

C.P. TALCAHUANO ORD. N° 12.600/ 60/ Vrs.

ESTABLECE CONDICIONES DE OPERACIÓN PARA LA BAHÍA DE CONCEPCIÓN, JURISDICCIÓN DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE TALCAHUANO.

TALCAHUANO, 22 DE FEBRERO 2022.

VISTO: lo dispuesto en D.F.L. (H.) 292, del 5 de agosto de 1953, Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante; el D.L.(M.) N° 2.222, del 21 de mayo de 1978, Ley de Navegación; el D.S (M.) N° 991, del 26 de octubre de 1987, que fija la Jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y establece las Capitanías de Puertos y sus respectivas jurisdicciones; el D.S. (M.) N° 1.340 bis, del 14 de junio de 1941, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República; el D.S. (M.) N° 397, del 8 de mayo de 1985, Reglamento de Practicaje y Pilotaje; la Circular D.G.T.M y M.M. ORD. N° O-72/022, del 4 de junio de 2021; la Circular D.G.T.M y M.M. ORD. N° O-31/002, del 15 de junio de 2020; el Memorándum G.M. (T). ORD. N° 12600/371, de fecha 29 de septiembre de 2021, y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

RESUELVO:

- 1.- **ESTABLÉCESE**, las condiciones generales de operación en la bahía de Concepción, jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Talcahuano, objeto adoptar las medidas de seguridad y hacer eficientes las operaciones dentro de la bahía, velando por la seguridad de la vida humana en el mar, la preservación del medio ambiente acuático y la protección de las naves e instalaciones marítimas. Para lograr lo anterior, se deberá tener presente y cumplir lo que a continuación se detalla:

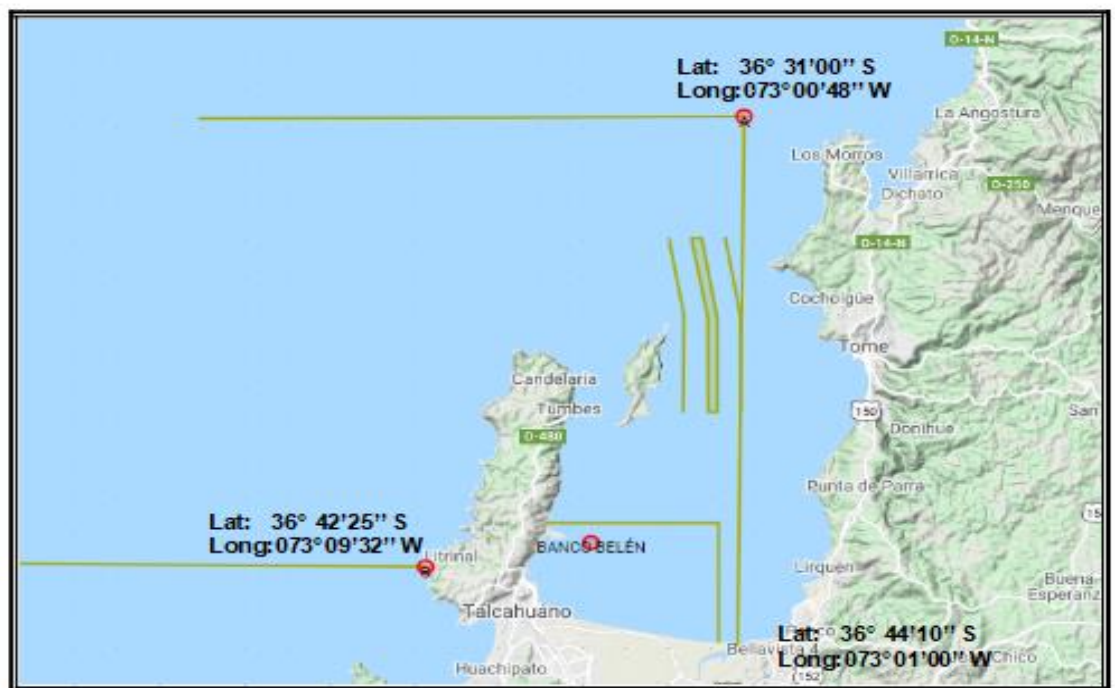
a.- NOMBRE DE LA BAHIA:

Bahía Concepción – Talcahuano

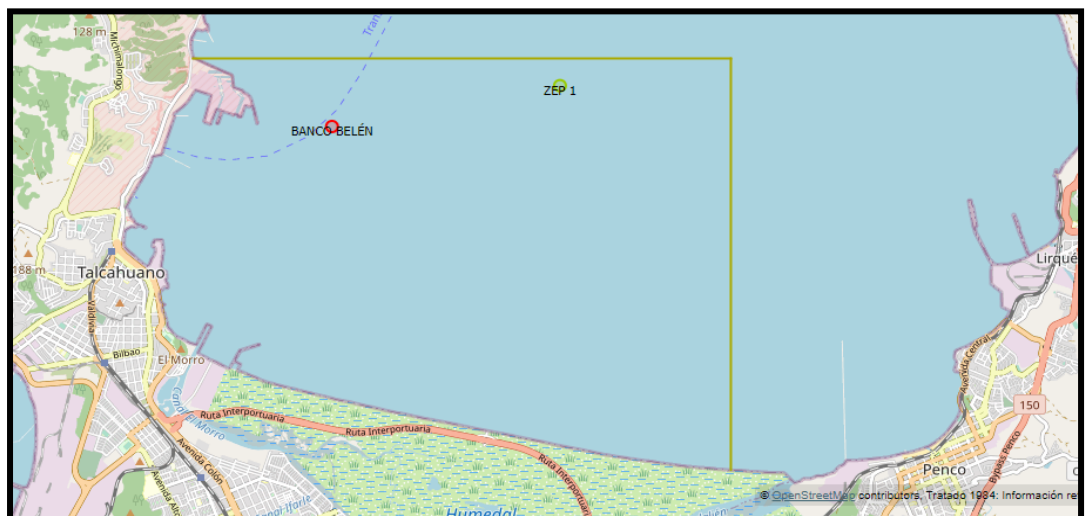
b.- Jurisdicción y Límites del Puerto:

- 1) Según lo establecido en el “Derrotero de la Costa de Chile”, publicación SHOA 3001, la bahía de Concepción comprende desde el Morro Lobería, con una línea imaginaria hasta Punta Tumbes, con casi 6 millas de boca por 9 millas de saco. En la entrada de la bahía se encuentra la Isla Quiriquina que abre dos pasos, la entrada oriental llamada “Boca Grande” y la occidental “Boca Chica”. La profundidad en la bahía es moderada y pareja, siendo mayor en la entrada por el sector Norte (entre los 30 y 40 metros) y disminuyendo paulatinamente hacia el Sur (entre los 12 y 25 metros). El fondo de mar en su mayoría es de fango.
- 2) La Boca Grande, cuenta con un esquema de separación de tráfico para la entrada y salida de naves hacia y desde la bahía de Talcahuano, establecido en la carta SHOA 6110, área donde ninguna nave podrá fondear ni efectuar faenas de pesca.

- 3) En la Boca Chica, se prohíbe la navegación para buques mayores de 600 toneladas de Arqueo o 60 metros de eslora, exceptuándose los buques de la Armada de Chile.
- 4) Según el D.S. (M.) N° 991, del 26 de octubre de 1987, la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Talcahuano comprende: “por el Norte desde la Latitud $36^{\circ} 31' 00''$ S. y Longitud $073^{\circ} 00' 48''$ W.; hacia el Weste (desde límite Este con la Capitanía de Puerto de Lirquén), hasta el paralelo $36^{\circ} 44' 10''$ S. (ribera Weste de la desembocadura del río Andalién), en la bahía de Concepción y el paralelo $36^{\circ} 42' 25''$ S. y Longitud $073^{\circ} 09' 32''$ W. (Punta de Lobos) hacia el Weste por el Sur. Incluye la isla Quiriquina y las lagunas Chica y Grande de San Pedro”.



(Imagen N°1: Límites Jurisdiccionales de la Capitanía de Puerto de Talcahuano.)



(Imagen N°2: Límites del Puerto de la Capitanía de Puerto de Talcahuano.)

c.- Zona de Espera de Prácticos (ZEP).

ZEP 1: Zona de Espera de Práctico para naves que requieran Prepiloteaje.
Área circular de 5 cables de radio, ubicada 2 mn. al Norte de la isla Quiriquina, en siguiente posición:

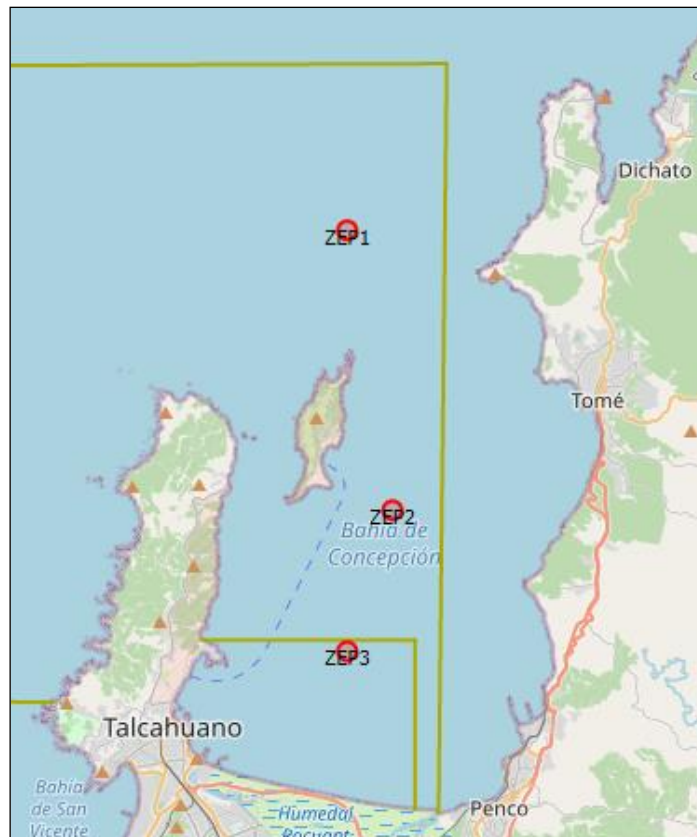
ZEP1	LAT: 36° 33´ 59” SUR	LONG: 073° 03´00” WESTE
-------------	-----------------------------	--------------------------------

ZEP 2: Zona de Espera de Práctico para naves que requieran servicio de practicaaje. Área circular de 2 cables de radio, ubicada 1 mn. al SE de la isla Quiriquina, en siguiente posición:

ZEP2	LAT: 36° 38´ 59” SUR	LONG: 073° 02´00” WESTE
-------------	-----------------------------	--------------------------------

ZEP 3: Zona de Espera de Práctico para naves Nacionales que requieran servicio de practicaaje hacia los recintos portuarios de ASMAR o TTP.
Área circular de 01 cable de radio, ubicada 1 mn al Este del faro Belén, en siguiente posición:

ZEP3	LAT: 36° 41´ 30” SUR	LONG: 073° 03´00” WESTE
-------------	-----------------------------	--------------------------------



(Imágen N°3: Zonas de Espera de Práctico.)

Nota: No se debe fondear en la zona de espera de Prácticos

d.- Esquema de Separación de Tráfico Bahía de Concepción.

a) Una zona de separación, de un cuarto de milla de anchura, cuyo eje une las siguientes posiciones geográficas:

- 1) Lat. 36° 33' 51" S
Long. 073° 01' 57" W
- 2) Lat. 36° 35' 52" S
Long. 073° 01' 33" W
- 3) Lat. 36° 38' 16" S
Long. 073° 01' 33" W

b) Una vía de circulación de media milla de anchura a cada lado de la Zona de separación.

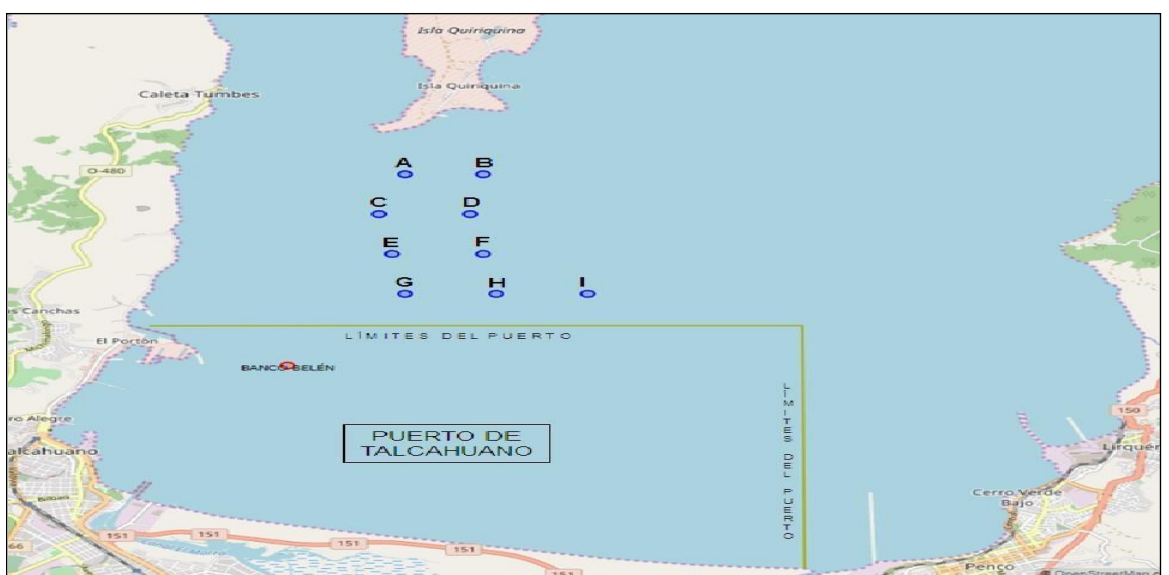
Arrumbamiento del tráfico principal: 170° - 350° y 000° - 180°

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6110, Edición 2014)

e.- Zona de Fondeo a la Gira.

Puntos de Fondeo Fuera de los Límites del Puerto.

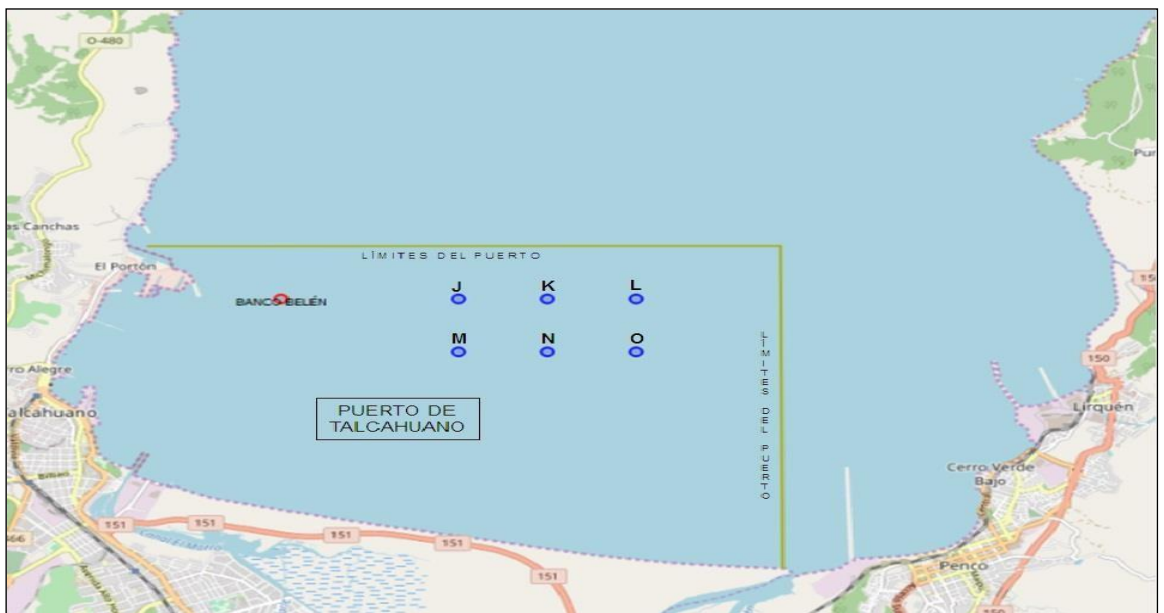
PUNTOS	LATITUD	LONGITUD
"A"	36° 39' 24" SUR	073° 04' 06" WESTE
"B"	36° 39' 24" SUR	073° 03' 30" WESTE
"C"	36° 39' 54" SUR	073° 04' 18" WESTE
"D"	36° 39' 54" SUR	073° 03' 36" WESTE
"E"	36° 40' 24" SUR	073° 04' 12" WESTE
"F"	36° 40' 24" SUR	073° 03' 30" WESTE
"G"	36° 40' 54" SUR	073° 04' 06" WESTE
"H"	36° 40' 54" SUR	073° 03' 24" WESTE
"I"	36° 40' 54" SUR	073° 02' 42" WESTE



(Imagen N°4: Puntos de Fondeo fuera de los límites del Puerto.)

Puntos de Fondeo dentro de los Límites del Puerto:

PUNTOS	LATITUD	LONGITUD
"J"	36° 41' 48" SUR	073° 03' 36" WESTE
"K"	36° 41' 48" SUR	073° 02' 54" WESTE
"L"	36° 41' 48" SUR	073° 02' 12" WESTE
"M"	36° 42' 18" SUR	073° 03' 36" WESTE
"N"	36° 42' 18" SUR	073° 02' 54" WESTE
"O"	36° 42' 18" SUR	073° 02' 12" WESTE

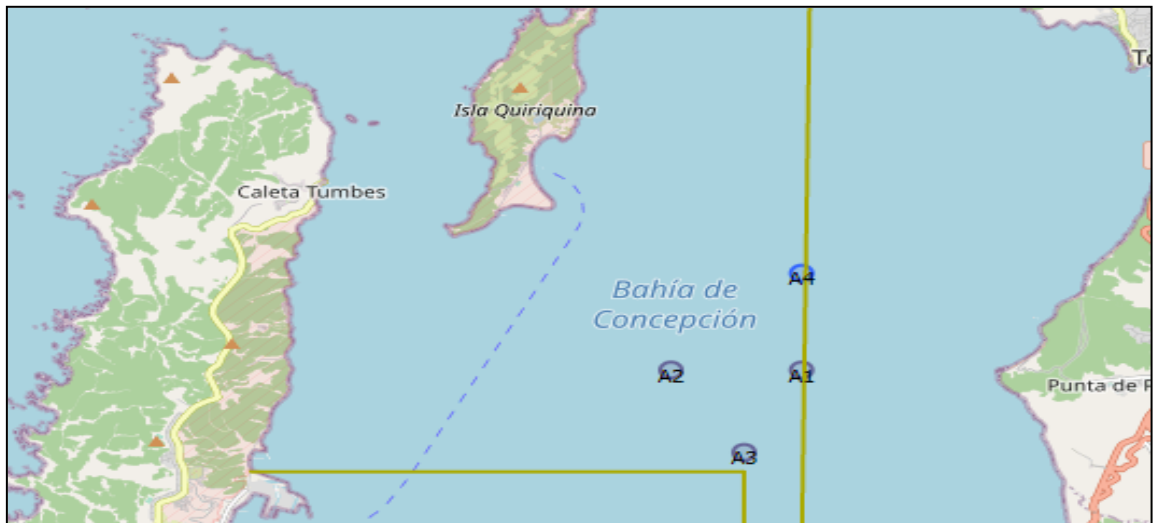


(Imágen N°5: Puntos de Fondeo dentro de los límites del Puerto.)

Puntos de Fondeo para Faenas de Alije.

- Las disposiciones y medidas de seguridad para efectuar faenas de alije se encuentran detallados en el Anexo "A" adjunto.
- Los puntos establecidos para efectuar faenas de alije son los siguientes:

PUNTOS	LATITUD	LONGITUD
"A1"	36° 40' 15" SUR	073° 00' 57" WESTE
"A2"	36° 40' 15" SUR	073° 02' 12" WESTE
"A3"	36° 41' 06" SUR	073° 01' 30" WESTE
"A4"	36° 39' 15" SUR	073° 00' 57" WESTE



(Imágen N°6: Puntos de Fondeo para faenas de alije.)

Área de Fondeo Reservada para Buques de la Armada de Chile (ARBA):

PUNTOS	LATITUD	LONGITUD
"1"	36° 42' 14" SUR	073° 05' 00" WESTE
"2"	36° 42' 43" SUR	073° 03' 59" WESTE
"3"	36° 42' 43" SUR	073° 05' 00" WESTE
"4"	36° 42' 43" SUR	073° 03' 59" WESTE



(Imágen N°7: Area ARBA.)

f.- Faenas de Alije. (Operaciones STS).

Se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en la Circular D.G.T.M. y M.M. ORD. N° O-72/022, del 4 de junio de 2021, se deberán tener en cuenta las siguientes disposiciones complementarias:

1) PROCEDIMIENTO PARA TRAMITACIÓN DE SOLICITUDES DE FAENA:

- a) Las operaciones o faenas de alije serán autorizadas por el Capitán de Puerto de Talcahuano, cuando las naves que participen cumplan con los requerimientos operacionales, técnicos y administrativos dispuestos en la presente resolución.

- b) La Agencia de Naves o el proveedor de servicios de alije, deberá presentar a la Capitanía de Puerto con un mínimo de 48 horas de anticipación, la solicitud respectiva a través del SIAN.
- c) La suspensión y/o reprogramación de una faena de alije, deberá presentarse en un plazo no menor a 24 horas de dicha faena. La reprogramación de una maniobra de alije podrá ser solicitada para cualquier horario posterior al inicialmente autorizado, siempre y cuando no afecte otras actividades marítimas previamente planificadas.
- d) Las operaciones de alije deberá contar, con los recursos logísticos de personal, material y técnicos necesarios para su desarrollo seguro hasta un total de dos.
- e) Se podrán realizar Operaciones de Alije simultáneas en los Puntos de Alije dispuestos para ello, siempre que se cuente con los materiales de combate a la contaminación, elementos de seguridad y medios de apoyo de personal y material en la cantidad suficiente para cada uno de los alijes.

2) LÍMITES OPERACIONALES PARA EL DESARROLLO DE OPERACIONES DE ALIJE:

- a) La ejecución de una operación de alije se llevará a cabo teniendo presente todas las medidas de seguridad derivadas del "Plan Conjunto de Alije", de los planes a bordo y en materias no consideradas la recomendación STS por ICS/OCIMF.
- b) Los puntos de alije en la Bahía de Concepción, fueron establecidos teniendo en cuenta el tipo de fondo, profundidad, vientos, corrientes y altura de ola predominantes.
- c) Para desarrollar operaciones de alije, se deberán completar previamente y en forma secuencial las listas de chequeo correspondientes.
- d) Los parámetros meteorológicos oficiales serán los proporcionados por el Servicio Meteorológico de la Armada; la información de otros proveedores será solo de carácter consultivo.
- e) Las condiciones meteorológicas límites para realizar operaciones de alije son las siguientes:

CONDICIONES METEORÓLOGICAS LÍMITES PARA REALIZAR OPERACIONES DE ALIJE			
CONDICIÓN	OPERACIÓN		
ALTURA DE LA OLA	ABARLOE	DESABARLOE	ALIJE
Menores a 1,5 m.	Se autoriza	Se autoriza	Se autoriza
1,5 m y superior	No se autoriza	No se autoriza	Se suspende
VISIBILIDAD	ABARLOE	DESABARLOE	ALIJE
Mayor a 1000 yds.	Se autoriza	Se autoriza	Se autoriza
Entre 1000 y 500 yds.	No se autoriza	Se autoriza	Se suspende
Menor a 500 yds.	No se autoriza	No se autoriza	Se suspende

NOTA: En condición de Aviso de Marejada, Tiempo Variable, Mal Tiempo, Temporal o Cerrazón de Niebla, las faenas de alijes no serán autorizadas.

- f) Las maniobras de abarloe entre naves para las Operaciones STS, solo podrán ejecutarse con luz diurna y estarán restringidas a los siguientes horarios:

Mes del Año	Desde / No antes		Hasta / No Después	
	Z+3	Z+4	Z+3	Z+4
Enero	6:30	-	20:30	-
Febrero	7:00	-	20:00	-
Marzo	7:30	6:30	19:00	18:00
Abril	8:30	7:30	18:30	17:30
Mayo	8:30	7:30	18:00	17:00
Junio	9:00	8:00	18:00	17:00
Julio	9:00	8:00	18:00	17:00
Agosto	8:30	7:30	18:00	17:00
Septiembre	8:00	7:00	18:30	17:30
Octubre	7:30	6:30	19:00	18:00
Noviembre	7:00	-	19:30	-
Diciembre	6:30	-	20:30	-

3) USO DE REMOLCADORES (RAM).

- a) Para las maniobras de abarloamiento y desabarloamiento, se deberá disponer de dos RAM de propulsión azimutal. Se privilegiarán los RAM que cuenten con capacidad de combate de incendio.
- b) El RAM stand-by en condiciones de apoyar, no deberá ser el mismo que esté de guardia en el puerto.

4) USO DE LANCHAS.

- a) Para el abarloadamiento se requerirán dos embarcaciones auxiliares de apoyo con un mínimo de tres (3) amarradores por embarcación adicionales a la tripulación.
- b) Para el desabarloadamiento se requerirá una embarcación auxiliar de apoyo con un mínimo de dos (2) amarradores adicionales a la tripulación.
- c) Para el traslado y embarque de los Prácticos, se deberá disponer de una lancha que cumpla con los requisitos establecidos en la circular D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-80/022, del 6 de febrero de 2014

5) ACTIVIDADES GENERALES EN LAS OPERACIONES DE ALIJES:

- a) Cumplir lo establecido en la Circular de la referencia, respecto a responsabilidades, equipamiento, comunicaciones, procedimientos y protocolos de seguridad normal y ante emergencias en las operaciones de Alije, especialmente para los Capitanes de Naves, POAC, Capitanes de Carga y Receptor, Agencias de Naves y Práctico de servicio.
- b) La Autoridad Marítima Local (AML.), podrá verificar la correcta ejecución de las operaciones de alije a bordo, en cualquier momento, objeto asegurar el cumplimiento de las disposiciones de la presente resolución.

6) ACCIONES ANTE INCIDENTES DE CONTAMINACIÓN:

- a) Capitanes de las Naves:
 - 1. Mantener actualizado su respectivo Plan de Emergencia (SOPEP), objeto reaccionar ante un incidente por derrame de hidrocarburos.
 - 2. Ante un derrame de hidrocarburo, deberá detener la operación de Alije y dispondrá la aplicación de las medidas estipuladas en el "Plan Conjunto de Alije".
- b) Proveedor de los Servicios de Alijes:
 - 1. Mantener actualizado y activar cuando corresponda su "Plan de Contingencia" para el control de derrames de hidrocarburos.
 - 2. Mantener informada a la AML, de las novedades y medidas adoptadas.

g.- Transferencia de Combustible Líquidos (Faenas de Bunkering).

Se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en la Circular D.G.T.M y M.M. ORD. N° O-31/002, del 15 de junio de 2020 y Circular D.G.T.M y M.M ORD. N° O-80/022, del 6 de febrero de 2014, se deberán tener en cuenta las siguientes disposiciones complementarias:

1) PROCEDIMIENTO PARA TRAMITACIÓN DE SOLICITUDES DE FAENAS

a) Sitios de fondeo/atraque:

1. Las necesidades de faenas de bunkering, deberán ser solicitadas por la respectiva Agencia de Naves a la AML con 24 horas de antelación (punto de contacto en letra F.-), la que evaluará las condiciones límites operacionales y las interferencias mutuas que puedan existir.
2. La asistencia de Prácticos Autorizados de Puerto (PAP), ya sea para fondeos/leva gira, atraques/abarloes, desatraques/desabarloes, deberán ser solicitados por la Agencia o Capitán de la nave, a través del Sistema de Asistencia a la Nave (SIAN), con 2 horas de antelación.
3. Para FB/B-B a la gira, la Agencia o el Capitán de la nave deberá solicitar previo a la recalada del buque, la asignación de un punto de fondeo a la Capitanía de Puerto Talcahuano, indicando en esta comunicación que la nave pretende efectuar FB/B-B (punto de contacto en letra F.).
4. Para asignación de un sitio de atraque, la Agencia o el Capitán de la nave deberá realizar la solicitud al administrador comercial del respectivo Terminal Marítimo.
5. Para el caso de buques nacionales cuyo Capitán se encuentre habilitado para maniobrar sin la asistencia de un PAP, la Agencia deberá informar a la AML, quien a su vez informará al Práctico de Turno, objeto evitar interferencias mutuas.

b) Ingreso de solicitudes al Sistema Integral de Atención a la Nave (SIAN):

1. Para la ejecución de FB/B-B se requiere del ingreso de la solicitud a través del S.I.A.N.
2. A través de su agencia, todas las naves receptoras, deberán ingresar al SIAN con una antelación mínima de 2 horas las solicitudes de FB/B-B.
3. Para aquellas naves que efectuarán bunkering, (abastecedoras y receptoras) tanto nacionales como extranjeras que deban maniobrar con Práctico, deberán solicitar la asistencia con una antelación mínima de 2 horas tanto para las maniobras de abarloamiento y desabarloomiento, ya sea a la gira o en sitio de atraque.

4. Se debe tener presente que la autorización entregada por la AML para efectuar abarloadamiento, no implica necesariamente la posibilidad de ejecutar la faena de bunkering, pudiendo existir situaciones en que las condiciones del conjunto receptor-abastecedor hagan insegura la realización de la transferencia de combustible.

2) LÍMITES OPERACIONALES:

a) En condición de tiempo normal:

1. Se podrán realizar FB/B-B, tanto a la gira como para naves atracadas en sitios, excepto sitios de Asmar (T.), en los cuales solamente se podrán realizar transferencias de combustible por medio de camión.
2. Las FB/B-B con una nave receptora atracada se encontrarán condicionadas además por las limitaciones de habilitación del respectivo sitio de atraque y la faena de carga/descarga que se encuentre realizando la nave receptora.
3. Para FB/B-B en sitio, será responsabilidad de la nave receptora coordinar e informar oportunamente a la administración portuaria los horarios y duración de la faena, conforme a la asignación de sitio establecida en la planificación naviera.
4. El abarloadamiento, conexión e inicio de las faenas de bunkering podrán ser realizados sólo con luz diurna (entre orto sol y ocaso sol), pudiendo extenderse la transferencia de combustible en horario nocturno, en tanto se mantengan las condiciones dentro de los límites operacionales dispuestos en la presente resolución, pudiendo limitarse o suspenderse en caso de existir o preverse una desmejora en las condiciones meteorológicas.
5. Los desabarloades y la desconexión se podrán realizar en horario diurno y nocturno. En condición nocturna sólo si la Instalación Portuaria asegura una correcta iluminación conforme al D.S. N° 594, de 1999, artículos 103°, 104°, 105° y 106.
6. La AML asignará el punto de fondeo para las naves receptoras que planifiquen realizar faenas de bunkering a la gira. Lo anterior, no implica una prioridad para la asignación de sitios de fondeo.

LÍMITES OPERACIONALES PARA FAENAS DE BUNKERING			
Condición	Abarloeo	Bunkering (transferencia)	Desabarloeo
Viento del Norte Viento del Sur	Hasta 10 nds Hasta 15 nds	Hasta 15 nds Hasta 20 nds	Hasta 18 nds Hasta 25 nds
Altura de la Ola	0,8 mts	1 mt	1,2 mts
Corriente	0,4 nds	1 nudo	1,2 nds
Visibilidad	1000 yds	500 yds	500 yds
Condición	Diurna	Diurna y Nocturna	Diurna y Nocturna
Rolido (Rolling)	5°		

Nota: Al alcanzar los parámetros de la columna “Bunkering”, se detendrá la transferencia.

7. La autorización de faenas de Bunkering solicitadas en condición de tiempo normal, que por su extensión horaria se superpongan con el inicio de otras condiciones de tiempo previstas (marejadas, tiempo variable, mal tiempo o temporal), quedarán sujetas a evaluación de la AML.

b) En condición de aviso de marejada, tiempo variable, mal tiempo, temporal o cerrazón de Niebla, las faenas de bunkering no serán autorizadas.

1. COMUNICACIONES DE LA NAVE ABASTECEDORA:

La nave que realiza bunkering deberá informar a la AML:

- a. Nave conectada y lista a iniciar faena.
- b. Inicio de la faena y tiempo estimado de duración.
- c. Faena detenida y motivos.
- d. Reinicio de la faena y tiempo estimado de duración de la faena.
- e. Término de la faena e inicio de la desconexión.
- f. Nave desconectada, término de la faena de bunkering.

2. EMBARCACIONES DE APOYO:

- a. Para las maniobras de abarloamiento se deberá contar con la asistencia mínima de dos lanchas de apoyo, de dos ejes, de una potencia mínima no inferior a 7,5 ton., de bollard pull cada una, o su equivalente en HP, debiendo ser señalados al momento de ingresar la solicitud al SIAN.
- b. Las lanchas utilizadas para las maniobras de abarloeo y desabarloeo, deberán estar capacitadas para apoyar realizando carnereo, tracción y otras tareas inherentes a la maniobra de manera segura, solicitada por los Prácticos y/o Capitán de la Nave.

- c. Para el abarloamiento y desabloamiento a naves en que se deban utilizar bitas de casco de la nave receptora, o en que las espías de la nave abastecedora deban ser trasladadas una larga distancia para encapillarse, dada la eslora o configuración de las bitas de la nave receptora, se deberá emplear una tercera lancha de apoyo para pasar las espías, situación que será ponderada por el Práctico o Capitán de la Nave. Aquellas naves con Bow Thruster 100% operativo podrán prescindir de la tercera lancha de apoyo.

3. PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS PARA FAENAS DE BUNKERING ENTRE BUQUES

- a. Las Instalaciones Portuarias (I.P.), Terminales Marítimos (T.M.), Capitanes de Naves de Bunkering, Capitanes de Naves receptoras, estando éstas atracadas, abarloadas en muelle o a la gira, darán cumplimiento a la Circular D.G.T.M. y M.M Ord. N° O-31/002, del 15 de junio de 2020, disponible en www.directemar.cl, Circulares Marítimas.
- b. Las lanchas de Prácticos, darán cumplimiento a la Circular D.G.T.M. y M.M Ord. N° O-80/022, del 6 de febrero de 2014, disponible en www.directemar.cl, Circulares Marítimas.
- c. La Agencia de Nave receptora de combustible debe informar al Capitán de la nave, que en las faenas de abarloamiento/desabloamiento, deberá tener personal suficiente para el manejo de las espías y para cubrir las estaciones de proa y popa con comunicaciones directas. Asimismo, el Capitán de la Nave receptora deberá entregar con antelación, para conocimiento de la dotación involucrada en la maniobra, la información respecto a puntos de amarre y lugar exacto de la toma de combustible.
- d. Antes de iniciar el bombeo del petróleo y hasta el término de la desconexión de las naves involucradas, deberá instalarse entre las proas y popas de ambos buques, barreras de contención, desplegadas y adosadas de manera segura entre ambos cascos, de manera tal que puedan contener hidrocarburos en caso de un derrame. Las barreras no podrán tener senos en los extremos que permitan la filtración del producto derramado.
- e. Se debe disponer de iluminación segura en el sector de la faena, con el objeto de asegurar la visibilidad en el sector del manifold, trabajos de las defensas de costado y la superficie marina para detectar posibles fugas de combustibles.
- f. Los Capitanes de las Naves involucradas en la faena de bunkering, son los responsables finales del cumplimiento de todas las medidas de seguridad para efectuar las maniobras de abarloamiento y las faenas de transferencia de combustible.

4. CONSIDERACIONES GENERALES:

- a. Las faenas de Bunkering en sitio, junto a las limitaciones establecidas en la presente resolución, además deberán enmarcarse en las condicionantes establecidas en la resolución de habilitación de cada sitio en particular.
- b. Mientras se ejecute FB/B-B, no está permitido realizar otra transferencia de mercancías peligrosas de forma simultánea, de acuerdo a lo dispuesto en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (I.M.D.G.).

h.- CARACTERISTICAS METEORÓLOGICAS Y AMBIENTALES GENERALES DE LA BAHÍA.

De acuerdo con Derrotero 3001 capítulo VI de Bahía de Concepción a Canal de Chacao, entre Morro Lobería y la Punta Tumbes se habrá la extensa bahía de concepción, en ella se ha limitado a 20 nudos la velocidad máxima de navegación, midiendo casi 6 millas de boca por 9 de saco, dirigido de N a S. En la entrada de la bahía se encuentra la isla quiriquina, de 131 metros de altura, la cual determina dos pasos: la entrada oriental llamada Boca Grande y la occidental, Boca Chica, en las que se encuentra limitada la velocidad máxima de navegación a 20 nudos. La isla mencionada mide 3 millas de largo de N a S por 8 cables de ancho: su costa occidental corre paralela a la oriental de la península tumbes. La punta N de la isla, denominada punta del Faro, es rocosa; despide hacia el N como por 2 cables, una serie de rocas sobre el agua, llamadas rocas pájaros niños.

La profundidad en toda la bahía es moderada y pareja, siendo mayor en la entrada y disminuyendo paulatinamente hacia el S. El fondo es en su mayor parte de fango, de buen tenedero.

Ofrece la bahía varios surgideros accesibles, en general, para toda clase de buques; los principales de ellos son: TOME, PENCO, LIRQUEN y TALCAHUANO. No obstante, se puede fondear en cualquier parte de la bahía, teniendo si la precaución de hacerlo hacia fuera del banco costero que se desprende de las costas oriental y S de la bahía.

La bahía Concepción es, en general, abrigada contra todos los vientos, exceptuando los de N al NW, los cuales levantan alguna marejada, pero sin que esta sea peligrosa para los buques debidamente fondeados.

I.- SERVICIO DE PRACTICAJE.

Se deberá dar Cumplimiento a lo dispuesto en Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

- 1) Toda actividad marítima como recaladas, zarpes, fondeos y alijes de naves en la bahía de Concepción, jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Talcahuano, deberá ser coordinada por la respectiva Agencia Marítima, quien gestionará el requerimiento e ingreso del servicio de practicaje requerido para las naves agenciadas a través del Sistema Integral de Atención a la Nave SIAN o por email al Mesón LIT en caso de caída del sistema SIAN (guardiacptlc@dgtm.cl).
- 2) Se entenderá por Prepilotaje, la asistencia de un Práctico para la “navegación segura” cualquier nave extranjera, independiente de la actividad que realice y cuyo calado sea igual o superior a 15 mts., el cual deberá realizarse en las siguientes ocasiones:
 - a) Desde la Zona de Espera de Práctico ZEP1 hasta su punto de alije o punto de fondeo asignado.
 - b) Desde un punto de fondeo asignado hasta su punto de alije definitivo.
 - c) Cuando por condiciones climáticas la instalación portuaria (IP) o la bahía se encuentre restringida y el embarque o desembarque de Prácticos se deba realizar en el puerto más cercano, en un radio menor a 30 mn.
- 3) Previa coordinación con la Autoridad Marítima Local (AML), toda nave nacional o extranjera que no se encuentre en la situación señalada en el punto anterior, podrá fondear a la gira en conformidad con lo establecido en el D.S. (M) N° 397, del 8 de mayo de 1985, Reglamento de Practicaje y Pilotaje.
- 4) Para las maniobras de Amarre y Desamarre de naves en los sitios del Terminal Portuario de Talcahuano (TTP), o del Astillero y Maestranza de la Armada (ASMAR), se deberán cumplir las instrucciones y limitaciones operacionales dispuestas en las Resoluciones particulares de ésta Capitanía de Puerto.

j.- LANCHAS DE PRÁCTICOS.

Se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en la Circular D.G.T.M y M.M. ORD. N° O-80/011, del 10 de septiembre de 2003 y Circular D.G.T.M y M.M. ORD. N°O-80/022, de fecha 6 de febrero de 2014.

k.- SERVICIOS DE REMOLCADORES.

Es deber de toda nave, sea esta mayor o menor, prestar todo el auxilio posible al que lo necesite, con el propósito de salvaguardar la vida humana en el mar; por tal motivo esta Autoridad Marítima dispone establecer un rol mensual con un remolcador (RAM) de guardia diariamente, debiendo cumplir las siguientes disposiciones:

- 1) En condición de Tiempo Variable, la dotación mínima del remolcador de guardia deberá estar ubicable para embarcarse en un periodo no mayor de 30 minutos del lugar donde se encuentre.

- 2) En condición de Mal Tiempo o Temporal, la tripulación completa del remolcador se deberá encontrar permanentemente a bordo.
- 3) El remolcador que por motivos comerciales o técnicos, el día de su guardia deba ausentarse de la bahía de Concepción y no pueda cumplir con su guardia, la agencia involucrada deberá efectuar las coordinaciones para notificar al RAM de reemplazo.
- 4) En relación al párrafo anterior, se deberá informar vía correo electrónico, con un mínimo de 24 horas de anticipación, a la Capitanía de Puerto de Talcahuano (opercptlc@directemar.cl), a la Capitanía de Puerto de Lirquén (opercplqw@directemar.cl) y a las Agencias involucradas; el nombre del remolcador (RAM) de reemplazo, objeto modificar rol establecido.
- 5) El relevo del remolcador de guardia, se efectuará diariamente a las 10:00 hrs., el cual, deberá informar vía radial (VHF) a Talcahuano Capuerto Radio el cambio de turno conforme, objeto quede registrado el turno de cada remolcador.
- 6) Se entenderá por CPT (Disponible) a remolcadores que se encuentren fondeados en la bahía de Concepción agenciados por la agencia AGENTAL, tales como: Chango, Ritoque, Antuco, Taltal y Quemchi.

I.- COMUNICACIONES Y FUENTES DE INFORMACIÓN

Puntos de Contacto con la Autoridad Marítima Local.
Teléfono: 41-2266183
Correo Electrónico: opercptlc@directemar.cl
Radiotelefonía: canal 16 VHF Marítimo
"Talcahuano Capuerto Radio".

CONTACTOS CAPITANÍA DE PUERTO DE TALCAHUANO

1. Departamento de Operaciones.
Número Telefónico: 412266163
Correo electrónico: opercptlc@directemar.cl
2. Atención de Público (MESON LIT).
Número Telefónico: 412266145
Correo electrónico: guardiacptlc@directemar.cl

m.- SITUACIONES ESPECIALES

Se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en la Plan de Mal Tiempo C.P. (T.) ORD. N° 3.150 / 01/ 2021, del 11 de marzo de 2021.

n.- OTRAS INFORMACIONES.

- 1) En caso de emergencia, las recaladas o zarpes podrán ser gestionadas directamente por los Capitanes de Naves o Prácticos de Puerto, por canal 16 VHF marítimo a "Talcahuano Capuerto Radio".

- 2) Realizada la maniobra de fondeo, se deberá informar a "Talcahuano Capuerto Radio" la posición del punto de fondeo, cantidad de paños de cadena y radio de borneo de la nave.
- 3) Será responsabilidad del Capitán de la Nave, mantener el debido resguardo respecto a su seguridad, riesgos de abordaje, condiciones meteorológicas adversas o garreos. Además, deberá contar a bordo con las cartas náuticas SHOA N° 6110 y 6111 actualizadas.
- 4) La máxima velocidad permitida en la bahía son 12 nudos, los que deberán ir reduciéndose paulatinamente en cercanía de instalaciones portuarias. Al transitar en cercanías de naves abarloadas, se deberá mantener un resguardo de al menos 3 cables y reducir el andar a 4 nudos de velocidad.
- 5) Las naves en la bahía de Concepción, deberán asegurar una autonomía de a lo menos cinco días, que les permita salir en caso que la Autoridad Marítima lo solicite por razones de seguridad, aviso de malos tiempos o catástrofes naturales.
- 6) En caso de Alerta o Alarma de Tsunami y previo aviso a la Capuerto Radio o su respectiva Agencia, el Capitán de la Nave podrá zarpar sin la asistencia de un Práctico de Puerto.
- 7) Para el caso de las naves con pabellón extranjero, la Agencia Marítima deberá proporcionarle las instrucciones señaladas en el presente documento en el idioma inglés.

2.- **DERÓGASE**, las Resoluciones C.P. (T) Ord. N° 12.600/272, del 29 de mayo de 2018, C.P. (T), Ord. N° 12.600/280, del 11 de junio de 2019, C.P. (T) Ord. N° 12.600/405, del 26 de julio de 2018 y C.P. (T) Ord. N° 12.600/47, del 15 de febrero de 2022.

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

(ORIGINAL FIRMADO)

**JUAN PAULO LEIVA COSTA
TENIENTE 1° LT
CAPITÁN DE PUERTO DE TALCAHUANO**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Agencias de Naves.
- 2.- T.T.P.
- 3.- SEZONA.
- 4.- COMANFITRAN.
- 5.- MARITGOBTALC (Oficina de Prácticos).
- 6.- ASMAR (T).
- 7.- C.P. Lirquén.
- 8.- C.P. San Vicente.
- 9.- Archivo.