

PÚBLICO

CP. HARO. ORDINARIO N° 12.000/ 13

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL
TERMINAL MARÍTIMO PETROLERO
VINAPU, DE ISLA DE PASCUA.**

HANGA ROA, 24 ENERO 2019.

VISTO, lo dispuesto en 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 sobre Concesiones Marítimas; el D.S. (M.) N° 1, de fecha 06 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 de 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 de enero de 2017; Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° A-31/02, de fecha 06 de diciembre de 2018 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

RESUELVO:

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

1. Nombre del puerto

Terminal Marítimo VINAPU.

2. Descripción general

Las instalaciones del Terminal marítimo, permiten el abastecimiento de combustible de Isla de Pascua, por medio de la carga y descarga de kerosene, petróleo y combustible de aviación, a través de ductos submarinos rígidos y flexibles que comunican al buque con la planta y los estanques de almacenamiento.

3. Ubicación Geográfica

El Terminal Marítimo se encuentra ubicado en el sector denominado Hanga Vinapu, Isla de Pascua, Quinta Región, en las siguientes coordenadas:

Latitud : 27° 10',7 S.

Longitud : 109° 24',0 W.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 2513, 6° Edición, de fecha 15 de diciembre de 1993 y corregida por el S.H.O.A. el 15 de julio de 1994.

4. Propietario

Destinaciones Marítimas otorgadas a la Fuerza Aérea de Chile, por D.S. N°1162 y N°339, del 06 de Diciembre de 1967 y 29 de Abril de 1987, respectivamente.

5. Estación de Espera de Prácticos

No hay.

6. Zona de Fondeo a la Gira

6.1.- Punto de Fondeo N° 1

Latitud: 27°10'44''S. / Longitud: 109°23'59''W – Al 108° y 3,3 cables del Islote Motu Tapu.

6.2.- Punto de Fondeo N° 2

Latitud: 27°10'51''S. / Longitud: 109°24'10''W – Al 145° y 2,7 cables del Islote Motu Tapu.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 2513, 6° Edición, de fecha 15 de diciembre de 1993 y corregida por el S.H.O.A. el 15 de julio de 1994.

7. Límites del Puerto

No hay.

8. Características Meteorológicas y ambientales generales del puerto

8.1.- Vientos

El viento predominante en Isla de Pascua es del E / SE entre Octubre y Abril con una intensidad de 10 a 15 nudos, con porcentaje de ocurrencia de un 48%, mientras que otras componentes como W / NW / N con intensidades entre los 15 y 20 nudos, se aprecian más en la estación de invierno (Mayo y Septiembre), frecuentemente acompañada con chubascos, y en escasas oportunidades con tormentas eléctricas. Siendo el Puerto de Vinapu, ideal para capear tiempo cuando Hanga Piko es afectado por temporal del NW / N.

8.2.- Mareas

Ver Tablas de Marea de la Costa de Chile, Publicación SHOA N° 3009, Bahía Hanga Piko es Puerto Patrón, rango de marea en sicigia 0,75 metros".

9. Sitios o Frentes de Atraque y Boyas

No hay.

10. Terminales Marítimos

El Terminal Marítimo cuenta con dos rejas de amarre (Norte y Sur), unidas por un argollón, el cual se señala antes de la faena con un boyarín.

Rejera Norte : Latitud: 27°10'30,4''S Longitud: 109°24'03''W
Rejera Sur : Latitud: 27°10'32,7''S Longitud: 109°24'06''W

El terminal se encuentra compuesto de una tubería submarina de acero de 8'' de diámetro, con una longitud de 448 metros, teniendo en su extremo una configuración de flexibles de 75 metros de largo.

El ducto es utilizado para la descarga de hidrocarburos desde la nave hacia tierra y, en forma ocasional, para la carga hacia la nave de material contaminado producto de las operaciones propias de descarga.

11. Condiciones Límites para las Naves

NAVES TIPO		
Eslora	80 m.	160 m.
Calado Max.	6.29 m.	10,5 m.
Manga Max.	17.04 m.	25 m.
Propulsión	223 Kw / 300 HP	735 Kw / 1000HP

12. Condiciones específicas de Operación

12.1.- Fondeo

Una vez tomada la enfilación de entrada al 016°, la nave debe avanzar hasta alcanzar las balizas de fondeo del ancla de estribor números 1 y 2, para quedar enfiladas al 284° observadas desde el puente de mando, fondeando de esta forma el ancla de estribor con 4 paños en el agua. Posteriormente, se cae con timón y bowthruster a estribor hasta que la nave alcance el 058° estirando completamente la cadena. Con esta proa, la punta Papa Tangaroa Ohiro quedará ligeramente abierta por babor y con golpes de máquina y arriando controladamente la cadena, se avanza hasta que el paño 7 este en el agua, posición que debe llegarse sin arrancada y así fondear el ancla de babor con 4 paños en el agua.

Una vez fondeada el ancla de babor, se encapilla el cabrestante de estribor y se vira la cadena, para que no quede con seno en el fondo, hasta el paño 4. Al mismo tiempo, se da maquina atrás con timón al medio y se ayuda con bowthruster, para hacer caer la popa hacia los boyarines de amarra existentes. Una vez alcanzado el paño 5 de estribor, se desencapilla el cabrestante de estribor y mientras el buque avanza hacia popa se fila cadena controlada en ambas bandas en forma pareja para cuadrarse con el terminal y tomar primeramente la rejera del lado norte y posteriormente la del lado sur.

Una vez recibidas las rejas de popa, se viran parejas y se fila cadena a demanda, hasta alcanzar la posición del rígido y final de la nave (138°). Al termino de la maniobra, ambas cadenas quedan trabajando con tensión a sus respectivas amuras (22°/38°) quedando aproximadamente con 7 paños en el agua en cada una de ellas.

12.2.- Amarre

La maniobra de amarre final es apoyada por una embarcación menor con motor fuera de borda, al que el buque pasa el chicote de sus espías para tomar las rejeras sumergidas (primero las del lado norte y después la del lado sur), las que han sido previamente señalizadas con boyarines.

12.3.- Desamarre (Largada)

Se larga la rejera de sotavento primero y posteriormente la de barlovento. Se comienza a virar ambas cadenas aproximadamente, hasta cuatro o cinco paños y se detiene aquella que se encuentre trabajando más en la dirección del viento reinante, generalmente babor, manteniendo el virado de la cadena contraria, en este caso estribor, hasta largar. Luego se continúa con el virado del ancla de babor hasta largar y proceder a la salida del terminal. La secuencia dependerá, en consecuencia, de las condiciones de tiempo reinantes.

12.4.- Bandas de Atraque

No Corresponde.

12.5.- Maniobras Simultáneas

No Corresponde.

12.6.- Maniobras de Abarloamiento

No Corresponde.

12.7.- Rancho de naves

No Corresponde.

12.8.- Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de Amarre, Desamarre y Fondeo:

Lo elementos mínimos que debe disponer la nave para la ejecución de las maniobras son dos anclas y nueve paños útiles de cadena cada una, espías de 4 pulgadas de mena, en popa dos winches con tambores de amarra con una capacidad de freno mínima de 16 toneladas (Breake Holding Capacity), y un equipo con capacidad de levante de 2 toneladas (objeto levantar la configuración de flexibles de conexión).

12.9.- Descripción de las Maniobras Utilizando Reloj de Mareas

No Corresponde.

13. Ayudas a la Navegación

Tipo : Enfilación de Aproximación.
Cantidad : 01.

- Enfilación de Aproximación al 016°.

Baliza Ciega Anterior.

A una altura de 38 metros sobre nivel medio del mar.

Ubicación: Latitud 27°10'05"S.; Longitud 109°23'50"W.

Baliza Ciega Posterior.

A una altura de 55 metros sobre el nivel medio del mar.

Ubicación: Al 016° y a 140 metros de la Baliza Ciega Anterior.

Tipo : Enfilaciones de Fondeo.

Cantidad : 02.

- Enfilación de Fondeo al 284°.

Baliza Ciega Anterior.

A la altura de 30 metros sobre el nivel medio del mar.

Ubicación: Latitud 27°10'36"S.; Longitud 109°24'26"W.

Baliza Ciega Posterior.

A una altura de 57 metros sobre el nivel medio del mar.

Ubicación: Al 284° y a 350 metros de la Baliza Anterior.

- Enfilación de Fondeo al 324°.

Baliza Ciega Anterior.

Ubicación: Latitud 27°10'21"S.; Longitud 109°24'12"W.

Baliza Ciega Posterior.

Ubicación: Al 324° y a 123 metros de la Baliza Anterior.

Ref.: Publicación SHOA N° 3001, Derrotero de la Costa de Chile, Volumen I.

14. Limitaciones Operacionales

Maniobras : Diurnas.

En caso de emergencia, la salida del terminal puede ser realizada en cualquier momento.

Viento máximo : Para Naves de 160 metros de eslora.
10 nudos.

Para Naves de 80 metros de eslora.
14 nudos.

Ola Máxima : Para Naves de 160 metros de eslora.
1.25 metros.

Para naves de 80 metros de eslora.
Ejecución de maniobras, faenas carga/descarga y
permanencia: 1.25 metros.
Salida del terminal: 1.5 metros.

Visibilidad : 1.5 millas.

15. Servicios de Apoyo a la Maniobra

- Carta Náutica

Carta referencia S.H.O.A. N° 2513, 6° Edición, de fecha 15 de diciembre de 1993 y corregida por el S.H.O.A. el 15 de julio de 1994.

- Uso de Práctico

Se utilizará 01 Practico, el cual debe realizar permanencia a bordo durante la estadía de la nave amarrada al terminal, pudiendo embarcar y desembarcar de acuerdo a las condiciones de mar reinantes del momento, considerando un alteo no mayor a 01 metro, pudiendo ejecutarse en la Bahía de Hanga Roa o Hanga VINAPU.

- Uso de Remolcadores

No hay.

- Lancha de Amarre

La Agencia de naves respectiva, dispondrá de una lancha de amarre con dotación reglamentaria, para el apoyo de la maniobra completa (Amarre, Permanencia y Salida del Terminal), la cual se encontrará lista para asistir en caso de zarpe de emergencia o corridas; a su vez, citada embarcación deberá contar con comunicación VHF Canal 16 y 09.

- Amarradores

La maniobra de amarre de la nave se realizará con el apoyo de un bote a motor, el cual transportará los buzos comerciales participantes (mínimo 02 buzos en el agua), quienes desempeñan la función de amarradores, debiendo pasar los chicotes de las espías a las rejeras que se encuentran sumergidas.

Asimismo, la partida de amarradores deberá contar con un talegón dotado de todos los elementos necesarios para la solución de los problemas que pudieren presentarse durante la amarra y desamarra de la nave, en buen estado.

16. Situaciones Especiales

16.1.- Acciones ante Anuncio de Mal Tiempo

(Lapso comprendido entre el conocimiento de aproximación de un frente de mal tiempo y vientos que fluctúen entre 20 y 30 nudos), para esta situación la nave amarrada al terminal deberá considerar el zarpe oportuno en forma previa a alcanzar los límites operacionales establecidos, asimismo mantener escucha permanente en canal 16 VHF, las emisión de informe meteorológico.

16.2.- Acciones ante Condición de Tiempo Variable

(Lapso comprendido entre el conocimiento de aproximación de un frente de mal tiempo y vientos entre 15 y 20 nudos), para esta situación la nave amarrada al terminal deberá:

Parar la descarga, y abandonar de forma inmediata el terminal con la totalidad de la tripulación a bordo objeto capear las condiciones de tiempo, manteniendo comunicación permanente con la Autoridad Marítima Local y con la Estación Base del Terminal Marítimo, utilizando comunicaciones VHF (Canal 16).

A su vez, la agencia de naves deberá informar a la nave respecto las condiciones de tiempo que se podrían vivir o que se viven, objeto de forma anticipada se tomen las medidas necesarias para alistar la nave.

16.3.- Acciones ante Condición de Mal Tiempo

(Viento entre 20 a 30 nudos), para esta situación la nave amarrada al terminal deberá:

Parar la descarga, y abandonar de forma inmediata el terminal con la totalidad de la tripulación a bordo objeto capear mal tiempo, y mantener comunicación permanente con la Autoridad Marítima Local y con la Estación Base del Terminal Marítimo, utilizando comunicaciones VHF (Canal 16).

A su vez, la agencia de naves deberá informar a la nave respecto las condiciones de tiempo que se podrían vivir o que se viven, objeto de forma anticipada se tomen las medidas necesarias para alistar la nave.

16.4.- Acciones ante Condición de Temporal

(Viento superior a 30 nudos), para esta situación la nave amarrada al terminal deberá:

Parar la descarga, y abandonar de forma inmediata el terminal con la totalidad de la tripulación a bordo objeto capear temporal, y mantener comunicación permanente con la Autoridad Marítima Local y con la Estación Base del Terminal Marítimo, utilizando comunicaciones VHF (Canal 16).

A su vez, la agencia de naves deberá informar a la nave respecto las condiciones de tiempo que se podrían vivir o que se viven, objeto de forma anticipada se tomen las medidas necesarias para que la nave zarpe.

16.5.- Acciones ante Condición Marejadas

En caso que la Autoridad Marítima Local efectúe la emisión y/o difusión de algún "Aviso Especial de Marejadas", la nave no podrá amarrar al terminal mientras dicha información se encuentre vigente.

Cuando el aviso sea emitido con la nave ya amarrada y en faena, el Terminal junto con el Capitán deberán programar la suspensión de la descarga previo al arribo del señalado fenómeno y, en caso necesario, zarpar con la debida anticipación a los límites operacionales establecidos precedentemente.

Si el fenómeno se presenta sin previo aviso por parte de la Autoridad Marítima Local, el Terminal junto con el Capitán deberán suspender en forma inmediata las faenas y abandonar de forma inmediata el terminal con la totalidad de la tripulación a bordo objeto capear las condiciones, manteniendo comunicación permanente con la Autoridad Marítima Local y con la Estación Base del Terminal Marítimo, utilizando comunicaciones VHF (Canal 16).

16.6.- Tsunami

En Estado de PRECAUCIÓN, el cual será informado por la Capitanía de Puerto de Hanga Roa a la nave que se encuentre amarrada al terminal, la que deberá cumplir lo siguiente:

Parar la descarga, prepararse para zarpar y mantener comunicación permanente con la Autoridad Marítima Local y con la Estación Base del Terminal Marítimo, utilizando comunicaciones VHF (Canal 16).

En Estados de ALERTA O ALARMA, los cuales serán informados por la Capitanía de Puerto de Hanga Roa a la nave que se encuentre amarrada al terminal, la que deberá cumplir lo siguiente:

Parar la descarga, zarpar de forma inmediata y oportuna (dependiendo de las horas de arribo de las olas a Isla de Pascua), dirigirse hacia aguas profundas (sobre 5 millas náuticas y un mínimo de 150 metros de profundidad) y mantener comunicación permanente con la Autoridad Marítima Local.

Para los tres estados (PRECAUCIÓN, ALERTA O ALARMA), no se deben desembarcar tripulantes a tierra, siendo la nave el lugar más seguro para la vida humana en el mar en este tipo de emergencias.

17. Otras Informaciones

17.1.- Resoluciones que aprueban Estudios de Maniobrabilidad

- La Resolución D.I.M. Y M.A.A. N° 12.600/03/372, de fecha 23 de marzo de 2011, que "Aprueba Definitivamente el Estudio de Maniobrabilidad y Dimensionamiento del Terminal Marítimo VINAPU Isla de Pascua".
- La Resolución D.I.M. Y M.A.A. N° 12.600/03/303, de fecha 06 de abril de 2016, que "Aprueba Definitivamente Adenda al Estudio de Maniobrabilidad del Terminal Marítimo VINAPU, Isla de Pascua, para Permitir la Operación de Nave de 80 Metros de Eslora".

17.2.- Fechas de Inspecciones Bienales en el Terminal Marítimo VINAPU

De acuerdo a Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo de fecha 08 de agosto de 2018, la última Inspección Bial de Rejeras, Cadenas y Ductos Submarinos del Terminal, fueron aprobadas según siguiente detalle:

- Flexibles Submarinos : 07 de mayo de 2018
- Rejeras y Cadenas : 17 de octubre de 2018

17.3.- Declaración de Cumplimiento PBIP en el Terminal Marítimo VINAPU

Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria N° 12600/O-74/PBIP/75/2016, de fecha 07 de noviembre de 2016.

17.4.- Otros Documentos

Resolución D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N°12.200/17 VRS. Del 03 de Septiembre de 2004, que "Fija determinación de las líneas de la más alta y más baja marea en sectores VINAPU, Hanga Roa, Hanga Roa – Hanga Piko y Hanga Piko, Comuna y Provincia de Isla de Pascua, Vta Región de Valparaíso.

18. Contactos

Capitanía de Puerto de Hanga Roa

Telefono : +56 32 2100222

Email : servicioscpcoa@directemar.cl
odm.maritgobharo@directemar.cl

Terminal Marítimo Vinapu

Jefe de Terminal : Sr. Alejandro MAURE Tuki

Email : amaure@enap.cl

Teléfonos : +56 32 2100158 – +56 32 2100258. Celular: +56993546104.

DERÓGASE, la Resolución C.P. HARO ORD. N° 12.600/83, de fecha 17 de Junio de 2014.

ANÓTESE y COMUNIQUESE, a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(ORIGINAL FIRMADO)

FERNANDO GALLEGOS RODRÍGUEZ
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE HANGA ROA

DISTRIBUCIÓN:

1. TERMINAL PETROLERO VINAPU.
2. AGENCIA DE NAVES MAOHI SERVICES.
3. C.J. Ia. Z.N.
4. D.S. O.M.
5. D.I.M. Y M.A.A.
6. S.H.O.A.
7. GM. VALP (Clin).
8. G.M. HARO.
9. ARCHIVO.