

**HABILITA EL TERMINAL MARÍTIMO  
MONOBOYA QUINTERO Y ESTABLECE  
SUS CONDICIONES DE OPERACIÓN.**

Quintero, **04 AGO 2017**

**VISTOS:** La Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DFL N° 292, del 25 de julio de 1953 y sus modificaciones; la Ley de Navegación, Decreto Ley (M.) N° 2.222 de 1978; el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante N° 7 – 50/2; el Reglamento de Prácticos, D.S. (M.) N° 398, del 08 de mayo de 1985; el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, D.S. (M.) N° 397, del 08 de mayo de 1985; el Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, D.S. (M.) N° 1.340, del 14 de junio de 1941; el Reglamento de Concesiones Marítimas, D.S. (M.) N° 2, del 03 de enero del 2005; el Reglamento de Informaciones que Afectan a la Navegación e Hidrografía del Litoral, promulgado por Resolución C.J.A. Ord. N° 6499/1, del 05 de noviembre de 1982, la Directiva D.G.T.M. Y M.M.N. Ordinario A-31/001, imparte instrucciones a los Capitanes de Puerto para la elaboración de Resoluciones de Habilitación que establecen las condiciones de operación en los Puertos e Instalaciones Portuarias; la Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/1081, de fecha 14 de octubre de 2016, que aprueba Estudio de Maniobrabilidad para naves Panamax, Aframax, Suezmax, en el terminal Monoboya Quintero y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

## RESUELVO:

**HABILÍTASE** el terminal marítimo Monoboya **ESTABLÉCESE** las condiciones y características que se detallan más adelante,

### 1. NOMBRE DEL PUERTO

Terminal Marítimo MONOBOYA QUINTERO.

### 2. DESCRIPCIÓN GENERAL

Enap Refinerías Aconcagua S.A. es propietaria del terminal marítimo Monoboya Quintero, compuesto por instalaciones de almacenamiento de petróleo crudo, línea submarina, sistemas flexibles submarinos, que permite el amarre de naves desde el tipo Panamax de 60.000 TDW (225 metros de LOA), Aframax de 100.000 TDW, Suezmax de 150.000 TDW y VLCC de hasta 350.000 (toneladas de peso muerto) y 350 metros de LOA.

La Monoboya Quintero corresponde al tipo "CALM BUOY" (catenary anchor leg Mooring), también conocida como SPM (Single Point Mooring)

### 3. UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Se encuentra ubicado en la bahía de Quintero, en la comuna de Quintero, provincia de Valparaíso. Situado al 059° y a 1,07 millas del faro Península de los Molles.  
Latitud 32° 45' 44" S y longitud 71° 31' 04" W.

Éstas ubicaciones están referidas en la carta SHOA N° 4321.

### 4. PROPIETARIO

Enap Refinerías Aconcagua S.A.

### 5. ESTACIÓN DE ESPERA DE PRÁCTICOS

La zona espera de prácticos es un área circular, de 500 metros de radio cuyo centro está en latitud: 32° 44',9 S y longitud: 071° 31',9 W.

### 6. ZONA DE FONDEO A LA GIRA

Puntos de Fondeo a la gira: Las naves que deban fondear a la gira lo harán siempre con la asistencia del servicio de practicaaje, de tal forma de asegurar una distancia adecuada entre naves que se encuentren en similares condiciones en la bahía, considerando el estiramiento de las cadenas y sus esloras. Como apoyo a lo anterior y considerando las características propias de cada nave VLCC, ha sido establecido el siguiente punto de fondeo alternativo :

Latitud 32°44' 10" S Longitud 071°31' 36" W

Puntos	Referencia	Demarc.	Distancia	Sonda	Considera
A	Cabezo Muelle Ventanas	315°-135°	1,55 MN	44 mts	Eslora hasta 190 mts
B	Cabezo Muelle Ventanas	314°-134°	1,21 MN	43 mts	Eslora hasta 190 mts
C	Cabezo Muelle Ventanas	310°-130°	0,89 MN	46 mts	Eslora hasta 190 mts
D	Cabezo Muelle Ventanas	293°-113°	0,66 MN	46 mts	Eslora hasta 190 mts
K	Cabezo Muelle Ventanas	276°-096°	0,39 MN	31 mts	Eslora hasta 190 mts
L	Cabezo Muelle Ventanas	297°-117°	1,44 MN	75 mts	Eslora sobre 190 mts
M	Cabezo Muelle Oxiquim	298°-118°	1,67 MN	68 mts	Eslora sobre 190 mts
N	Cabezo Muelle Ventanas	288°-108°	1,09 MN	61 mts	Eslora sobre 190 mts
O	Cabezo Muelle Oxiquim	291°-111°	1,24 MN	55 mts	Eslora sobre 190 mts
E	Cabezo Muelle GNL	304°-124°	1,14 MN	58 mts	Eslora hasta 250 mts
F	Cabezo Muelle GNL	285°-105°	0,85 MN	37 mts	Eslora hasta 250 mts
G	Cabezo Muelle GNL	266°-086°	0,65 MN	29 mts	Eslora hasta 150 mts
H	Cabezo Muelle GNL	242°-062°	0,49 MN	25 mts	Eslora hasta 190 mts
I	Cabezo Muelle GNL	224°-044°	0,33 MN	23 mts	Eslora hasta 90 mts
J	Cabezo Muelle Oxiquim	010°-190°	0,27 MN	17 mts	Eslora hasta 90 mts
Q1(ALIJE)	Cabezo Muelle Oxiquim	292°-112°	0,69 MN	43 mts	Eslora sobre 190 mts
Q2(ALIJE)	Cabezo Muelle Oxiquim	313°-133°	0,38 MN	23 mts	Eslora hasta 190 mts

## 7. LÍMITES DEL PUERTO

Línea imaginaria que une Punta Liles, con el punto geográfico ubicado en latitud 32°44'54" S y longitud 071°31'56" W y desde allí con Punta Fraile.

## 8. CARACTERÍSTICAS METEOROLÓGICAS Y AMBIENTALES GENERALES DEL PUERTO

**Vientos:** La mayor dirección de los vientos medidos corresponden a vientos bajo los 2 m/s (76,21 % del tiempo) con predominancia del tercer y cuarto cuadrante, específicamente con predominio del SW para las intensidades más altas y existiendo una muy baja probabilidad de excedencia de más de 9 m/s. Por lo tanto, en consideración a la intensidad máxima del viento y las limitaciones operacionales de los medios de apoyo que asisten en las maniobras, se establece un tope máximo para la amarra de 18 nudos y de 25 nudos para la desamarra con la nave tipo.

**Corrientes:** Corriente máxima de 0,20 nudos, se establecerá para efectos de realizar las maniobras de atraque o desatraque una corriente de 0,3 nudos, la cual determinará la demanda de potencia de los remolcadores, constituyendo este incremento en un margen adicional de seguridad a las operaciones.

**Olas:** La altura de la ola máxima para la realización de las maniobras será de 2 metros.

**Naturaleza del fondo:** No es de relevancia dado que, la nave no empleará sus equipos de fondeo durante las maniobras o permanencia en la Monoboya.

## 9. SITIOS O FRENTE DE ATRAQUE Y BOYAS

No corresponde.

## 10. TERMINALES MARÍTIMOS

Monoboya.

## 11. CONDICIONES LÍMITES PARA LA NAVE

- |    |                       |                     |
|----|-----------------------|---------------------|
| a. | Calado Máximo         | : 21.5 metros       |
| b. | Eslora Máxima         | : 345 metros        |
| c. | Manga Máxima          | : 61 metros         |
| d. | Desplazamiento Máximo | : 404,150 toneladas |

La maniobra de amarre debe ser realizada siempre por dos prácticos, quienes junto al mooring master, se embarcarán previamente, con luz diurna y hasta una hora y media antes del ocaso.

Para programar la operación segura de una nave en la Monoboya, deberá considerarse siempre el pronóstico de tiempo local de manera tal que, para todo el tiempo previsto de operación más una probable demora, las condiciones meteorológicas (pronóstico) se proyecten favorables y otorgue algún grado de certeza de que las condiciones límites no serán sobrepasadas.

Asimismo, la desconexión de los flexibles, independiente si cuentan o no con mecanismo de desconexión rápido, "quick release system" (CAMLOCK o similar), requiere en condición normal, aproximadamente una (1) hora en caso de emergencia este tiempo se reduce a la mitad (30 minutos), tiempos que deben ser considerados por el capitán de la nave con el apoyo de sus asesores para tomar las decisiones, de permanecer o abandonar la instalación, especialmente cuando las condiciones de tiempo empeoran y se proyecte que la nave probablemente tenga que abandonar la instalación antes del tiempo previsto.

Para evitar situaciones extremas, el mooring master deberá informar al capitán sobre el pronóstico de tiempo esperado y el comportamiento regular de las condiciones climáticas de la bahía de Quintero. Además informará al capitán que deberá considerar que con un viento en aumento y alcanzando los 20 nudos sostenidos, la nave deberá suspender la transferencia de combustible y con 23 nudos sostenidos desconectar los flexibles y solicitar la asistencia del práctico para abandonar el terminal al momento que el viento sostenido alcance los 25 nudos.

#### CONDICIONES LÍMITES PARA MANIOBRA Y PERMANENCIA NAVE EN TERMINAL

	NAVE	TIPO	VLCC	
<b>Maniobra</b>	<b>Viento (Dirección) Cuadrante</b>	<b>Viento (Nudos)</b>	<b>Visibilidad mínimo 500 metros D diurno N nocturno</b>	<b>Altura de la ola metros</b>
<b>Amarra</b>	Del 1° al 4°	18	D	1,5
<b>Desamarra</b>	Del 1° al 4°	25	D y N	2
<b>Permanencia</b>	Del 1° al 4°	25	D y N	2

## 12. CONDICIONES ESPECÍFICAS DE OPERACIÓN EN LA INSTALACIÓN PORTUARIA

### Remolcadores.

Nave tipo 350.000 DWT	en condición de lastre o	carga máxima
Maniobra	Ton. Bollard Pull total	N° remolcadores
<b>Amarra en lastre</b>	88,81	2 de 75 BP
<b>Amarra cargado</b>	151,05	2 de 75 BP
<b>Desamarra lastre</b>	216,80	3 de 75 BP
<b>Desamarra cargado</b>	152,67	2 de 75 BP

Uso de remolcador permanente por la popa durante la permanencia de la nave amarrada.

Asesoría de un mooring master durante la permanencia de la nave en la monoboya, quien entre otras funciones deberá asegurarse de que el tensiómetro del remolcador está operativo.

Se requiere que la nave tenga dos mensajeros de 1 pulgada de diámetro y largo estandar, 220 metros, más dos espías de 6", elementos necesarios para virar las líneas desde la monoboja.

### Remolcadores y Lanchas de amarre.

Las Naves usarán en todas las maniobras de amarre y desamarre dos (2) remolcadores de 75 toneladas de bollard pull como mínimo.

Las naves del tipo VLCC en maniobras de desamarre en condición de lastre, utilizarán tres (3) remolcadores de 75 bollard pull como mínimo.

Toda nave usará 2 lanchas para el amarre y desamarre las cuales deben tener 2 ejes, 2 timones y 5 toneladas de bollard pull o su equivalente en HP como mínimo.

## 13. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Baliza Muelle Asimar

N° 147 N° Internacional G-1887-6

Posición: L:32° 46',5 S G: 71°31',5 W

Característica y color D.V. 5s

Altura sobre el nivel medio del mar 8 metros.

Alcance Nominal 8 millas.

Descripción de la estructura Pilar metálico verde. Señal lateral babor.

Carta SHOA. N° 4321.

Pub. SHOA. 3007, Lista de Faros.

## 14. LÍMITES OPERACIONALES

Viento	: Inferior a 18 nudos.
Altura de ola	: Hasta 2 metros para amarre.
Luz	: Diurna para amarre.
Neblina	: Al menos 500 metros de visibilidad.

	NAVE	TIPO	VLCC	
<b>Maniobra</b>	<b>Viento (Dirección) Cuadrante</b>	<b>Viento (Nudos)</b>	<b>Visibilidad Mínimo 500 metros D diurno N nocturno</b>	<b>Altura de la ola metros</b>
<b>Amarra</b>	Del 1° al 4°	18	D	1,5
<b>Desamarra</b>	Del 1° al 4°	25	D y N	2
<b>Permanencia</b>	Del 1° al 4°	25	D y N	2

## **15. SERVICIOS APOYO A LAS MANIOBRAS**

### **Uso de lanchas de transferencia de prácticos**

- a. Las lanchas de transferencia de prácticos cumplirán además funciones de lanchas de amarre, reporte de distancias de seguridad, resguardo del área de maniobra clara y de ayuda en todo lo que sea necesario para el seguro desarrollo de la maniobra.
- b. Su dotación estará compuesta a lo menos por un patrón y dos tripulantes, los que en cubierta deberán usar chaleco salvavidas y para la transferencia de personas además deberán emplear los arneses de seguridad.
- c. Las lanchas de transferencia de prácticos podrán continuar operando cuando el puerto sea cerrado para embarcaciones menores, hasta que se alcancen los límites operacionales para los cuales estas embarcaciones fueron diseñadas, conforme a lo establecido en las circulares D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-80/011 del 10 de septiembre de 2003 y la circular O-80/022 del 6 de febrero de 2014.

### **Uso de amarradores**

El personal de amarradores deberá ser proporcionado por la respectiva agencia de naves, no pudiendo ser inferior a seis (6) personas (3 a proa y 3 a popa). Por motivos de seguridad, los amarradores deberán, durante toda la maniobra, permanecer con sus chalecos salvavidas, zapatos y cascos de seguridad puestos. Tanto las partidas de proa como de popa deberán contar con equipos de comunicaciones en condiciones de enlazarse con el práctico y supervisor del terminal.

Asimismo, las partidas de amarradores deberán contar con un talegón dotado de todos los elementos necesarios para la solución de los problemas que pudieran presentarse durante la amarra y desamarra de naves (hacha, bicheros, nivelayeres, lanza cuerdas, etc.) en buen estado.

### **Uso de boyas y rejeras de amarre**

Será responsabilidad del terminal que las boyas y sus elementos de amarre, ganchos de largada rápida con su respectivo cabo y rejeras se encuentren en buen estado de conservación y mantengan las capacidades para las que fueron diseñadas y aprobadas. En este contexto, deberán considerar los esfuerzos que sobre estos elementos de maniobra ejercerá la nave con las condiciones meteorológicas imperantes y pronosticadas.

También será responsabilidad del terminal, mantener la superficie plana de las boyas libre de residuos orgánicos, además de mantener operativa la señal luminosa de cada boya de amarre.

### **Uso de elementos y equipos de apoyo para las maniobras**

Será responsabilidad del terminal que los elementos y equipos de apoyo para la maniobra de amarre y durante la permanencia de la nave, se encuentren operativos, en buen estado de conservación y mantengan las capacidades para las que fueron diseñadas y aprobadas.

Conforme a las disposiciones y excepciones que establece el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, aprobado por D.S. (M.) N° 397 de 1985, con sus modificaciones.

Carta SHOA N° 4321,  
Pub. SHOA. 3001, Derrotero de la Costa de Chile, Volumen I;  
Pub. SHOA. 3008, Radioayudas a la Navegación;  
Pub. SHOA. 3007, Lista de Faros.

## 16. SITUACIONES ESPECIALES

- a. **Condición de tiempo variable o marejadas:** Viento sobre 18 nudos, altura de la ola superior a un metro. La nave no podrá atracar al puerto. Las naves atracadas podrán continuar con la transferencia de carga, siempre y cuando ello no afecte la seguridad de las personas que participan en dicha transferencia y la de la nave. Esta condición será evaluada por la Capitanía de Puerto, teniendo en cuenta las condiciones ambientales, la naturaleza de la carga y el pronóstico meteorológico.
- b. **Condición de mal tiempo o marejadas:** Viento sobre 25 nudos en cualquier dirección, altura de la ola sobre 1,0 metro y hasta 1,5 metros. Al establecerse esta condición las naves no podrán atracar al puerto. Para las naves atracadas, no se autorizarán las corridas; se evaluará el comportamiento de ellas en el puerto y la existencia de riesgos para el personal que participa de la transferencia de carga. Existiendo riesgos para la seguridad de las personas o la nave se interrumpirá la transferencia de carga.
- c. **Condición de temporal o marejadas:** Viento sobre 35 nudos o altura de la ola mayor a 1,5 metros. Al establecerse esta condición las naves no podrán atracar al terminal. La nave que esté atracada deberá proceder a interrumpir la transferencia de carga e iniciar los preparativos para desatracar, solicitando el servicio de practicaje a través de su agente de naves para desatracar y fondear a la gira.
- d. **Alerta de Tsunami:** Si se tiene información de un sismo que reúne las características para generar un tsunami. En caso de recibir la nave una notificación de alerta de tsunami, a través de las autoridades competentes, ésta interrumpirá la transferencia de carga y dispondrá lo necesario para zarpar cuando se le ordene.
- e. **Alarma de Tsunami:** Si se tiene la confirmación de la generación de un tsunami que afectará las costas en un tiempo determinado. En caso de recibir la nave una notificación de alarma de tsunami, a través de las autoridades competentes, ésta interrumpirá la transferencia de carga y dispondrá lo necesario para zarpar de inmediato.

## 17. OTRAS INFORMACIONES

Documento que aprueba estudio de maniobrabilidad: la Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/1081, de fecha 14 de octubre de 2016, que aprueba Estudio de Maniobrabilidad para naves Panamax, Aframax, Suezmax, en el terminal MONOBOYA Quintero

Vigencia concesión marítima: 30 junio 2021.

## 18. CONTACTOS

NOMBRE	CARGO	CORREO	FONO FIJO	N° CEL.
JUAN PABLO RHODES V.	DIRECTOR TERMINAL MARITIMO	<a href="mailto:jrhodes@enaprefinerias.cl">jrhodes@enaprefinerias.cl</a>	322650445	+56 9 79977277
CARLOS LIZANA G.	JEFE ÁREA TERRESTRE QUINTERO	<a href="mailto:clizana@enaprefinerias.cl">clizana@enaprefinerias.cl</a>	322650832	+56 9 84196114
ALVARO ALFRED V.	JEFE ÁREA MARÍTIMA QUINTERO	<a href="mailto:aalfred@enaprefinerias.cl">aalfred@enaprefinerias.cl</a>	322650459	+56 9 98264752
RODRIGO GONZALEZ C.	INGENIERO PROCESOS	<a href="mailto:rodgonzalez@enaprefinerias.cl">rodgonzalez@enaprefinerias.cl</a>	322650459	+56 9 99970014
SALA DE CONTROL	OPERADOR JEFE	<a href="mailto:opiefetg@enaprefinerias.cl">opiefetg@enaprefinerias.cl</a>	322650783	n/a
SALA DE CONTROL	TDC	n/a	322650448	n/a
ANGEL VERGARA R.	INSPECTOR MARITIMO 1	<a href="mailto:avergara@enaprefinerias.cl">avergara@enaprefinerias.cl</a>	322650222	+56 9 98842846
DAVID DIAZ D.	INSPECTOR MARITIMO 2	<a href="mailto:ddiaz@enaprefinerias.cl">ddiaz@enaprefinerias.cl</a>	322650222	+56 9 98842846
JORGE VEGAS M.	INSPECTOR MARITIMO 3	<a href="mailto:jvegas@enaprefinerias.cl">jvegas@enaprefinerias.cl</a>	322650842	+56 9 98842846
MIGUEL BRAVO A.	INSPECTOR MARITIMO 4	<a href="mailto:mbravo@enaprefinerias.cl">mbravo@enaprefinerias.cl</a>	322650212	+56 9 98842846

## 19. OTRAS INFORMACIONES QUE EL CAPITÁN DE PUERTO ESTIME DE INTERÉS

- a. Los capitanes de naves, remolcadores y patrones de lanchas, deberán informar con la debida antelación, cualquier falla o incapacidad que impida la ejecución normal de una maniobra.
- b. Las naves podrán fondear o ser fondeadas según corresponda, dentro de las áreas generadas en torno a los puntos de alijes Q1 y Q2, sólo hasta que éstos sean requeridos para su operación. Debiendo ser solicitado el cambio de fondeadero con la debida antelación objeto, en ningún caso, entorpecer o retardar una maniobra solicitada. Será responsabilidad de las agencias, advertir a los capitanes de naves extranjeras esta situación.
- c. Las naves que recalen a la bahía de Quintero, deberán asegurar en todo momento una autonomía no menor a cinco días (IFO/DO), que les permita salir del puerto en caso que la autoridad marítima lo solicite, por razones de seguridad u otras situaciones relacionadas con avisos de mal tiempo o catástrofes de la naturaleza.
- d. Las naves que deban fondear a la gira en espera de amarrar o zarpar, lo harán dentro de los límites del puerto, con la asistencia del práctico de puerto y fuera de las zonas prohibidas de fondeo. Por lo anterior, toda nave que arribe a la bahía de Quintero deberá contar con la carta náutica del puerto emitida por Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, SHOA N° 4321 última edición y actualizada.
- e. Los capitanes de las naves chilenas que recalen a la bahía de Quintero y que deban fondear a la gira, solicitarán a la Capitanía de Puerto de Quintero (Quintero Radio CBV21) les asigne un punto de fondeo.
- f. La Capitanía de Puerto podrá requerir que las naves cambien de fondeadero, o establecer determinados fondeaderos cuando circunstancias especiales lo ameriten.
- g. Está prohibido el fondeo de anclas en un radio de 500 metros de la Monoboya.



- h. A las naves que deban permanecer fondeadas a la gira por un lapso prolongado superior a 15 días, por razones comerciales, la autoridad marítima local les asignará, en caso de haber disponibilidad, un fondeadero determinado con el propósito que no entorpezcan las habituales maniobras que se ejecutan. En caso de no haber disponibilidad de punto de fondeo, la nave deberá salir fuera de los límites del puerto, privilegiando a aquellas naves con programa definido de operación.
- i. En todos los terminales y muelles que tienen restricción de maniobras tipificadas como “solo con luz diurna”, las agencias deberán ingresar tales solicitudes al sistema SIAN, considerando la ejecución de practicaje con al menos una hora de anticipación al ocaso sol para las maniobras de amarre a una boya, abarloadamientos o atraque. Se utilizará como referente la información del diagrama de luz y oscuridad emitido diariamente por el SHOA ([www.shoa.cl](http://www.shoa.cl)).
- j. Toda nave que recale a la bahía de Quintero cuya eslora sea igual o superior a 220 metros o su desplazamiento sea igual o mayor a 100.000 toneladas, deberá ser asistida por un remolcador con capacidad no inferior a 50 toneladas de bollard pull para fondeo y leva a la gira. Se podrá prescindir de lo anterior sujeto a la densidad de naves fondeadas en la bahía y a la condición meteorológica reinante, situación que deberá ser analizada en forma conjunta con agencia, VTS o práctico de servicio, con la debida antelación y previa a la solicitud vía SIAN.
- k. Naves nacionales, que no utilizan el servicio de practicaje para fondeo o leva a la gira, podrán requerir la asistencia de remolcador cuando así lo considere el capitán.
- l. En todos los sitios y terminales de la bahía de Quintero, las naves que recalen o zarpen en una condición de carga total, parcial o vacía, deberán considerar la cantidad y distribución de lastre necesario para mantener su hélice siempre sumergida en condiciones de maniobrar en forma segura, con asiento positivo y adrizado.
- m. Toda nave que este siendo conducida por un práctico y que deba iniciar maniobras hacia los muelles y terminales dentro de la bahía de Quintero, o que luego de ser desatracada o desamarrada de terminal deba fondear a la gira, utilizará los recursos asignados para su maniobra (remolcadores y lancha), especialmente cuando la bahía se encuentre congestionada por buques surtos esperando ingresar a muelles, a terminales, o bien para recibir rancho o provisiones.
- n. Toda transferencia de carga deberá ser realizada únicamente en los muelles o terminales marítimos especialmente habilitados para tal efecto. La única maniobra permitida y regulada, fuera de esta exigencia, es la transferencia de carga líquida entre naves a la gira (Ship to Ship), según las condiciones que estipule la Capitanía de Puerto.
- o. Toda maniobra deberá ser realizada como lo señalan los estudios de maniobrabilidad debidamente aprobados por la autoridad marítima.
- p. Todas las naves que recalen u operen al interior del puerto de Quintero deben contar con sistema PILOT PLUG operativo.
- q. La utilización de las PPU como apoyo a las maniobras esta permitida pero, en ningún caso, reemplazarán las buenas costumbres marineras en los resguardos de seguridad.

- r. Toda nave que requiera inspección de su trinca o carga para hacerse a la mar, deberá contar con la aprobación escrita de un inspector de la comisión local de inspección de naves (CLINVALP).
- s. Las naves recalando a la bahía de Quintero deberán informar al menos con una hora de anticipación, su E.T.A. a VTS (Quintero Radio CBV21).
- t. Las naves que arriban a Quintero para atracar a este puerto, ingresarán a la zona de espera de prácticos a una velocidad no mayor a 3 nudos y esperarán en ella al práctico. Para el caso de las naves que fondearán a la gira, seguirán las mismas instrucciones mencionadas anteriormente, iniciando desde dicho punto la maniobra de fondeo en el punto asignado con la asesoría del práctico. Se exceptúan de lo anterior los capitanes chilenos al mando de naves chilenas, quienes fondearán en los puntos disponibles señalados en la carta náutica SHOA N°4321, sin la asesoría de un práctico.
- u. Cuando al arribo de una nave, el capitán de ésta informe no poseer los elementos de maniobra mínimos que señala esta resolución, el práctico designado para la maniobra de amarre procederá a fondear el buque a la gira en los puntos señalados en la carta náutica SHOA N°4321, donde la nave permanecerá hasta que el agente que la representa solicite que se efectúe la recepción y libre plática correspondiente, con el objeto de permitir el ingreso de personal a bordo con el apoyo del material de maniobra faltante, luego deberá ingresar una nueva solicitud de amarre.
- v. En el caso que durante la maniobra de atraque, el práctico aprecie que los elementos de maniobra no son los suficientes conforme a lo dispuesto en esta resolución, suspenderá la maniobra para proceder a sacar la nave del puerto y fondearla a la gira, donde permanecerá hasta contar con los elementos de maniobra suficiente.
- w. Si durante la maniobra de amarre, el práctico aprecia que las condiciones ambientales han variado, superando algún parámetro establecido como límite, tomará las precauciones que cada situación amerite asesorando al capitán de la nave para no poner en riesgo la seguridad de la maniobra y de las personas que trabajan en ella. Acto seguido interrumpirá la maniobra y procederá a sacar la nave del puerto, para fondearla a la gira e informará de lo sucedido al capitán de Puerto.

**ANÓTESE Y COMUNÍQUESE** a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.



**DINSON BAACK VÁSQUEZ**  
**CAPITÁN DE FRAGATA LT**  
**CAPITÁN DE PUERTO DE QUINTERO**

Distribución:

- 1. Terminal Marítimo Monoboya Enap.
- 2 a 10. Agencias de Naves Habilitadas en Quintero.
- 11. C.J. 1ª Z.N. (Inf.)
- 12. D.S.O.M. (Inf.)
- 13. D.I.M. y M.A.A. (Inf.)
- 14. G.M. (V.)
- 15. S.H.O.A.
- 16. Oficina de Prácticos Quintero.
- 17. Archivo.