

**C.P. CALDERA ORD. N° 12.000/1695/ VRS.**

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL MUELLE  
MECANIZADO PUERTO PUNTA  
TOTALILLO.**

**CALDERA, 28 DICIEMBRE 2020**

**VISTO:** lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. (H.) N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; el D.L. (M.) 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 General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República; el D.S. (M.) N° 9, de fecha 11 de enero de 2018, Reglamento sobre Concesiones Marítimas; el D.S. (M.) N° 1, de fecha 6 de enero de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; el D.S. (M.) N° 397, de fecha 8 de mayo de 1985, Reglamento de Practicaje y Pilotaje y sus modificaciones posteriores; el D.S. (M.) N° 991, de fecha 26 de octubre de 1987, que fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y establece las Capitanías de puerto y sus respectivas jurisdicciones, modificado por D.S. N° 391, de fecha 17 de octubre de 2019; la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. Ord. N° A-31/002, de fecha 6 de diciembre de 2018, y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

**RESUELVO:**

**1.- HABILÍTASE** la operación de la siguiente instalación portuaria:

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

Muelle Mecanizado “Puerto Punta Totalillo”.

**b.- Descripción General.**

El Muelle Mecanizado “Puerto Punta Totalillo”, es utilizado para el embarque de carga sólida a granel; carga que es embarcada mediante cintas transportadoras que corren desde la zona de almacenamiento hasta el brazo mecanizado del muelle, que es operado por un personal capacitado por la empresa portuaria, y del brazo mecanizado a la bodega de la nave, por medio de un cargador radial móvil retráctil que tiene una carrera de un ángulo de 70° aproximadamente, lo que permite cubrir la carga en cuatro bodegas y así disminuir el número de corridas.

**c.- Ubicación Geográfica.**

El Muelle Mecanizado “Punta Totalillo” se encuentra ubicado en la Región de Atacama, Provincia de Copiapó, Comuna de Caldera, en el sector de Caleta “Zenteno”, a 26 Kilómetros de la ciudad de Caldera hacia el norte, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 26° 50' 54,25" S.  
Longitud : 070° 48' 55,00" W.

**Ref.:** Carta Náutica S.H.O.A. N° 2251 (WGS-84), Edición 2013.

**d.- Propietario Operador.**

Compañía Minera del Pacífico S.A.

**e.- Zona de Espera de Prácticos.**

Punto ubicado al 007° / 187° y a 6.4 cables de Muelle Mecanizado "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 estrictamente prohibido fondear en la Zona de Espera de Prácticos.

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

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

Por las condiciones geográficas en el sector de Caleta Zenteno, no existe una zona de fondeo a la gira, por lo cual las naves que necesiten mantenerse a la espera de sitio para el Muelle Mecanizado "Punta Totoralillo", deberán realizarlos en el Puerto de Caldera.

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:

- 1) Punto de Fondeo N° 1  
Al 338° / 158° y a 1,08 millas náuticas.  
En Latitud 27° 02' 45" Sur y Longitud 070° 50' 01" Weste.
- 2) Punto de Fondeo N° 2  
Al 355° / 175° y a 8,8 cables.  
En Latitud 27° 02' 54" Sur y Longitud 070° 49' 37" Weste.
- 3) Punto de Fondeo N° 3  
Al 202° / 022° 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:

- 1) Punto de Fondeo N° 1:  
Al 250° / 070° y a 1,0 Milla del Faro Punta Caldera.
- 2) Punto de Fondeo N° 2:  
Al 272° / 092° y a 0,8 Milla del Faro Punta Calderillo.

3) Punto de fondeo N° 3:

Al 235° / 055° y a 0,7 Milla del Faro Punta Calderillo.

Toda nave que fondee a la gira en la Bahía de Caldera deberá poseer la carta náutica actualizada. Será responsabilidad del Capitán y de la Agencia que represente la nave, la provisión oportuna de este elemento de apoyo náutico.

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 uso de Práctico.

Las Naves que operen en el Muelle Mecanizado "Punta Totoralillo", deberán efectuar pre-pilotaje desde la Zona de Espera de Práctico de Caldera hasta el Límite de Puerto del Muelle Mecanizado "Punta Totoralillo", en atención que en el área de Caleta Zenteno no existe Zona de Espera de Práctico.

**Ref.:** Carta Náutica S.H.O.A. N° 3111, "Proyección Mercátor, sistema SIRGAS (WGS-84), 9° Edición, enero 2004.

**g.- Límites del Puerto.**

Por motivos de seguridad y debido a los roqueríos señalados por las 03 (tres) boyas límites norte que se indican en el punto 13, el límite del puerto se ha establecido por una línea imaginaria que une los siguientes puntos geográficos:

- (P1) Pta. Totoralillo : Latitud: 26° 51' 25.0" S. y Longitud: 070° 49' 21.0" W.
- (P2) Vértice : Latitud: 26° 50' 00.0" S. y Longitud: 070° 49' 30.0" W.
- (P3) Pta. Zenteno : Latitud: 26° 49' 37.5" S. y Longitud: 070° 48' 06.0" W.

**Ref.:** Carta Náutica S.H.O.A. N° 2250, "Proyección Mercátor, sistema SIRGAS (WGS-84), 1° Edición, diciembre 2013.

**h.- Características Meteorológicas.**

**1) Dirección y velocidad de viento predominante:**

Viento predominante del SW, W y S, con una velocidad máxima de 25 nudos.

**2) Dirección y velocidad de la corriente predominante:**

La corriente de reflujos de 0,4 nudos de dirección NW, la cual entra por el lado N de la caleta.

**3) Altura de la Ola:**

El oleaje que levantan las bravesas tanto dentro como fuera de la caleta se experimentan más comúnmente durante el invierno. Son a veces de bastante intensidad y suelen también levantarse bravesas durante el verano.

**4) Amplitud de la Marea:**

Máxima de 1,54 metros.

**5) Tipo de fondo:**

Arena fina, arena media y piedra.

**Ref.:** Publicación S.H.O.A. N° 3001, "Derrotero de las Costas de Chile, Volumen I", 10° edición, año 2013.

**i.- Sitios o Frentes de Atraque y Boyas.**

- Extensión : 210 metros.
- Orientación : 305° - 125°.
- Defensas : 04 NR. (Tipo Bridgestone SUC 2500H-R1)
- Duques de Alba : 04 NR.
- Postes de Amarre : 03 NR.
- Boyas de Amarre : 03 NR.

<b>Boya 1</b>	Proa.
Capacidad	Cilindro vertical de planchas de acero, 186 metros cúbicos.
Orinque	41,5 metros de cadena de 88,9 mm. de diámetro.
Pata Norte	137,5 metros de cadena de 88,9 mm. de diámetro. Ancla tipo Off Drill II de 9.080 kgs.
Pata Sur	110 metros de cadena de 88,9 mm. de diámetro. Ancla tipo Off Drill II de 9.080 kgs.
Pata Retenida	55 metros de cadena de 88,9 mm. de diámetro. Ancla tipo Off Drill II de 4.540 kgs.
Ubicación	Latitud: 26° 50' 49,50" S. / Longitud: 070° 49' 02,31" W.

<b>Boya 2</b>	Través de Popa Estribor.
Capacidad	Cilindro vertical de planchas de acero, 186 metros cúbicos.
Orinque	22 metros de cadena de 88,9 mm. de diámetro.
Pata Norte	137,5 metros de cadena de 88,9 mm. de diámetro. Ancla tipo Off Drill II de 18.160 kgs.
Pata Sur	110 metros de cadena de 88,9 mm. de diámetro. Ancla tipo Off Drill II de 18.160 kgs.
Pata Retenida	55 metros de cadena de 88,9 mm. de diámetro. Ancla tipo Off Drill II de 4.540 kgs.
Ubicación	Latitud: 26° 50' 55,52" S. / Longitud: 070° 48' 44,14" W.

<b>Boya 3</b>	Corridas.
Capacidad	Cilindro vertical de planchas de acero, 186 metros cúbicos.
Orinque	19,5 metros de cadena de 88,9 mm. de diámetro.
Pata Norte	137,5 metros de cadena de 88,9 mm. de diámetro. Ancla tipo Off Drill II de 18.160 kgs.
Pata Sur	110 metros de cadena de 88,9 mm. de diámetro. Ancla tipo Off Drill II de 18.160 kgs.
Pata Retenida	55 metros de cadena de 88,9 mm. de diámetro. Ancla tipo Off Drill II de 4.540 kgs.
Ubicación	Latitud: 26° 50' 59,94" S. / Longitud: 070° 48' 45,12" W.

**j. - Terminales Marítimos.**

No corresponde.

**k.- Condiciones límites para las naves.**

- **Eslora Máxima** : 327 metros.
- **Calado Máximo** : 18,60 metros.
- **Manga Máxima** : 56,60 metros.
- **Desplazamiento Máximo** : 272.000 toneladas.

**- Condiciones o restricciones particulares de operación:**

- \* Las naves deberán quedar amarrada a la boya de proa y popa estribor, a los postes de amarre y bitas del muelle.
- \* 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.

**l.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria.**

**1) Maniobras de Atraque y desatraque:**

El tiempo promedio de las maniobras atraques, desatraques y corridas de naves es de 2,8 horas, es obligatorio el empleo de uno o dos Prácticos y el uso de uno o dos remolcadores según corresponda.

Para las maniobras de amarre y desamarre a las boyas y postes de amarre del puerto, se deberá contar con 02 lanchas servicio general (una a proa y una a popa) con su respectiva dotación, los que no podrán realizar labores de Trabajador Portuario.

Además, se deberá contar con mínimo de doce personas (seis personas en el muelle, tres en la lancha de proa y tres en la lancha de popa), sin involucrar a la dotación de la lancha de servicio.

**2) Maniobras de Corrida:**

Las maniobras de corrida, cuando se requiera en naves con eslora sobre 200 m., en general, se efectuarán con práctico a bordo, sin el apoyo de remolcadores y se iniciarán, lascando amarras a los traveses para separar la nave de las instalaciones y luego virar las amarras a la boya N° 1 y esprín de popa o las amarras al poste de amarra N° 3 y esprín de proa, según sea el sentido de la corrida, hacia proa o hacia popa, respectivamente, lascando las amarras contrarias, hasta llegar a la bodega que se requiera cargar.

En la medida que sea necesario, se virará o arriará cadena y se virará o lascará las amarras a la boya N° 2, según sea el sentido de la corrida. Asimismo, se lascará los esprines de proa o popa, contrarios al sentido de la corrida.

Cuando se requiera efectuar corridas en naves de eslora superior a 295 metros, y se necesite cargar la bodega de proa, se iniciará la corrida virando las amarras al poste N° 3 y cuando sea necesario, debido al ángulo de trabajo que se encuentra, se realizará el cambio de las amarras desde el poste de amarra N° 3, a la boya N° 3 y las amarras del poste de amarra N° 2, al poste de amarra N° 3, continuando la corrida virando las amarras a la boya N° 3.

Una vez que la nave está en posición, se afirman todas las amarras y se viran los traveses de acuerdo a lo que se requiera.

Para las corridas de nave en su mismo sitio no podrá existir una cantidad inferior a seis personas en el muelle y además, para naves de igual o superior a 295 metros de eslora, se aumentarán seis personas adicionales a bordo de la lancha de apoyo, objeto cubrir el cambio de espías de las boyas de popa. El personal será proporcionado por una empresa de muellaje y además, deberán contar con sus respectivos permisos de Trabajador Portuario vigentes, elementos de protección personal y chalecos salvavidas puestos durante toda la maniobra.

- 3) **Bandas de Atraque:** Babor.
- 4) **Maniobras Simultáneas:** No autorizadas.
- 5) **Maniobras de abarloamiento:** No autorizadas.
- 6) **Abastecimiento de naves:** No existe disponibilidad de equipos para realizar rancho de combustible.
- 7) **Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras:**

La nave debe contar con sus dos anclas y con 11 paños de cadena cada una en condiciones operativas. Para el Amarre a proa requiere de 06 espías de 220 metros cada una y para el amarre a popa 08 espías de 220 metros cada una como mínimo para naves tipo y para naves de 240 metros o inferiores, las espías deberán ser de un largo no inferior a 320 metros cada una, para alcanzar las bitas más extremas. Si el Capitán de la nave, por medidas de seguridad estima necesario, se podrá pasar un mayor número de espías. El diámetro o la mena de las espías, deberán estar acorde al tamaño de la nave.

- 8) **Descripción de las Maniobras utilizando Reloj de Mareas:**

Las naves que atraquen al Muelle Mecanizado Puerto Punta Totoralillo, 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.

m.- Ayudas a la Navegación.

1) Faro Punta Totoralillo.

- **Tipo** : Señal Costera.
- **Cantidad** : 01.
- **Descripción** : Torre de fierro blanca con franjas horizontales rojas, con una baliza que responde al radar (RACON) de luz blanca a destello simple de 8,0 segundos (3,0 segundos de luz y 5,0 segundos de eclipse) alimentada por luz eléctrica particular mediante dispositivo de celda fotoeléctrica, sector de Visibilidad del 033° al 290°.
  
- **Ubicación** : Latitud: 26° 51' 06" S.  
Longitud: 070° 49' 06" W.
  
- **N° Nacional en Lista de Faros** : 75 - A.
- **N° Internacional en Lista de Faros** : G -1930.

2) Boyas de Limitación Zona de Bajos.

- **Tipo** : Señal Cardinal Sur.
- **Cantidad** : 3.
- **Descripción** : Boyas cilíndricas con parte superior amarilla e inferior negra con marca de tope y pantalla reflectora de radar, luz de grupo centelleante blanca de 6 destellos simples (0,5 segundo de luz y 0,5 segundo de eclipse) y 1 destello largo (2,0 segundos de luz y 7,0 segundos de eclipse).
  
- **Ubicación** :  
**Boya límite N° 1** : Latitud: 26° 50' 18" S. y Longitud: 070° 49' 06" W.  
**Boya límite N° 2** : Latitud: 26° 50' 24" S. y Longitud: 070° 48' 54" W.  
**Boya límite N° 3** : Latitud: 26° 50' 30" S. y Longitud: 070° 48' 48" W.
  
- **N° Nacional en Lista de Faros:**  
**Boya límite N° 1** : 175 - B.  
**Boya límite N° 2** : 175 - C.  
**Boya límite N° 3** : 175 - D.

3) Enfilaciones.

- **Tipo** : Enfilación de Aproximación, Rumbo 119°/299°.
- **Cantidad** : 01 (Una).
- **Descripción** : Dos torres esqueléticas de fierro rectangular (1 Anterior y 1 Posterior) con panel de color blanco y franja vertical roja con dos balizas luminosas (una para cada torre) a destellos simples de 3,0 segundos (1,0 segundo de luz y 2,0 segundos de eclipse) alimentada por luz eléctrica particular mediante dispositivo de celda fotoeléctrica, sector de Visibilidad del 115° al 123°.

**Ubicación**

**Baliza luminosa T - 1 Anterior** : Latitud 26° 51' 01,2" S.  
Longitud 070° 48' 27,6" W.

**Baliza luminosa T - 2 Posterior** : al 119°/299° y a 162 metros de la anterior.

**N° Nacional en Lista de Faros**

**Baliza luminosa T - 1 Anterior** : 75 - E.

**Baliza luminosa T - 2 Posterior** : 75 - F.

**N° Internacional en Lista de Faros**

**Baliza luminosa T - 1 Anterior** : G - 1930 - 5.

**Baliza luminosa T - 2 Posterior** : G - 1930 - 51.

- **Tipo** : Enfilación de Fondeo, Rumbo 080°/260°.

**Cantidad** : 01 (Una).

**Descripción** : Dos torres esqueléticas de fierro rectangular (1 Anterior y 1 Posterior) con panel de color blanco y franja vertical roja con dos balizas luminosas (una para cada torre) a destellos simples de 3,0 segundos (1,0 segundo de luz y 2,0 segundos de eclipse) alimentada por luz eléctrica particular mediante dispositivo de celda fotoeléctrica, sector de Visibilidad del 115° al 123°.

**Ubicación.**

**Baliza luminosa T - 3 Anterior** : Latitud 26° 50' 40,2" S.  
Longitud 070° 48' 21,9" W.

**Baliza luminosa T - 4 Posterior** : al 080°/260° y a 135 metros de la anterior.

**N° de Orden Nacional en Lista de Faros.**

**Baliza luminosa T - 3 Anterior** : 75 - G.

**Baliza luminosa T - 4 Posterior** : 75 - H.

**N° de Orden Internacional en Lista de Faros.**

**Baliza luminosa T - 3 Anterior** : G - 1930 - 8.

**Baliza luminosa T - 4 Posterior** : G - 1930 - 81.

**Nota:**

En caso de inoperatividad de algún elemento indicado precedentemente, se deberá informar de inmediato por el medio más expedito al Sr. Capitán de Puerto de Caldera.

**Ref.:**

- Carta Náutica del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 2251, "Proyección Mercátor, sistema SIRGAS (WGS-84), 1° Edición, octubre 2013.
- Publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3007, "Lista de Faros de la Costas de Chile", 18° Edición, Año 2011.



n.- Limitaciones Operacionales.

- 1) **Maniobras:** Las maniobras se pueden realizar las 24 horas, conforme al rango de esloras en el recuadro que se indica a continuación. Las maniobras nocturnas se deben encontrar iluminadas y operativas todas las enfilaciones, las boyas de amarre, los postes de amarre, los duques de alba, las boyas cardinales y mantener la antena telefónica apagada, a fin de que no se confundan con las luces de la enfilación de aproximación, condición mínima para mantener la habilitación nocturna.

Condiciones de Maniobra			
Rangos de Naves	Viento (nds.)	Corriente (nds.)	Ola (m.)
<b>Naves &gt;190.000 TDW</b>			
Atraque	15	0,3	1,0
Desatraque	15	0,3	1,0
Corrida	15	0,3	1,0
<b>Naves &gt;160.000 &lt; 190.000 TDW</b>			
Atraque	15	0,4	1,0
Desatraque	18	0,3	1,0
Corrida	18	0,3	1,0
<b>Naves &gt;120.000 &lt; 160.000 TDW</b>			
Atraque	15	0,4	1,0
Desatraque	18	0,4	1,0
Corrida	18	0,4	1,0
<b>Naves &gt;80.000 &lt; 120.000 TDW</b>			
Atraque	15	0,4	1,0
Desatraque	18	0,4	1,0
Corrida	18	0,3	1,0
<b>Naves &gt;47.000 &lt; 80.000 TDW</b>			
Atraque	15	0,4	1,0
Desatraque	18	0,4	1,0
Corrida	18	0,3	1,0

**Nota:**

- a) La ejecución de faenas de carga y descarga, se podrán realizar con vientos máximo de 20 nudos, altura de ola de 1,0 metro y corriente sin restricción, previa evaluación de la Autoridad Marítima Local, ante situaciones anormales.
- b) Cuando no se cuente con un correntómetro, se deberá considerar las siguientes limitaciones:
- \* El atraque de las naves al muelle se podrán realizar con un viento no superior a 10 nudos.
  - \* Se recomienda efectuar las maniobras en horarios durante la mañana, cuando normalmente la intensidad de viento es menor.
- 2) **Limitaciones por luvias:** Dependiendo del tipo de carga.
- 3) **Limitaciones por Visibilidad:** Para maniobras de atraque y desatraque, una visibilidad mínima de 1 Milla.

**Nota:**

Al sobrepasar los límites establecidos en la presente resolución, las naves no podrán amarrar al muelle.

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

**1) Cartas náuticas:**

- Carta Náutica S.H.O.A. N° 3111, "Proyección Mercátor, sistema SIRGAS (WGS-84), 9° Edición, enero 2004.
- Carta Náutica S.H.O.A. N° 2250, "Proyección Mercátor, sistema SIRGAS (WGS-84), 1° Edición, diciembre 2013.
- Carta Náutica S.H.O.A. N° 2251, "Proyección Mercátor, sistema SIRGAS (WGS-84), 1° Edición, octubre 2013.

**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 y previa autorización del propietario de la Instalación Portuaria.

Para naves de eslora igual o superior a 220 metros, se hará uso de un segundo Práctico.

Para las maniobras de corrida de nave por la instalación de la boya N° 3 de tiro, es necesario el cambio de 4 espías. Todas las corridas se realizarán con Práctico, con el fin de que se realice la coordinación con la lancha y amarradores en forma segura.

Por razones de seguridad, el Sr. Capitán de Puerto podrá disponer el embarque y permanencia del Práctico Oficial a bordo sin previa solicitud de la agencia de naves, hasta que mejore la condición meteorológica o hasta el zarpe de la nave, 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 de Prácticos debidamente autorizada por la Autoridad Marítima para el embarque y desembarque de Prácticos, la cual podrá ser utilizada 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 09 VHF; y cumplir conforme a lo estipulado en la Circular Marítima D.G.T.M Y M.M ORD. O-80/022, 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".

**3) Uso de remolcadores:**

Condiciones de Maniobra	Remolcadores		
	Rangos de Naves	Tiro Total (Tons)	N° Remolcadores
<b>Naves &gt;190.000 TDW hasta 235 TDW</b>			
Atraque	72	2 * 36	
Desatraque	72	2 * 36	
Corrida	N/C	N/C	
<b>Naves &gt;160.000 &lt; 190.000 TDW</b>			
Atraque	76	2 * 38	
Desatraque	71	2 * 38	
Corrida	N/C	N/C	
<b>Naves &gt;120.000 &lt; 160.000 TDW</b>			
Atraque	67	2 * 38	
Desatraque	76	2 * 38	
Corrida	N/C	N/C	
<b>Naves &gt;80.000 &lt; 120.000 TDW</b>			
Atraque	48	2 * 31	
Desatraque	61	2 * 31	
Corrida	N/C	N/C	
<b>Naves &gt;47.000 &lt; 80.000 TDW</b>			
Atraque	40	2 * 24	
Desatraque	48	2 * 24	
Corrida	N/C	N/C	

- Para las maniobras de atraque o desatraque deberá contar con remolcadores del tipo azimutal que posean una potencia mínima de tiro de acuerdo al cuadro superior.
- Si la nave cuenta con hélice lateral de proa, en condición operativa, se podrá disminuir la capacidad del remolcador, hasta el límite de la capacidad de la hélice lateral.
- Cada vez que se presenten relevos de Patrones en los remolcadores existentes y quien asuma el mando, no posea experiencia de maniobrar en este puerto, deberá obligadamente dar lectura a la presente resolución y además ejecutar previo a cualquier maniobra, una inducción con el Práctico Oficial o Autorizado. Dichas acciones deberán ser informadas a la Capitanía de Puerto por el propio Patrón o por la Agencia de Naves correspondiente.

- La agencia de naves respectiva, dispondrá de una embarcación de guardia con dotación reglamentaria, lista para zarpar y asistir en caso de cortes de espías, apoyo para zarpe de emergencia, mientras haya nave atracada al Muelle Mecanizado "Puerto Punta Totoralillo", una vez haya efectuado la recepción de la nave, por las entidades que corresponda.

**o.- Situaciones Especiales.**

**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.

**2) Acciones ante "Condición de Marejadas":**

En ocasiones, la Caleta Zenteno 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, asimismo en esta condición y cuando se experimente marejada que haga insegura la operación del buque en la instalación portuaria (es decir marejadas del NW, vientos del NW y vientos del NE), por razones de seguridad las Agencias de Naves deberá mantener un remolcador de guardia y una lancha de servicio general o de Práctico, en condición de "stand-by" con sus respectivas dotaciones, hasta que mejoren las condiciones meteorológicas o el zarpe de la nave, para asistir a ésta, caso de emergencia o a requerimiento del Capitán, la Autoridad Marítima o el Sr. Práctico.

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 del 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

**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.

**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, coordinaran 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.).

**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.

**6) Acciones ante “Condición de Temporal”:**

El 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.

**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.

**p.- Otras informaciones.**

**1) Resolución SHOA que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos:**

Resolución S.H.O.A. Ordinario N° 13.250/24/42 Vrs., de fecha 19 de octubre de 2005.

**Fecha de última batimetría:** 1 de junio de 2004.

**2) Resoluciones que aprueban el Estudio de Maniobrabilidad:**

- D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/1357/Vrs., de fecha 2 de octubre de 2007, que aprueba estudio denominado "Estudio de Maniobrabilidad y Operación Muelle Mecanizado Puerto Punta Totalillo".
- D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/326/Vrs., de fecha 12 de abril de 2016, que "Aprueba definitivamente el Estudio de Maniobrabilidad y Operaciones Complementario del Puerto Punta Totalillo".
- D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/365/Vrs., de fecha 26 de febrero de 2020, que "Aprueba adenda al Estudio de Maniobrabilidad y Operaciones Complementario del Puerto Punta Totalillo, Caldera".

**3) Declaración de Cumplimiento PBIP:**

Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria N° CLCLD-0010/2019, de fecha 7 de octubre de 2019, con vigencia hasta el 7 de octubre de 2024.

**q.- Contactos.**

**Capitanía de Puerto de Caldera**

- Teléfonos : +56 52 2315551 / +56 52 2316776.
- Emergencia : 137
- Correo Electrónico : [cpcaldera@directemar.cl](mailto:cpcaldera@directemar.cl)  
[servicioscpclld@directemar.cl](mailto:servicioscpclld@directemar.cl)

**Muelle Mecanizado Punta Totalillo (CMP)**

- Teléfonos
- Secretaría de puerto : (+56) (52) 2547300 / 2527306.
- Garita de acceso : (+56) (52) 2547380.
- Correo Electrónico : [favalenzuela@cmp.cl](mailto:favalenzuela@cmp.cl)

**r.- Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés.**

- 1) Las boyas deberán contar con su sistema de barandas, defensas y gancho de escape operando en forma satisfactoria, en condiciones óptimas y bien mantenidos, con el objeto de que el personal de amarras y las naves de apoyo operen en condiciones seguras y se puedan evitar accidentes. Asimismo, previo a la recalada de la nave, el propietario de la Instalación Portuaria deberá administrar las medidas necesarias para mantener la limpieza de las boyas y del delantal del muelle, objeto evitar accidentes.

- 2) Las defensas "Dolphins" deben estar bien mantenidas, considerando que permanecen semi sumergidas dependiendo de las mareas.
- 3) Durante las maniobras de atraque, el muelle deberá encontrarse despejado de grúas y brazos rebatibles con el propósito de permitir una aproximación y atraque seguro de la nave.
- 4) Las Agencias de Naves deberán dar aviso de recalada a puerto a la Autoridad Marítima, con 72, 48 y 24 horas de anticipación al arribo de la nave.
- 5) Las Agencias de Naves deberán entregar documentación e información de la condición sísmica que vive el país a los respectivos capitanes de las naves e informar y formalizar por escrito a la Autoridad Marítima y al terminal las condiciones que éstos estipulen ante una emergencia de Tsunami.
- 6) El Jefe de Turno de la instalación portuaria deberá verificar que las condiciones de seguridad y las exigencias específicas que a continuación se detallan sean cumplidas e informar las novedades al Sr. Práctico antes de que la nave sea abordada:
  - El correcto funcionamiento de la Señalización Marítima nocturna (enfilaciones, balizas, boyas, etc.).
  - Coordinar con las empresas propietarias de las antenas que se encuentran en los alrededores de las enfilaciones, el apagado de sus luces para las maniobras nocturnas.
  - El buen estado y la correcta posición de las defensas en el sitio de atraque, el buen estado de las bitas y que éstas se encuentren libres de espías o ataduras.
  - 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.
  - Que las boyas de amarre se encuentren en su posición, en buen estado, limpias en todo momento e iluminadas para las faenas nocturnas.
  - Que el personal de amarradores se encuentre en sus puestos y cuenten con los elementos mínimos de seguridad (casco, salvavidas, zapatos de seguridad y equipos de comunicaciones).
- 7) 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.

2.- **DERÓGASE**, la resolución C.P. Caldera ORD. N° 12.000/784, de fecha 7 de mayo del 2020.

- 3.- **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.- COMPAÑIA MINERA DEL PACÍFICO S. A. (CALDERA)
- 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. Ia 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.