

PÚBLICO

C.P. QUI. ORD. N° 12.600/ 108 /Vrs.

HABILITA LA OPERACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO LPG QUINTERO.

QUINTERO, 4 JUNIO 2019

VISTOS: La Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; el D.L. N° 2.222 de 1978 y sus modificaciones, Ley de Navegación; el D.S. (M.) N° 1.340 bis, de fecha 14 de junio de 1941, modificado por D.S. (M.) N° 359, de fecha 27 de abril de 1963, Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República; el D.S. (M.) N° 2, de fecha 03 de enero de 2005, modificado por el D.S. (M.) N° 9, de fecha 11 de enero de 2018, Reglamento de Concesiones Marítimas; D.S. (M.) N° 1, de fecha 6 de enero de 1992, Reglamento de 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 1987, que fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto de la República; Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. Ord N° O-71/034, de fecha 24 enero de 2017, y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

R E S U E L V O:

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

1.- NOMBRE DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA.

Terminal Marítimo LPG Quintero.

2.- DESCRIPCIÓN GENERAL.

El terminal marítimo está diseñado para la transferencia de combustibles livianos y pesados (fuel, gasolina, diesel y LPG), permitiendo la operación del amarre y desamarre de naves tipo tanque. Cuenta con 3 boyas (norte, centro y sur) y 2 rejeras (norte y sur).

3.- UBICACIÓN GEOGRÁFICA.

Se encuentra ubicado en la bahía de Quintero, en la comuna de Quintero, provincia de Valparaíso. Situado al SE y a 5,5 cables del faro Península de los Molles en siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 32° 46' 0,2'' S

Longitud : 71° 29' 54,4'' W, en el lugar de playa denominado la Herradura, bahía de Quintero.

Ref: Carta SHOA. N° 4321, Bahía de Quintero, 11° Edición, marzo 2009.

4.- PROPIETARIO.

Enap Refinerías Aconcagua S.A.

5.- ESTACIÓN DE ESPERA DE PRÁCTICOS.

Un área circular de 500 metros de radio, cuyo centro se encuentra en latitud: 32°44'54" S y longitud: 071° 31'54" W.

Las naves que se encuentren a 01 milla náutica en aproximación a la zona de espera de práctico, reducirán su velocidad de manera de recalcar al punto con velocidad no mayor a 3 nudos; asimismo, la velocidad máxima de tránsito al interior de la bahía no deberá superar los 5 nudos.

Queda expresamente prohibido fondear en la zona de espera de prácticos.

Ésta ubicación está referida a la carta SHOA. N° 4321.

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	Naves
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.
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°	0,55 MN	25 mts	Eslora hasta 190 mts.
I	Cabezo Muelle GNL	224°-044°	0,41 MN	23 mts	Eslora hasta 90 mts.
J	Cabezo Muelle Oxiquim	001°-181°	2,9 MN	17 mts	Eslora hasta 90 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 hasta 190 mts.
M	Cabezo Muelle Oxiquim	298°-118°	1,67 MN	68 mts	Eslora hasta 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.
Q1 (Alije)	Cabezo Muelle Oxiquim	292°-112°	0,79 MN	43 mts	Eslora sobre 190 mts.
Q2 (Alije)	Cabezo Muelle Oxiquim	313°-133	0,43 MN	23 mts	Eslora hasta 190 mts.

Ref.: Carta SHOA N° 4321, bahía de Quintero, 11° edición marzo 2009.

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.

Ref.: Carta SHOA N° 4321, Bahía de Quintero, 11° Edición, marzo 2009 y Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

8.- CARACTERÍSTICAS METEOROLÓGICAS Y AMBIENTALES GENERALES DEL PUERTO.

8.1.- Vientos: Los vientos dominantes en esta zona son los del tercer cuadrante, de preferencia en primavera y comienzos de verano, los que soplan con mayor intensidad en diciembre. En invierno se experimentan vientos del N.

8.2.- Corrientes: Con luna nueva y marea creciente, se han observado en el terminal corrientes de regular intensidad hacia el S. Se ha observado en las cercanías, bajo Malenas una corriente local que tira hacia el NE, a razón de 1 a 2 nudos.

8.3.- Mareas: 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.

La amplitud de la marea es entre 0,71 a 1,03 metros. Altura media de marea en sicigia: pleamar 1.86 m, bajamar: 0.29 m; en cuadratura: pleamar 1.43 m, bajamar 0.67 m.

8.4.- Altura de la ola: inferior 1,5 metros.

8.5.- Neblinas: Se levantan con mayor frecuencia en los meses de abril y mayo.

8.6.- Tipo de fondo: Arena fina.

9.- SITIOS O FRENTE DE ATRAQUE Y BOYAS.

Orientación: Al 295°.

10.- TERMINALES MARÍTIMOS

El Terminal Marítimo posee 4 líneas submarinas, como a continuación se detalla:

- Línea 6" : Diesel.
- Línea 8" : Gasolina.
- Línea 16" : Diesel.
- Línea 10" : IFO.

Asimismo, cuenta con 3 boyas de amarre y 2 rejas:

a) Boya Norte

Cilíndrica troncocónica, 2 pernadas de respeto con cuatro paños de cadenas cada una, de 2 ½" de diámetro con longitud de 110 metros c/u y un ancla de 4 toneladas en cada pernada.

Latitud: 32°46'11" S. y Longitud: 071°29'52.4744" W.

b) Boya Centro

Cilíndrica troncocónica, 2 pernadas de respeto con cuatro paños de cadenas cada una, de 2 ½" de diámetro con longitud de 137,5 metros c/u y un ancla de 8 toneladas en cada pernada.

Latitud: 32°46'16" S. y Longitud: 071°29'52.4374" W.

c) Boya Sur

Cilíndrica troncocónica, 2 pernadas de respeto con cuatro paños de cadenas cada una, de 2 ½" de diámetro con longitud de 110 metros c/u y un ancla de 8 toneladas en cada pernada.

Latitud: 32°46'16" S. y Longitud: 071°29'57.1948" W.

d) Rejera Norte LPG

Formada por 5 paños de cadena de 137.5 metros de longitud de diferentes diámetros; 2 ½" y 3", cable de acero de 1 ¼", con orientación al 029° verdadero. Resistencia 176.89 toneladas, capacidad de tiro 35 toneladas.

Latitud: 32°46'6.07" S. y Longitud: 071°29'55.55" W.

e) Rejera Sur LPG

Formada por 6 paños de cadena de 165 metros de longitud de diferentes diámetros; 2 ½" y 3", cable de acero 1 ¼", con orientación al 228° verdadero. Resistencia 202.59 toneladas, capacidad de tiro 35 toneladas.

Latitud: 32°46'16.32" S. y Longitud: 071°30'6.54" W.

Nota 1:

Será responsabilidad del terminal que las boyas y sus elementos de amarre, ganchos de largada rápida con su respectivo cabo y rejas 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.

Nota 2:

El operador debe dar cumplimiento a la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° O-71/034, de fecha 4 de enero de 2017, que "Establece normas para el otorgamiento del Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo que efectúa trasiego de productos líquidos y gaseosos a granel".

11.- CONDICIONES LÍMITES PARA LA NAVE.

Eslora total máxima : 185 metros.
Eslora total mínima : 80 metros (BT DON GONZALO)
Desplazamiento máximo : 54.000 TM.
Calado máximo : 10,18 metros.

Se realizarán maniobras de amarre y desamarre hasta con vientos de intensidad 18 nudos, con intensidades mayores se deberán adoptar medidas especiales en cuanto al área de maniobra, condiciones de la nave en lastre y carga, elementos auxiliares con que se cuenta, disponibilidad de remolcadores. Dicho esto último, es factible la operación en el terminal (faenas de descargas) hasta con intensidades de viento de 18 nudos, siempre y cuando el oleaje no sea superior a 1,5 metros.

Con vientos superiores a 25 nudos la nave amarrada al terminal, deberá suspender sus faenas, desconectar sus flexibles y alistarse para largarse del terminal.

12.- CONDICIONES ESPECÍFICAS DE OPERACIÓN PARA LA INSTALACIÓN PORTUARIA.

12.1.- Amarre: La maniobra se inicia aproximándose al área de fondeo del Terminal, con no más de 1,5 nudos de velocidad, apoyándose en la aproximación con dos remolcadores (uno firme a proa babor y el otro firme a popa estribor). Se fondea primeramente el ancla de estribor, dejando salir hasta el paño 4, objeto estirar la cadena. Usando los remolcadores, la máquina y timón, se busca el punto de fondeo del ancla de babor, la cual se deja caer cuando se alcanza el paño 8 o 9 con la cadena de estribor, manteniéndola siempre controlada y estirada con mínimo media fuerza al momento de fondear el ancla de babor para evitar así cruzar las cadenas.

Asimismo, con el uso de la máquina y el apoyo del remolcador de popa estribor, la nave va tomando la posición frente al boyarín guía y con orientación proa 295° aproximadamente, entregando cadena de babor hasta el paño 7 aproximadamente, y en estribor virando al principio hasta el paño 6 para luego entregar también hasta el paño 7 u 8. Luego se pasan a popa, primeramente, las espías de la boya central hasta lograr la posición requerida en la longitudinal. Luego de eso, se pasan las espías de la boya de babor y finalmente se pasan las de la boya de estribor, previo al largado del remolcador.

Finalmente se pasarán a proa, las correspondientes rejeras por babor y estribor, con la tensión que considere adecuada el representante de ENAP.

12.2.- Desamarre: Con nave lista y los remolcadores en ambas bandas listos a ser usados a requerimiento del Práctico, se procede a largar las rejeras a proa, posterior a eso se largan las boyas de estribor y babor correspondientemente o según cómo esté afectando el viento al momento de la maniobra, dejando la central para el final. Luego de largar todo a popa se comienzan a virar ambas cadenas, determinando el práctico cuál dejar para el final según también las condiciones de viento reinante durante la maniobra. Lo normal es determinar el virado primero del ancla de Babor, teniendo estirada la cadena del ancla estribor, objeto disminuir el riesgo de acercamiento excesivo al muelle del Terminal GNL.

Luego de tener ambas anclas arriba claras, la nave debe enfilarse fuera del área del Terminal, dejando claro por babor el Terminal de GNL y por estribor el Terminal Multicrudo. Luego de estar claros de la Monoboya y las instrucciones claras al capitán, el Práctico podrá desembarcar.

12.3.- Bandas de atraque: No corresponde.

12.4.- Maniobras simultáneas: No corresponde.

12.5.- Maniobras de abarloomiento: No se autorizan abarloomiento a naves atracadas o amarradas.

12.6.- Rancho de naves: La faena de abastecimiento, se realiza solo en naves fondeadas a la gira.

Solo se autorizarán faenas de BUNKERING con naves destinadas para ese propósito, donde el rancho se realice de buque a buque para abastecimiento propio de la nave, por lo que la empresa, agencia de naves y capitanes de las naves bunkering y ave receptora, deberán dar cumplimiento a la circular marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD N° O-31/002, de fecha 6 de junio de 2003, y sus futuras actualizaciones.

12.7.- Elementos mínimos con los que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre y desamarre:

Deben contar con 02 remolcadores de a lo menos 45 toneladas de bollard pull, más 01 lancha con capacidad de pasar espías.

Nota:

Para maniobras con nave tipo Bunkering (tipo barcasas eslora hasta 95 metros), deberán contar con la asistencia de 02 lanchas de dos ejes, dos timones y potencia superior a 5 toneladas de bollard pull, más 1 lancha con capacidad para pasar espías a las boyas.

13.- AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.

La aproximación al terminal se efectúa con rumbo sur sobre las enfilaciones ubicadas al sur del muelle GNL de color verde, orientadas al 180°. Para fondeo de las anclas se utilizan las enfilaciones ubicadas inmediatamente al N del muelle GNL.

Enfilación al 180° “Playa Herradura”

- 157 Baliza N°2 L.P.G. (anterior) Latitud: 32°46',7 S y Longitud 071°30' W. Poste de fierro, triángulo blanco con borde color rojo, fanal luz F.V.
- 157-A Baliza N°6 L.P.G. (anterior) Latitud: 32°46',9 S y Longitud: 071°30' W. Poste de fierro, triángulo blanco con borde color rojo, fanal luz F.V.

Área atraque y amarre.

- Baliza 1 LPG Anterior (se repite para 2 LPG y 5 LPG)
- 160 Baliza N° 1 L.P.G. (Anterior) Latitud: 32°46',4 S y Longitud: 071°29',6 W. Poste de fierro, con círculo rojo, con franja vertical amarilla, fanal luz D.R.
- 160-A Baliza N° 2 L.P.G. Posterior Latitud: 32°46',5 S y Longitud: 071°29',4 W. Poste de fierro, con triángulo blanco, con borde rojo, fanal luz D.V.
- 160-B Baliza N° 5 L.P.G. Posterior Latitud: 32°46',5 S y Longitud 071°29',4 W. Poste de fierro, con círculo rojo y franja vertical amarilla, fanal luz F.R.
- Balizas particulares existentes en bahía de Quintero, carta SHOA N° 4321.

Ref.: Carta SHOA N° 4321, bahía de Quintero, 11° edición marzo 2009 y Publ. SHOA N° 3007, Lista de Faros.

14. LIMITACIONES OPERACIONALES.

Maniobras	Visibilidad	Viento	Olas	Corrientes
	Mínima	Dirección-Velocidad	Tipo-Altura	Dirección-Velocidad
Amarre	1 milla	S. SW. NW. N 18 nudos	No mayor de 1,5 metros	NE 0,5 nudos.
Faenas de Descarga	No afecta	S. SW. NW. N. No superior a 25 nudos	Superior a 1 metro o cuando la Autoridad Marítima estime que por razones de seguridad éstas deban detenerse.	No afecta amarrado.
Permanencia	No afecta	Sobre 22 nudos la nave debe desatracar.	Marejada y braveza fondea a la gira.	No afecta.
Desamarre	0,5 millas	S. SW. NW. N. 18 nudos	No mayor de 1,5 metros.	NE 0,5 nudos

14.1.- **Lluvia:** No afectará mientras se tenga en visual las enfilaciones desde el puente de la nave que amarra.

14.2.- **Niebla:** Se interrumpirán las maniobras de amarre cuando se pierda visual de las enfilaciones desde el puente de la nave que amarra.

15.- Servicios de Apoyo a las Maniobras.

15.1.- **Cartas Náuticas:** Carta SHOA N° 4321, bahía de Quintero, 11° edición marzo 2009; Pub. SHOA N° 3001, Derrotero de la Costa de Chile, Volumen I; Pub. SHOA N° 3008, Radioayudas a la Navegación y Pub. SHOA N° 3007, Lista de Faros.

15.2.- **Uso de Práctico:** 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.

15.3.- Uso de Remolcadores: 2 remolcadores de 45 bollard pull.

15.4.- 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 la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. ORD. N° O-80/011, de fecha 10 de septiembre de 2003 y la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. O-80/022, de fecha 6 de febrero de 2014.

15.5.- 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.

Del mismo modo, 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, nivelayes, lanza cuerdas, etc.) en buen estado.

16.- SITUACIONES ESPECIALES.

16.1.- Acciones ante anuncio del mal tiempo:

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.

16.2.- Acciones ante 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.

16.3.- Acciones ante 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.

16.4.- Acciones ante 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.

16.5.- 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.

16.6.- 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

17.1.- Resoluciones SHOA que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos.

Resolución SHOA N° 13270/4/117/VRS, de fecha 28 de abril de 2006, que aprueba Estudios oceanográficos desarrollados por la empresa OceanGreen Chile S.A., en agosto 2005, correspondientes a estudios de vientos, mareas, olas y corrientes, para el proyecto Estudios Oceanográficos para el muelle GNL en bahía de Quintero.

17.2.- Resoluciones que aprueban Estudios de Maniobrabilidad

Resolución D.I.M. Y M.A.A. Ord. N° 12.600/03/1042, de fecha 26 de septiembre de 2014.

17.3.- Certificado que aprueba Inspecciones.

Certificado de Seguridad de Operación de Terminal Marítimo LPG Quintero, A-N 1307015, vigente hasta el 31 de agosto de 2022.

17.4.- Certificación Código PBIP.

Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria "Enap Refinerías S.A.", A-N N°1048852, vigente hasta 14 julio 2019.

18.- Contactos.

Capitanía de Puerto de Quintero

Dirección : Av. Bulnes S/N°.

Teléfonos : +56 32 2930057.

Email : vtsquintero@directemar.cl

Terminal Marítimo LPG Quintero

NOMBRE	CARGO	CORREO	FONO FIJO	N° CEL.
JUAN PABLO RHODES V.	Director Terminal Marítimo	jrhodes@enaprefinerias.cl	+56322650445	+56 9 79977277
CARLOS LIZANA G.	Jefe Área Terrestre Quintero	clizana@enaprefinerias.cl	+56322650832	+56 9 84196114
ALVARO ALFRED V.	Jefe Área Marítima Quintero	aalfred@enaprefinerias.cl	+56322650459	+56 9 98264752
SALA DE CONTROL	Operador Jefe	opjefetq@enaprefinerias.cl	+56322650783	N/A
ANGEL VERGARA R.	Inspector Marítimo 1	avergara@enaprefinerias.cl	+56322650222	+56 9 98842846
DAVID DIAZ D.	Inspector Marítimo 2	ddiaz@enaprefinerias.cl	+56322650222	+56 9 98842846
JORGE VEGAS M.	Inspector Marítimo 3	jvegas@enaprefinerias.cl	+56322650842	+56 9 98842846
RICARDO SOTO R.	Inspector Marítimo 4	rmsoto@enaprefinerias.cl	+56322650212	+56 9 98842846

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

- 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.
- 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 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, o su equivalente en ECDIS también actualizada, aprobada por el SHOA.
- 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, abarloamiento 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 recalcé 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 recalén 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 desatracaada 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.
- ñ) Toda maniobra deberá ser realizada como lo señalan los estudios de maniobrabilidad debidamente aprobados por la autoridad marítima.
- o) Todas las naves que recalén u operen al interior del puerto de Quintero deben contar con sistema PILOT PLUG operativo.
- p) 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.
- q) 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 de Valparaíso (CLINVALP).
- r) 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).
- s) 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.
- t) 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.

- u) 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.
- v) Si durante la maniobra de amarre, el práctico aprecia que las condiciones meteorológicas, oceanográficas y 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.
- w) Se deberá dar cumplimiento a las disposiciones relativas a prevenir la contaminación del medio marino, conforme a lo establecido en el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática y demás cuerpos legales.

DERÓGASE, la Resolución C. P. QUI ORD. N° 12.600/142, de fecha 04 de agosto de 2017.

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

(ORIGINAL FIRMADO)

**MARIO BESOAIN FUENTES
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE QUINTERO**

Distribución:

- 1. Terminal Marítimo LPG.
- 2 a 10. Agencias de Naves Habilitadas en Quintero.
- 11. C.J. I^a 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.