

PÚBLICO

ARMADA DE CHILE
COMANDANCIA EN JEFE DE LA 1ª ZONA NAVAL
GOBERNACION MARITIMA DE VALPARAISO
CAPITANIA DE PUERTO DE QUINTERO

C.P. QUI. ORD. N°12.600/ 144 /Vrs.

**HABILITA TERMINAL MARÍTIMO
BARCAZAS Y ESTABLECE SUS
CONDICIONES DE OPERACIÓN.**

Quintero, **04 AGO 2017**

VISTOS: Lo dispuesto en la "Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante", D.F.L. N° 292 de 1953 y sus modificaciones; la "Ley de Navegación", D.L. N° 2.222 de 1978 y sus modificaciones; la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Mejillones, establecida mediante D.S. (M.) N° 991 de 1987; el "Reglamento General de Orden Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República", promulgado por D.S.(M.) N° 1.340 bis de 1941 y sus posteriores modificaciones; lo dispuesto en el artículo 13° inciso 2 del "Reglamento sobre Concesiones Marítimas", aprobado por D.S. (M.) N° 660 de 1988 y sus modificaciones, 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. N° 12.600/618, de fecha 03 de Mayo de 2007, que aprueba informes técnicos de maniobrabilidad y dimensionamiento Terminal Marítimo Barcazas.

RESUELVO:

HABILÍTASE al Terminal Marítimo Barcazas y **ESTABLÉCESE** las características y condiciones de operación que más adelante se detallan:

1. NOMBRE DEL PUERTO

Terminal Marítimo Barcazas.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL

El diseño de la operación del terminal marítimo a través de una nave tipo tanque con su capacidad máxima, cuya eslora permisible es de 95,18 metros de calado máximo de 5,49 metros considerando las normas de UKC y desplazamiento de 5.400 toneladas, para la transferencia de carga de los combustibles marinos y diesel por líneas independientes.

Posee los siguientes elementos y sistemas: una boya proa, una boya norte y una boya sur.

La transferencia de embarque combustible marinos y diesel se transporta por intermedio de las bombas del buque o del terminal mediante sus correspondientes ductos fijos, el cual, en su extremo en tierra, se conecta directamente a cañerías de acero que conducen estos productos desde los estanques de almacenaje ubicados en sitios aledaños al terminal y en el mar, se conecta mediante flexibles a los manifold del buque.

3. UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Se encuentra ubicado en la bahía de Quintero, en la comuna de Quintero, provincia de Valparaíso. Situado al S del muelle Oxiquim en las cercanías de la playa Herradura. Latitud 32° 46'13,8" S y longitud 71° 29' 57,2" W. Estas 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 practicaje, 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 en consideración a la utilización del espacio disponible al interior de la bahía, se establecen los siguientes puntos de fondeo:

Puntos	Referencia	Demarcación	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 bahía de Quintero tiene un comportamiento donde la línea de discontinuidad entre los escenarios de near-shore y off-shore es oscilante a lo largo del año y también variable dependiendo del tipo de régimen del año a escala local.

Las mediciones entre los datos in situ, los datos históricos, los datos existentes de magnitudes de rachas de viento, magnitudes medias del viento y ángulo de dirección del viento para las estaciones denominadas faro, Enap y DGAC, evidencian las singularidades de la topología existente en la bahía, donde la configuración topológica representativa de la estación faro es evidente y muy distinta la configuración topológica de la estación Enap entre estas dos estaciones los regímenes de comportamiento del viento varían significativamente entre ellos en igual periodo de medición. La topología representativa de la estación DGAC es la inhibición de las dos topologías anteriores, es decir el mayor grado de turbulencia y mezcla dentro de la bahía con vientos predominantes del SW se ubican en el sector Ventanas.

Corrientes: En general la corriente superficial en la bahía representada en las trayectorias encontradas tiene la tendencia al avance NE dirigiéndose a la costa tanto en periodos de marea llenante como vaciante. Bajo la superficie, los avances son más lentos y la corriente pareciera oponerse al forzante mareal tornándose en avance N y retomar su curso hacia la costa durante la vaciante.

El viento pareciera estar afectando más la velocidad de la corriente que la orientación misma de esta ya que en días con regímenes distintos de vientos, como lo fueron los días de estudio, en cuanto a la dirección, no hubo un cambio sustancial encontrado.

Olas: Las mareas que afectan a la bahía de Quintero obedecen al régimen mixto semidiurno, es decir, cada día se presentan dos bajamares y dos pleamares que no son iguales en altura, existiendo entre una pleamar y una bajamar consecutivas un lapso de 6 horas 12 minutos.

Naturaleza del fondo: En general, hay presencia indiscutible de una distribución unimodal correspondiente a la presencia de arena fina para más del 50% del contenido de muestra para todas las estaciones, seguido en general de la arena muy fina en una importante proporción, más una dotación variable de arena mediana para ciertas estaciones. La arena muy fina fue variable de alta presencia complementaria en las estaciones iniciales o costera y una tendencia marcada a la baja al internarse mar adentro.

- a. **Dirección y velocidad del viento predominante:** Los vientos que se experimentan en la bahía son generalmente del Sur-SurWeste.
- b. **Dirección y velocidad de la corriente:** Las corriente máxima de magnitud se registra en la capa superficial (47.5cm/s) en la dirección NorWeste, de hecho esta dirección es la predominante de los máximos desde la superficie hasta los 7.2 metros.
- c. **Altura de la ola:** 1,0 metro.
- d. **Amplitud de la marea:** 0,12 a 1,94 metros.
- d. **Tipo de fondo:** El fondo marino del sector de fondeo está conformado de arena fina.

9. SITIOS O FRENTES DE ATRAQUE Y BOYAS

No corresponde.

10. TERMINALES MARÍTIMOS

- | | | |
|----|--------------------------|--------------------|
| a. | Extensión del sitio | : No corresponde. |
| b. | Orientación | : 305° Verdadero. |
| c. | Boyas de amarre | : 03. |
| d. | Ductos o Líneas | : 02 (Submarinos). |
| e. | Profundidad | : 15.8 metros. |
| f. | Tipo de fondo | : Arena compacta. |
| g. | Número de bitas | : No corresponde. |
| h. | Resistencia de las bitas | : No corresponde. |

11. CONDICIONES LÍMITES PARA LA NAVE

- | | | |
|----|-----------------------|-----------------|
| a. | Eslora total máxima | : 95,18 metros. |
| b. | Eslora total mínima | : No registra. |
| c. | Desplazamiento máximo | : 5.400 TM. |
| d. | Calado máximo | : 5,49 metros. |

12. CONDICIONES ESPECÍFICAS DE OPERACIÓN EN LA INSTALACIÓN PORTUARIA

La operación del buque en el terminal está sujeta a las condiciones de viento, marejada y oleaje que afecta a la bahía de Quintero, de modo que se ha considerado la operación de entrada y salida del terminal con un viento máximo no mayor de 18 nudos y la amplitud de la ola no mayor de un metro y medio.

El estudio de maniobrabilidad ha confirmado la capacidad máxima de la operación de un buque tanque de una eslora de 95,18 metros, calado máximo de 5,49 metros y desplazamiento de 5.400 toneladas.

En caso de una nave menor de 80 metros se utilizará un medio de apoyo de bollard pull mínimo de 17,5 toneladas, en resguardo de las medidas de seguridad.

Si la nave dispone de bow thruster operativo en un 100% , se utilizará este medio de apoyo a la maniobra de desamarre y salida del terminal.

- Amarre y Desamarre:** Está habilitado para maniobrar las 24 horas del día, mientras se mantenga operativo el balizamiento instalado.
- Bandas de atraque:** No corresponde.
- Maniobras simultáneas:** No con terminales contiguos.
- Maniobras de abarloamiento:** No se autorizan abarloamientos a naves atracadas o amarradas.

- e. **Rancho de naves:** La faena de abastecimiento, se realiza solo en naves fondeadas a la gira.
- g. **Elementos mínimos con los que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre y desamarre:**

Deben contar con 01 remolcador de a lo menos 30 toneladas de bollard pull, más 1 lancha con capacidad de pasar espías.

Lo anterior, ya sea en condición “lastre” o “máxima carga”.

13. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Para las maniobras, tanto diurnas como nocturnas, en el terminal, no existe señalización referencial exclusiva para la operación.

Los medios operacionales utilizados por algunos prácticos de Quintero, consideran como enfilación de entrada, tanto de día como de noche, las balizas del terminal LPG, baliza 2 como anterior y baliza 4 como posterior, cuya enfilación al 117° verdadero le permite arribar en forma directa a la boya de amarre de proa, para efectuar posteriormente la maniobra de amarre.

Se utilizan las balizas del terminal LPG , 02 balizas, la baliza anterior compuesta por un triángulo equilátero normal de dos metros por lado de color blanco de fondo con una franja roja vertical en su centro, con baliza luminosa, baliza posterior 2 está compuesta por un triángulo equilátero invertido de dos metros por lado de color amarillo con baliza luminosa.

14. LÍMITES OPERACIONALES

	Visibilidad	Viento	Olas	Corrientes
	Mínima	Dirección- Velocidad	Tipo-Altura	Dirección-Velocidad
Ejecución	1 milla	S. SW. NW. N 18 nudos	No mayor de 1,5 metros	NE 0,5 nudos.
Faenas de carga	No afecta	S. SW. NW. N. No superior a 25 nudos	Marejadas Suspende faenas desconecta flexibles.	No afecta amarrado.
Permanencia	No afecta	Dispone Autoridad Marítima	No afecta	No afecta.
Salida del Terminal	0,5 millas	S. SW. NW. N 18 nudos	No mayor de 1,5 metros.	No afecta.

- a. **Luminosidad amarre y desamarre:** El terminal marítimo Barcazas está habilitado para maniobrar durante las 24 horas del día, mientras se mantenga operativo el balizamiento, las enfilaciones.
- b. **Dirección y Viento máximo:**
 - b1. **Maniobras de amarre:** Inferior a 18 nudos desde cualquier dirección.

- b2. **Maniobras de desamarre:** No podrá exceder los 20 nudos.
- b3. **Permanencia en el terminal:** Sobre 22 nudos la nave debe desatracar del sitio que se encuentre atacada.
- b4. **Ejecución de faenas de carga y descarga:** Sobre 18 nudos se paralizarán las maniobras y faenas de transferencia de carga y cuando la Autoridad Marítima estime que el viento afecta la seguridad en el desarrollo de las mismas.
- c. **Dirección y velocidad máxima de las corrientes:** Sin restricciones.
- d. **Altura de la ola máxima:**
 - d1. **Maniobras de amarre:** Inferior a 1 metro.
 - d2. **Maniobras de desamarre:** Inferior a 1 metro.
 - d3. **Permanencia en el terminal:** Inferior a 1 metro. Cuando se tenga una ola de altura mayor a la señalada, la nave deberá abandonar el puerto y mantenerse a la gira.
 - d4. **Ejecución de faenas de carga y descarga:** Se detendrán las faenas de carga y descarga cuando la altura de la ola sea superior a 1 metro o cuando la Autoridad Marítima estime que por razones de seguridad éstas deban detenerse.
- e. **Lluvia:** No afectará mientras se tenga en visual las enfilaciones desde el puente de la nave que amarra.
- f. **Niebla:** Se interrumpirán las maniobras de amarre cuando se pierda visual de las enfilaciones desde el puente de la nave que amarra.

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.N. 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.

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.

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 desatraca, solicitando el servicio de practica a través de su agente de naves para desatraca 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. N° 12.600/618, de fecha 03 de mayo de 2007.

Vigencia concesión marítima: 30 junio 2018.

18. CONTACTOS

NOMBRE	CARGO	CORREO	FONO FIJO	N° CEL.
JUAN PABLO RHODES V.	DIRECTOR TERMINAL MARITIMO	jrhodes@enaprefinerias.cl	322650445	+56 9 79977277
CARLOS LIZANA G.	JEFE ÁREA TERRESTRE QUINTERO	clizana@enaprefinerias.cl	322650832	+56 9 84196114
ALVARO ALFRED V.	JEFE ÁREA MARÍTIMA QUINTERO	aalfred@enaprefinerias.cl	322650459	+56 9 98264752
RODRIGO GONZALEZ C.	INGENIERO PROCESOS	rodgonzalez@enaprefinerias.cl	322650459	+56 9 99970014
SALA DE CONTROL	OPERADOR JEFE	opjefetq@enaprefinerias.cl	322650783	n/a
SALA DE CONTROL	TDC	n/a	322650448	n/a
ANGEL VERGARA R.	INSPECTOR MARITIMO 1	avergara@enaprefinerias.cl	322650222	+56 9 98842846
DAVID DIAZ D.	INSPECTOR MARITIMO 2	ddiaz@enaprefinerias.cl	322650222	+56 9 98842846
JORGE VEGAS M.	INSPECTOR MARITIMO 3	jvegas@enaprefinerias.cl	322650842	+56 9 98842846
MIGUEL BRAVO A.	INSPECTOR MARITIMO 4	mbravo@enaprefinerias.cl	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 fondearán preferentemente en los puntos asignados por su eslora "I" y "J", no obstante y en coordinación previa con VTS, podrán fondear dentro de las áreas generadas en torno a los puntos de alijes Q1 y Q2, sólo hasta que éstos sean requeridos para su operación o por decisión de la autoridad marítima. Debiendo proceder con la debida antelación objeto, en ningún caso, entorpecer o retardar una maniobra solicitada.
- c. Las naves que recalén 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 recalén 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 Enap.
- 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).

- j. 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 lanchas), especialmente cuando la bahía se encuentre congestionada por buques surtos esperando ingresar a muelles, a terminales, o bien para recibir rancho o provisiones.
- k. 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.
- l. Toda maniobra deberá ser realizada como lo señalan los estudios de maniobrabilidad debidamente aprobados por la autoridad marítima.
- m. Todas las naves que recalén u operen al interior del puerto de Quintero deben contar con sistema PILOT PLUG operativo.
- n. 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.
- o. 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).
- p. 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).
- q. Las naves que arriban a Quintero para amarrar a este terminal, 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 extranjeras que fondearán a la gira, seguirán las mismas instrucciones mencionadas anteriormente, iniciando desde dicho punto con practico abordó, la maniobra de fondeo en el punto asignado.. Se exceptúan de lo anterior los capitanes chilenos al mando de naves chilenas, quienes fondearán en los punto disponibles señalados en la carta náutica SHOA N°4321, sin la asesoría de un práctico.
- r. 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.
- s. En el caso que durante la maniobra de amarre, 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 terminal y fondearla a la gira, donde permanecerá hasta contar con los elementos de maniobra suficiente.

- t. 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 terminal, 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 Barcazas.
- 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.