto

Línea imaginaria que une punta Caldera con punto geográfico situado en Lat: 27°02'06" S, Long: 070°50'42" W y punta Francisco.

Ref.: Carta SHOA N° 3111, "Proyección Mercator, sistema SIRGAS (WGS-84), 9º Edición, Enero 2004".

8.- Características Meteorológicas

8.1.- Dirección y velocidad de viento predominante.

Los vientos predominantes en Caldera son del SW y S, débiles en las mañanas, pero después de mediodía soplan con más intensidad llegando a alcanzar en ocasiones hasta 25 nudos. Esta situación extrema se presenta cuando se fortalece el Anticiclón del Pacífico.

Sin embargo, cuando el Anticiclón se debilita, da paso a cielos nublados por la mañana con viento de componente NW/N, rolando pasado mediodía al SW, especialmente en la estación de invierno.

Durante la estación de invierno, hay ocasiones en que durante la madrugada existe una brisa de componente E, en que a medida que pasa el día rola el SW.

Las neblinas son poco frecuentes, y se producen en la estación de invierno, durante la madrugada.

8.2.- Dirección y velocidad de la corriente predominante:

La corriente de reflujo de 0.45 nudos de dirección NW, la cual entra por el lado N de la bahía.

8.3.- Altura de la Ola.

La ola modal es inferior a 0,5 metros de altura y la altura media anual es de 0,6 metros.

8.4.- Amplitud de la Marea.

Máxima de 1,46 metros.

8.5.- Tipo de fondo:

Arena fina, arena gruesa, grava y conchuela.

Ref.: Publicación SHOA N° 3001, "Derrotero de las Costas de Chile, Volumen I", 10° edición, año 2013.

9.- Sitios o frentes de atraque y boyas.

- Extensión : 113 metros.
- Orientación : 325° - 145°.
- Defensas : 08 NR. (Tipo neumáticos de camión)
- Boyas de Amarre : 05 NR. (Ver detalle en recuadros)

Boya A	Través de Proa Babor.
Capacidad	Horizontal de forma cónica, 10 metros cúbicos.
Orinque	18 metros de cadena de 63.5 y 76.2 mm. de diámetro.
Pata Única	78 metros de cadena de 63.5 mm. de diámetro. Muerto de concreto.
Posición	Latitud: 27°03'17.7" S. / Longitud: 070°50'02.8" W.

Boya B	Través de Popa Babor.
Capacidad	Horizontal de forma cónica, 10 metros cúbicos.
Orinque	15 metros de cadena de 63.5 mm. de diámetro.
Pata Única	87.5 metros de cadena de 63.5 mm. y 84 mm. de diámetro. Muerto de concreto.
Posición	Latitud: 27°03'22.4" S. / Longitud: 070°49'57.1" W.

Boya N° 1	Proa Centro.
Capacidad	Horizontal de forma cónica, 20 metros cúbicos.
Orinque	31.9 metros de cadena de 63.5 mm. de diámetro.
Pata A	82.5 metros de cadena de 63.5 mm. de diámetro. Ancla hall de 3.820 kgs.
Pata B	92.5 metros de cadena de 63.5 mm. de diámetro. Ancla hall de 3.820 kgs.
Posición	Latitud: 27°03'11.4" S. / Longitud: 070°50'01.3" W.

Boya N° 2	Popa Estribor.
Capacidad	Horizontal de forma cónica, 20 metros cúbicos.
Orinque	31.9 metros de cadena de 63.5 mm. de diámetro.
Pata A	89 metros de cadena de 63.5 mm. de diámetro. Ancla hall de 3.480 kgs.
Pata B	82.5 metros de cadena de 63.5 mm. de diámetro. Ancla hall de 3.480 kgs.
Posición	Latitud: 27°03'20.3" S / Longitud: 070°49'49.6" W.

Boya N° 3	Popa Centro.
Capacidad	Horizontal de forma cónica, 20 metros cúbicos.
Orinque	31.9 metros de cadena de 63.5 mm. de diámetro.
Pata A	78 metros de cadena de 63.5 mm. y 762 mm. de diámetro. Ancla hall de 3.660 kgs.
Pata B	82.5 metros de cadena de 63.5 mm. de diámetro. Ancla hall de 3.660 kgs.
Posición	Latitud: 27°03'24.8" S / Longitud: 070°49'52.3" W.

10. - Terminales Marítimos

No corresponde.

11.- Condiciones límites para las naves

11.1.- Atraque Banda Estribor a Muelle

- a) Eslora Máxima : 165 metros
- b) Calado Máximo : 11,18 metros
- c) Manga Máxima : 25 metros
- d) Desplazamiento Máximo : 60.000 toneladas
- e) **Condiciones o restricciones particulares de operación:**
 - Se autorizan las maniobras para atracar por la banda de estribor.
 - Las maniobras se realizarán solamente con luz diurna y buena visibilidad de aproximadamente 300 a 400 metros de distancia.
 - Para las maniobras de desatraque y salida del terminal, serán realizadas en horas diurnas y nocturnas.

11.2.- Atraque Banda de Babor a Muelle

- a) Eslora Máxima : 222 metros
- b) Calado Máximo : 11,18 metros
- c) Manga Máxima : 32,30 metros
- d) Desplazamiento Máximo : 66.000 toneladas
- e) **Condiciones o restricciones particulares de operación:**
 - Se debe mantener señalizada la zona de bajos fondos.
 - La distancia mínima entre la zona de bajos y popa de naves de una eslora igual o superior a 200 metros, no debe ser inferior a 20 metros y para naves de una eslora inferior a 200 metros la distancia mínima no debe ser inferior a 15 metros.
 - Está prohibido el uso de espías que contengan en su totalidad o en parte cables de acero, ni espías que pudiesen estar unidas mediante costura larga o corta.

12.- Condiciones específicas de operación en la Instalación Portuaria.

- Atraque, desatraque y corridas:

Tiempo promedio de las maniobras de atraque y desatraque es de una hora, el empleo de Práctico es obligatorio y se deberá contar con al menos 02 remolcadores que posean una potencia mínima de tiro de 16 toneladas de Bollard Pull cada uno, o el uso de 01 remolcador o que la nave cuente con Bow Thruster operativo; esta última condición será previamente evaluada por el Capitán de Puerto, donde se considerará el tonelaje proporcionado por este elemento de apoyo a la maniobra. Para naves de eslora inferior o igual a 160 metros, se requerirá el uso de 01 remolcador.

Para la maniobra de amarre a las boyas se deberá contar con dos lanchas de servicio general con su respectiva dotación de seguridad para este tipo de faena y además deberá contar con mínimo de 03 (tres) personas con sus respectivos permisos de trabajador portuario vigentes, proporcionado por una Empresa de Muellaje establecida, de tal manera de no involucrar a la dotación de la lancha de servicio, los que deberán contar con sus respectivos chalecos salvavidas y elementos de protección personal durante toda la maniobra.

Por motivos de seguridad, los amarradores serán trabajadores portuarios proporcionados por una empresa de muellaje, la que hará entrega de los respectivos elementos de protección personal y de seguridad, no pudiendo ser éstos inferior a doce (12) personas ni parte de la dotación de las lanchas de amarre, considerando tres (03) en la lancha de proa, tres (03) en la lancha de popa y seis (06) personas en el muelle. Tanto las partidas del muelle y embarcadas en las lanchas deben contar con equipos de comunicaciones en condiciones de enlazarse con el Sr. Práctico y el Supervisor de la Instalación Portuaria.

- **Bandas de Atraque:**

Babor para naves con eslora hasta 222 metros.

Estribor, para naves de tipo Reefer, con eslora igual o inferior a 165 mts. de eslora.

- **Maniobras Simultáneas:**

No autorizadas.

- **Maniobras de abarloomiento:**

No autorizadas.

- **Abastecimiento de naves:**

Se debe dar cumplimiento a lo establecido en los artículos N° 273 a N° 276 del D.S. N° 160 "Reglamento de seguridad para las instalaciones y operaciones de producción y refinación, transporte, almacenamiento, distribución y abastecimiento de combustibles líquidos", de fecha 26 de mayo de 2009.

- **Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras, según siguiente recuadro:**

Tipo de maniobra	Elementos con que debe contar para amarre y atraque.
Atraque por banda de estribor	La nave debe tener en condiciones operativas sus dos anclas con 8 paños útiles de cadena cada una y se requiere a proa 06 espías en total, 02 de 220 metros cada una y 04 de 150 metros cada una. A popa 06 espías en total, 04 de 220 metros cada una y 02 de 150 metros cada una, quedando en total con 06 espías de 220 metros cada una y 06 de 150 metros cada una, el diámetro o la mena de las espías deberá ser acorde al tamaño de la nave.
Atraque por banda de babor	Para naves atracadas por la banda de babor se requiere a proa 06 espías en total, 04 de 220 metros cada una y 02 de 150 metros cada una. A popa 07 espías en total, 03 de 220 metros cada una y 04 de 150 metros cada una, quedando en total 07 de 220 metros cada una y 06 de 150 metros cada una.

- Descripción de las Maniobras utilizando Reloj de Mareas

Las naves que atraquen al Muelle de Punta Caleta, estarán facultadas para hacer uso del Reloj de Mareas, debiendo ceñirse a lo establecido en la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° A-31/004, de fecha 20 de enero de 2012.

Ante la eventualidad de una solicitud de atraque de alguna nave por excepción, lo anterior se podrá autorizar analizadas las condiciones particulares de la nave, reservándose la Autoridad Marítima Local la disposición de medidas adicionales en resguardo de la seguridad de la vida humana, de la nave y de las instalaciones.

13.- Ayudas a la Navegación:

Las enfilaciones del Muelle "Punta Caleta", cuentan con iluminación para efectuar maniobras nocturnas. La solicitud de autorización del sistema de balizamiento se encuentra en trámite de regularización, conforme a lo establecido en la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° O-63/001, que "Establece Procedimiento para Solicitar, Instalar y Modificar Ayudas a la Navegación".

Tipo : Enfilación de Aproximación.
Cantidad : 01.

- Enfilación de Aproximación.

Enfilación Punta Caleta.
Baliza Anterior N° 84.
Baliza Posterior N° 85.
Ubicación : Latitud 27°03'19,05 Sur, Longitud 070°50'06,43 Weste.

Descripción: Dos torres de fierro rectangular (01 Anterior y 01 Posterior) con base de cemento y de 03 metros de altura cada una, la torre anterior es un panel conformado por un triángulo equilátero de tres metros por lado de color rojo con dos balizas luminosas del mismo color y a una altura aproximada de 7,6 metros sobre el nivel del mar, alimentada por luz eléctrica particular y la Torre Posterior es un panel conformado por un triángulo equilátero de tres metros por lado de color verde con dos balizas luminosas del mismo color y a una altura aproximada de 20,7 metros sobre el nivel del mar, alimentada por luz eléctrica particular.

Tipo : Enfilación de Fondeo.
Cantidad : 01.

- Enfilación de Fondeo.

Enfilación Punta Caleta.
Baliza Anterior.
Baliza Posterior, Rv. 006° y a 26,3 metros de la anterior.
Ubicación: Latitud 27°03'25,73 Sur, Longitud 070°49'58,84 Weste.

Descripción: Dos torres de fierro rectangular (01 Anterior y 01 Posterior) con base de cemento y de 03 metros de altura cada una, la torre anterior es un panel conformado por un triángulo equilátero de tres metros por lado, de color rojo con dos balizas luminosas del mismo

color y a una altura aproximada de 16,8 metros sobre el nivel del mar, alimentada por luz eléctrica particular y la Torre Posterior es un panel conformado por un triángulo equilátero de tres metros por lado de color verde con dos balizas luminosas del mismo color y a una altura aproximada de 19,5 metros sobre el nivel del mar, alimentada por luz eléctrica particular.

Ref.:

- Carta del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3111, "Proyección Mercator Convertida WGS84", 9º Edición, Enero 2004.
- Publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada 3001, "Derrotero de las Costas de Chile, Volumen I", 10º Edición, año 2013.
- Publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada 3007, "Lista de Faros de la Costa de Chile", 18º Edición, año 2011.

14.- Limitaciones Operacionales

- Maniobras diurnas y nocturnas:

Las maniobras se pueden realizar las 24 horas del día. Para maniobras nocturnas deben encontrarse iluminadas todas las enfilaciones (condición mínima para mantener habilitación nocturna).

Al producirse un corte de energía eléctrica, la empresa administradora del Muelle Punta Caleta, deberá contar con focos de emergencia, para ser instalados e iluminar durante la operación de la nave.

- Velocidad máxima del viento, en nudos, para las siguientes maniobras y operaciones:

- * Maniobras de atraque : máximo 15 nudos de viento.
- * Maniobras de desatraque y corridas : máximo 20 nudos de viento.
- * Ejecución de faenas de carga y descarga : con vientos de dirección Norte máximo 15 nudos.
con vientos de dirección sur máximo 20 nudos.

- Velocidad máxima de la corriente, en nudos, para las siguientes maniobras y operaciones:

- * Maniobras de atraque, desatraque y corridas: 0,3 nudos.
- * Ejecución de faenas de carga y/o descarga : Sin restricción, lo que podrá ser reevaluado por la Autoridad Marítima Local, ante situaciones Anormales.

- Altura máxima de la ola, en metros, para las siguientes maniobras y operaciones:

- * Maniobras de atraque, desatraque y corridas : 1,0 metro.
- * Ejecución de faenas de carga y/o descarga : 1,0 metro.

- Limitaciones por llluvias:

Cuando esté presente esta condición, se prohibirán las faenas de carga con pallet, mineral a granel y otras dependiendo del tipo de carga, lo cual debe ser consultado a la Autoridad Marítima Local.

- **Limitaciones por visibilidad:**

Visibilidad mínima 500 metros.

- **Limitaciones por niebla:**

Conforme a lo que establezca la Autoridad Marítima Local, previo análisis de las condiciones del área.

15.- Servicios de Apoyo a las Maniobras:

15.1.- Cartas náuticas:

Carta SHOA N° 3111, "Proyección Mercator, sistema SIRGAS (WGS-84), 9ª Edición, Enero 2004".

15.2- Uso de Prácticos:

El Practicaje es obligatorio para todas las naves nacionales y extranjeras, con excepción de las naves nacionales cuyo Capitán posea Resolución para efectuar maniobras sin Práctico, previa autorización del propietario de la Instalación Portuaria.

Por razones de seguridad, el Sr. Capitán de Puerto podrá disponer el embarque y permanencia de un Práctico abordo, hasta que mejore la condición meteorológica o hasta el zarpe de la nave, sin previa solicitud y cuando se conozca una de las siguientes condiciones:

- a) Al existir "Condición de Marejada" vigente y;
- b) Al existir "Aviso de Mal Tiempo" vigente.
- c) En condición de "Tiempo Variable", "Mal Tiempo", "Temporal" o;
- d) La condición de viento aumente su intensidad.

En caso de que la permanencia del Práctico (Oficial o Autorizado) a bordo durante la condición meteorológica o zarpe de la nave, sea por un período mayor a las 24 horas, este deberá ser relevado por otro Práctico el cual continuará con el rol para mantener la permanencia a bordo del buque.

Cada maniobra deberá contar con el apoyo de una lancha autorizada por la Capitanía de Puerto, para el embarque y desembarque de Prácticos, la cual puede también utilizarse para la maniobra de amarre de la nave. Esta lancha deberá estar tripulada por un Patrón calificado y a lo menos dos Tripulantes, poseer equipo de comunicaciones acorde a su actividad, el cual debe a lo menos contar con los canales 16 y 08 VHF; y cumplir conforme a lo estipulado en la Circular Marítima O-80/22, de fecha 06 de febrero de 2014, que "Fija Características de Construcción, Equipamiento, Inspección y Pruebas, que deben cumplir las embarcaciones que se destinan a la transferencias de prácticos".

15.3- Uso de Remolcadores:

Naves Tipo	Eslora (mt.)	Condición (máx. Carga-lastre)	Desplazamiento (ton)	N° Mat. RAM	Potencia (Ton. BP)
RAM Huilo Huilo	22,81	Sin Registro	223,00	3118	43,80
RAM Lauca	27,01	Sin Registro	247,00	2947	41,39

16.- Situaciones Especiales

16.1.- Acciones ante “Aviso Especial de Marejadas”

Cuando la Autoridad Marítima Local anuncie esta situación, haciendo uso de sus facultades y asesorada por el Cuerpo de Prácticos, evaluará la suspensión de faenas de atraque. Si hay nave atracada se podrá tomar la decisión de suspender las faenas de carga o de hacer zarpar la nave.

16.2.- Acciones ante “Condición de Marejadas”:

En ocasiones, la Bahía de Caldera se ve afectada por marejadas producto del mar de fondo que hace ingreso. Bajo estas condiciones, la Autoridad Marítima Local, haciendo uso de sus facultades y asesorada por el Cuerpo de Prácticos, ante un “Aviso de Marejada” podrá tomar la decisión de hacer zarpar la nave.

Cuando se anuncie o experimente marejada que haga insegura la operación del buque en el muelle, se dispondrá la suspensión de faenas y se evaluará si el buque se mantiene en posición segura o si es preferible que zarpe a capear en alta mar o fondeado a la gira en la Bahía de Caldera.

Si se decide que espere mejores condiciones amarrado, el buque tesará la cadena de ancla estribor y boya N° 2 (popa estribor), atento a reemplazar con la lancha de servicio cualquier corte de espías especialmente a las boyas. Si es necesario, el buque podrá requerir el apoyo de uno o dos remolcadores para mantenerlo en área de fondeo al muelle. Si se dispone el zarpe, se empleará el procedimiento normal, acotando al máximo los tiempos, para evitar los daños que pudiesen producirse en la interacción del buque

16.3.- Acciones ante “Aviso de Mal Tiempo”:

Al ser publicado y difundido un “Aviso de Mal Tiempo”, se suspenderán las maniobras de amarre. Si hay nave amarrada el agente de naves que la represente procederá a coordinar y ejecutar el embarque de un práctico en el más breve plazo, el que a su vez procederá a asesorar al capitán de dicha nave para desamarrarla, antes o a más tardar en el momento en que se manifieste uno de los parámetros límite.

16.4.- Acciones ante “Condición de Tiempo Variable”:

La nave amarrada debe reforzar sus amarras y prepararse para zarpar antes de que las condiciones meteorológicas alcancen los límites operacionales establecidos para el respectivo sitio de fondeo y tipo de nave, manteniendo a bordo al menos su Dotación Mínima de Seguridad.

Los Armadores y los Agentes de Naves, coordinarán con sus respectivos Capitanes, para atender las necesidades de estos en relación a la seguridad de las Naves, considerando al personal de amarradores y otros

auxiliares, objeto en todo momento se encuentren disponibles para apoyar desde tierra, los requerimientos del Capitán de la Nave (Reposición de espías, nombramiento oportuno de amarradores, necesidades del Práctico, Remolcadores, etc.).

16.5.- Acciones ante “Condición de Mal Tiempo”:

Las faenas de carga o descarga, deberán encontrarse suspendidas y ser verificada su condición de estiba, debiendo zarpar a la brevedad con apoyo de a lo menos 02 remolcadores.

Ante esta condición de tiempo, las Agencias de Naves deberán disponer de todos los medios tendientes a dar una mayor seguridad a las naves atracadas o cuando éstas deban zarpar a la gira, como ser: Remolcador de Puerto, Dotación de Seguridad a bordo, máquinas listas a zarpar y coordinación con Práctico de Guardia.

16.6.- Acciones ante “Condición de Temporal”:

Al atraque de Naves queda suspendido, no así los zarpes de Naves Mercantes atracadas, los cuales deberán ser solicitados oficialmente por el capitán, a través de su respectiva agencia de nave y coordinación con el Sr. Práctico de Guardia.

16.7.- Acciones ante la activación de “Estado de ALERTA” y “Estado de ALARMA” de Tsunami:

Ante la activación de estos estados, las naves deben realizar el zarpe oportuno o de inmediato, sin la presencia del Práctico a bordo y dirigirse hacia aguas profundas sobre las 5 millas de costas y a un mínimo de 150 metros de profundidad manteniendo comunicaciones permanentes con la Autoridad Marítima local.

Si el Capitán de la nave determina y dispone la permanencia de la nave en el terminal, éste deberá formalizarlo por escrito a la respectiva Agencia de Naves al momento de la recepción, la que a su vez, difundirá por los canales oficiales a la Autoridad Marítima Local y al terminal.

17.- Otras informaciones

17.1.- Resolución SHOA que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos:

Resolución S.H.O.A. Ordinario N° 13.250/24/87, de fecha 28 Noviembre de 2007.

17.2.- Fecha de última batimetría

29 de Noviembre del año 2006.

17.3.- Resoluciones que aprueban el Estudio de Maniobrabilidad:

- D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/470 VRS, de fecha 31 de Marzo de 2008, la cual aprueba estudio de Maniobrabilidad del Muelle "Punta Caleta", Caldera.
- D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600 / 03 / 905 / VRS, de fecha 21 de agosto de 2017, la cual aprueba estudio complementario de Maniobrabilidad del Muelle "Punta Caleta, Adendum N°1, modificación al plan de maniobrabilidad atraque nave diseño Estribor a Muelle", Caldera.

17.4.- Certificación PBIP

Certificado N° A-N ° 1061065, Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria N°12.600/0-74/PBIP/42/ 2014, de fecha 23 de Octubre de 2014, con fecha de vencimiento el 23 de octubre de 2019.

17.5.- Otros documentos

- Oficio Ord. DOP N° 1.057 de fecha 30 de julio de 2013, que aprueba Sistema de defensas del Muelle Punta Caleta.
- Oficio ORD. DOP III N° 317, de fecha 17 de octubre de 2013, informe de fiscalización al "Sistema de Defensa del Muelle Punta Caleta".

18.- Contactos.

Capitanía de Puerto de Caldera

- Teléfonos : +56 52 2315551 / +56 52 2316776.
Emergencia : 137
- Correo Electrónico : cpcaldera@directemar.cl
servicioscpclcd@directemar.cl

Muelle Punta Caleta

- Teléfonos : +56 52 2316112.
Fax : +56 52 2316118.
- Correo Electrónico
Operaciones Puerto : fsam@puertocaldera.cl
Jefe de Puerto : cberthelon@puertocaldera.cl

19.- Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés

- Toda maniobra deberá ser realizada conforme a lo aprobado en el Estudio de Maniobrabilidad y Adenda, debidamente aprobados por la Dirección de Intereses Marítimo y Medio Ambiente Acuático.
- El Muelle Punta Caleta, deberá dar cumplimiento a las disposiciones relativas a prevenir la contaminación del medio marino, conforme a lo establecido en el Reglamento para el control de la contaminación acuática, y demás cuerpos legales.

- Obligaciones del Supervisor de la Instalación Portuaria:

El Supervisor de la instalación portuaria deberá verificar que las condiciones de seguridad y las exigencias específicas que a continuación se detallan sean cumplidas e informadas al Sr. Práctico, antes de que la nave sea abordada, de acuerdo a lo siguiente:

- a) Correcto funcionamiento de la Señalización Marítima nocturna (enfilaciones, balizas, boyas, etc.).
 - b) El buen estado y 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.
 - c) 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.
 - d) Que las boyas de amarre se encuentren en su posición, en buen estado, limpias en todo momento e iluminadas para las faenas nocturnas.
 - e) Que el personal de amarradores se encuentren en sus puestos y cuenten con los elementos mínimos de seguridad (casco, salvavidas, zapatos de seguridad y equipos de comunicaciones).
- Previo a la recalada de la nave al terminal, el propietario de la Instalación Portuaria deberá administrar las medidas necesarias para mantener limpias y operativas las boyas 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. Asimismo, los ganchos de escape de las boyas, deberán estar bien mantenidos y operando en forma satisfactoria.
- Las boyas deberán contar con sistema de sujeción y defensas adecuadas, las que deberán estar operativas, objeto personal de amarras y las naves de apoyo operen en condiciones seguras. Asimismo, los ganchos de escape de las boyas deberán estar bien mantenidos y operando en forma satisfactoria.
- 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.
- Durante las maniobras de atraque y desatraque, el muelle deberá encontrarse despejado con el propósito de permitir una maniobra segura, las comunicaciones Práctico / Muelle deben ser permanentes con un funcionario idóneo designado por la Instalación Portuaria y la Agencia Naviera.
- Las Agencias de Naves deberán entregar documentación e información de la condición sísmica que vive el país a los respectivos capitanes de las naves, informar y formalizar por escrito a la Autoridad Marítima Local y al terminal las condiciones que éstos estipulen ante una emergencia de Tsunami.

- 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.

DERÓGUESE, la Resolución C.P. CALDERA ORD. N° 12.000/329, de fecha 09 de diciembre de 2014.

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

(ORIGINAL FIRMADO)

RODRIGO ESPARZA BASTÍAS
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE CALDERA

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- EMPRESA PORTUARIA PUERTO CALDERA S.A.
- 2.- Ag. Nav. AGENTAL.
- 3.- Ag. Nav. ULTRAMAR.
- 4.- Ag. Nav. B&M.
- 5.- D.S. y O.M.
- 6.- D.I.M. y M.A.A.
- 7.- C.J. la 1° Z.N.
- 8.- S.H.O.A.
- 9.- G.M.CAL. (Of. Práctico).
- 10.- DEPTO. OPER C.P. CAL.
- 11.- DESNAV CP. CAL.
- 12.- ARCHIVO.