

C.P. QUI. ORD. N° 12.000/ 463 VRS

**ESTABLECE CONDICIONES DE
OPERACIÓN PARA BUQUES
MERCANTES EN LA BAHÍA DE
QUINTERO.**

QUINTERO, 12 de Octubre de 2012

VISTOS a) Ley de Navegación, promulgada por D.L. (M) N° 2222 del 21 de mayo de Mayo de 1978; b) La Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292 del 25 de Julio de 1953; c) El Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, aprobado por D.S. N° 1340 del 14 de Julio de 1941 y modificado por D.S. N° 359 del 27 de Abril de 1963; d) el D.S. N° 1 y D.S. N°2; e) El Reglamento de Practicaje y Pilotaje D.S. (M) 397 del 08 de mayo de 1985; f) La carta SHOA N° 4321; y con el propósito de dar seguridad y hacer eficientes las operaciones marítimas, cautelando debidamente la vida humana, el medio ambiente acuático, las naves y terminales de la bahía de Quintero.

RESUELVO:

FIJANSE las condiciones generales de operación para buques mercantes, muelles y terminales marítimos, con el objeto de dar seguridad y hacer eficientes las operaciones marítimas, cautelando la vida humana, la preservación del medio ambiente acuático, la seguridad de las naves e instalaciones portuarias en la bahía de Quintero.

1.- LIMITES DEL PUERTO, ZONA DE ESPERA DE PRACTICOS, ESQUEMA DE SEPARACION DE TRAFICO Y PUNTOS DE FONDEO A LA GIRA.

1.1 Límites del Puerto: Línea imaginaria comprendida entre Punta Liles y Punta Fráile.

1.2 Zona de espera de Práctico (Estación de Práctico): Área circular de 500 metros de radio cuyo centro está en L: 32° 44.9´ S y G: 071° 31.9´ W. Las naves que se aproximen a la zona de espera de práctico lo harán de manera de recalcar al punto con velocidad no mayor a 3 nudos.

1.3 Existe un Esquema de Separación de Tráfico debidamente dibujado en la Carta Náutica SHOA N° 4321, que establece la dirección del tráfico que deben seguir los buques que recalcan o zarpan en la Bahía de Quintero. Arrumbamiento del tráfico principal: 090° - 270°.

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

NOTA: Información gráfica, en Anexo E

2.- ASPECTOS GENERALES CON RESPECTO DE LAS MANIOBRAS PARA NAVES MERCANTES.

- 2.1 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). Adicionalmente, Agencias de Naves deberán confirmar dicho arribo, vía telefónica o a través de correo electrónico.
- 2.2 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.
- 2.3 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.
- 2.4 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, S.H.O.A número 4321 última edición y actualizada.
- 2.5 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 les asigne un punto de fondeo.
- 2.6 La Capitanía de Puerto podrá requerir que las naves cambien de fondeadero, o establecer determinados fondeaderos cuando circunstancias especiales lo ameriten.
- 2.7 Esta prohibido el fondeo de anclas en un radio de 500 metros de la Monoboya.-

- 2.8 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.
- 2.9 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 y/o retardar una maniobra solicitada. Será responsabilidad de las Agencias, advertir a los Capitanes de naves extranjeras esta situación.
- 2.10 Toda nave deberá contar con la cantidad de espías de largo standard indicadas en su "Certificado de Elementos de Amarre y adicionalmente, las requeridas según cada terminal Marítimo, dos anclas con suficientes paños de cadena conforme a su numeral de equipo y certificación, cabrestantes y molinetes funcionando. En general todos los elementos de maniobra deberán encontrarse en buen estado de mantenimiento, que permita su utilización para amarrar en forma normal y segura a muelles y terminales. Aquellas naves que no cuenten con espías, deberán informar a sus agencias con debida antelación objeto éstas soliciten el fondeo a la gira y coordinen la recepción y posterior entrega de los elementos de amarre.
- 2.11 Está prohibido el uso de alambres o de cualquier tipo de combinación espías-alambres para amarrar en sitios y terminales de la bahía de Quintero debido al peso y las distancias que deben ser trasladados.
Se exceptúa de esta prohibición, las rejeras utilizadas en cada terminal de boyas, las maniobras de amarre ejecutadas con las naves en el muelle GNL y en los amarres en maniobras de Alije.
- 2.12 La ejecución de maniobras simultáneas está prohibida en los terminales o sitios próximos y/o adyacentes.
- 2.13 Se realizarán maniobras nocturnas en los sitios o terminales habilitados cuando existan buenas condiciones de visibilidad, tiempo y mar, y no haya otros factores adversos a la nave o al entorno, que afecten la seguridad de las maniobras.
- 2.14 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 y / o atraque. Se utilizará como referente la información del diagrama de luz y oscuridad emitido diariamente por el SHOA (www.shoa.cl).
- 2.15 Toda nave que recale a la Bahía de Quintero cuya eslora sea igual o superior a 245 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 y/o Práctico de Servicio, con la debida antelación y previa a la solicitud vía SIAN.
Naves nacionales, que no utilizan el servicio de practicaje para fondeo y/o leva a la gira, podrán utilizar la asistencia de remolcador cuando así lo considere el Capitán.
- 2.16 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.

- 2.17 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 y /o provisiones.
- 2.18 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).
- 2.19 Toda maniobra deberá ser realizada como lo señalan los estudios de maniobrabilidad debidamente aprobados por la autoridad marítima.
- 2.20 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.

3.- SERVICIO DE PRACTICAJE.

- 3.1 Todas las maniobras se registrarán por lo dispuesto en el Reglamento de Practicaje y es obligatorio el uso de Práctico para toda maniobra dentro de los límites del puerto incluido fondear a la gira y levar ancla para zarpar; excepto para las naves de bandera chilena cuyos Capitanes podrán fondear y levar ancla sin asistencia de práctico y en aquellas ocasiones en que por razones debidamente calificadas el Capitán de Puerto autorice en forma excepcional.
- 3.2 Quedan exentas del uso de Práctico aquellas naves chilenas cuyos Capitanes, conforme al reglamento correspondiente, estén expresamente autorizados para no utilizar el Servicio de Practicaje en el puerto de Quintero, con excepción de las maniobras de practicaje que se efectúen en terminales marítimos petroleros y muelles distintos de Sitio n° 1.
- 3.3 Para efectuar corridas en muelle no es obligatorio el servicio de practicaje. Sin embargo, si este servicio es solicitado, se registrará por lo establecido en la reglamentación vigente, relacionado con el practicaje y tarifas. Además, deberá contar con los medios necesarios para efectuar dicha maniobra.
- 3.4 Toda nave de eslora igual o superior a 220 mts. usará dos (2) Prácticos para todas las maniobras en la Bahía de Quintero, como así también en los sitios y terminales que lo establezcan los respectivos estudios de maniobrabilidad respecto a naves de eslora menor a 220 metros.
- 3.5 Para naves de bandera extranjera que recalén a la Bahía, el embarco del Práctico será en la “Estación de Práctico”. Para el zarpe de todas las naves, el desembarco del Práctico será cuando la nave esté a rumbo seguro de salida y como mínimo a 1 cable de distancia del terminal o muelle más próximo.

4.- MANIOBRAS DE ABARLOAMIENTO / DESABARLOAMIENTO PARA ALIJE

Las maniobras de Abarloamiento a la gira serán efectuadas exclusivamente con el propósito de efectuar faenas de trasvasije de productos líquidos combustibles o gases licuados.

4.1 Límites operacionales y meteorológicos para las maniobras de Abarloamiento o Desabarloamiento.

Viento	Inferior a 18 nudos
Amplitud de ola	Inferior a 1 metro
Luz	Abarloamiento sólo con luz diurna / Desabarloamiento durante las veinticuatro horas
Niebla	Restringe ejecución de maniobras, debe haber una visibilidad superior a 0,5 millas
Limite de Operación	Se deberá detener la transferencia de carga y desconectar ductos flexibles cuando el viento alcance los 25 nudos sostenidos. En caso de presentarse marejadas y naves comiencen a balancear peligrosamente, deberá procederse a su Desabarloamiento

4.2 Como norma general todas las naves que se encuentren realizando trasvasijos, deberán cumplir y seguir estrictamente las recomendaciones establecidos en el "Ship to Ship Transfer Guide", editado por "International Chamber of Shipping" (ICS) y "Oil Companies International Marine Forum" (OCIMF) en su última edición vigente. Además deberá cumplirse con la reglamentación y normativas nacionales vigentes que regulan la manipulación del tipo de carga.

4.3 Para las faenas de alije la empresa que solicite el Abarloamiento, designará un "Capitán de Alije".de nacionalidad chilena y será responsable de su idoneidad profesional.

El "Capitán de alije" o STS Master, será responsable de hacer cumplir las exigencias y recomendaciones establecidas en las publicaciones nacionales e internacionales que regulan esta actividad y cualquier otra normativa o disposición reglamentaria aplicable a la seguridad de estas faenas como por ejemplo:

a.- En el caso de nave nacional y otra extranjera, el STS Master, deberá encontrarse a bordo de la nave extranjera con la debida antelación y previo al inicio de la maniobra de Abarloamiento con el objeto de coordinar la operación de ambas naves.

En el caso de que ambas naves sean extranjeras el STS Master, deberá encontrarse en la nave base o madre.

b.- Tendrá, además, la responsabilidad de contactar y coordinar la lancha con equipo de contención de derrame.

c.- Durante las maniobras de desabarloamiento deberá permanecer en el puente de gobierno de la nave base con su equipo de comunicaciones portatil en atención objeto de apoyar, en caso necesario, al Capitán que desarrolla la maniobra.

d.- Durante la faena de alije deberá coordinar la asistencia del remolcador para permitir que naves abarloadas se mantengan a una proa que evite el balance de riesgo. El remolcador asignado deberá encontrarse en atención permanente a las instrucciones del Capitán de Alije.

4.4 Las maniobras estarán supeditadas a las condiciones climáticas del momento, debiendo detenerse las faenas de trasvasije y desconectar cuando el balance de los buques alcance una intensidad tal, que pueda vencer la resistencia de las amarras o causar una tensión excesiva de los conductos flexibles.

- 4.5 La nave base será la de mayor eslora y / o desplazamiento, la que deberá estar fondeada con el ancla contraria a la banda de Abarloamiento (para el caso de Quintero, el ancla de babor) y con al menos 6 paños de cadena, dispondrá de personal suficiente y cabos para recibir las espías de la nave que abarloa. La nave que aproxima lo hará con el Práctico a bordo y los remolcadores de apoyo tomados. Se considerará de igual eslora a naves que no sobrepasen respecto de la otra en un 10% su eslora total.
- 4.6 Las defensas deberán estar instaladas en el costado de la nave base o en la que abarloa, si esta cuenta con defensas abordó (naves dedicadas específicamente a maniobras de alije), la nave que abarloa será la que, preferentemente, pasará las espías para el amarre, si es necesario, la nave base también podrá pasar espías o combinación de alambre con gaza sintética (tail rope), debiéndose utilizar un mismo tipo de elemento en todas las amarras, es decir, todas con combinado o todas con espías. Lo anterior, referido a las líneas de amarre que van en la misma posición de trabajo pudiendo ser distintos los spring de los largos.
- Lo anterior, deberá ser definido antes de iniciar la maniobra de abarloamiento y el plan de amarre entregado al práctico.(praccpqtr@directemar.cl)
- 4.7 Para realizar las maniobras de abarloamiento para faenas de alije, la nave base fondeará en siguientes puntos:
- a.-Q1 , L: 32° 45',443 S y G: 071°30',588 W, para naves de eslora superior 190 mts.
- b.- Q2 , L: 32° 45',443 S y G: 071° 30',058 W , para naves de eslora máxima 190 mts.
- 4.8 El terminal o solicitante de la faena de alije, deberá verificar, con anterioridad a la maniobra de Abarloamiento, los certificados correspondientes a los flexibles y defensas, incluidas las baby fenders, debiendo estar disponibles en caso ser requeridos por la AAMM para su control.
- 4.9 El terminal o solicitante, deberá disponer de una cuadrilla de conectadores con su matrícula "Traport" vigente y cuyo procedimiento de nombradas deberá ser efectuado ante la Autoridad Marítima mientras haya buque amarrado a terminal. Además de lo anterior, deberá enviar a la Oficina de Prácticos email praccpqtr@directemar.cl el diagrama de amarre considerando la secuencia y lugar de pasada de cada espía de acuerdo la disponibilidad y características de ambas naves.
- 4.10 Las naves de eslora superior a 95 mts. , usarán dos (2) remolcadores con un mínimo de 45 tons. bollard pull. Con todo, se debe tener presente que los medios de apoyo deberán ser siempre proporcionales a la nave que asisten, en lo relativo a potencia y tamaño.
- 4.11 En todas las maniobras de Abarloamiento se utilizarán dos lanchas de amarre y al desamarre sólo una. Antes del inicio de la maniobra de Abarloamiento y en las cercanías del punto de alije se deberá encontrar una embarcación con equipo de contención de derrame listo para ser usado en caso de emergencia, la que permanecerá en alerta (stand by) en las proximidades y en contacto con el Capitán de Alije, hasta el término de la faena y desconexión de los flexibles.

5.- FAENAS DE ENTREGA DE COMBUSTIBLE (BUNKER)

Las naves tipo abastecedor dedicadas a las faenas de entrega de “rancho” (bunkering) para sus maniobras se ceñirán a las normas especiales aquí indicadas y a las que le son aplicables de las maniobras de Abarloamiento antes dispuestas.

5.1 LIMITES OPERACIONALES Y METEOROLÓGICOS

a) Para las maniobras de Abarloamiento o Desabarloamiento.

Viento	Inferior a 18 nudos.
Amplitud de ola	Inferior a 1 metro.
Luz	Abarloamiento sólo con luz diurna / Desabarloamiento sin restricción.
Niebla	Restringe ejecución de maniobras, debe haber una visibilidad superior a 0,5 millas.

b) Límite de operación:

Se deberá detener la transferencia de carga y desconectar ductos flexibles cuando el viento alcance los 20 nudos sostenido.
En caso de presentarse marejadas y las naves comiencen a balancear peligrosamente, deberá procederse con debida antelación a su Desabarloamiento.

5.2 PARA LA NAVE ABASTECEDORA

- a) Las maniobras de abarloamiento y desabarloamiento a la gira, deberán ejecutarse con Práctico de Puerto y / o con Capitanes de Alta Mar debidamente autorizados, de acuerdo al artículo N° 20 del Reglamento de Practicaje y Pilotaje.
- b) El capitán de la nave abastecedora, antes de iniciar la maniobra de abarloamiento y bombeo de combustible, deberá dar cumplimiento a las recomendaciones indicadas en el “SHIP TO SHIP TRANSFER GUIDE” (PETROLEUM) de la I.C.S. / O.C.S.I.M.F.en su última publicación vigente, cuyas listas de chequeo operaciones deben ser firmadas por ambos Capitanes.
- c) La nave abastecedora, en las faenas de transferencia de combustible, debe dar cumplimiento estricto al “MANUAL DE OPERACIONES DE LA NAVE” y las disposiciones establecidas en MARPOL 73/78, incluidas sus respectivas enmiendas, EL PLAN DE CONTIGENCIA “SOPEP”, debe ser conocido a cabalidad por los Oficiales y Tripulantes.
- d) La nave abastecedora deberá informar vía radial a la Capitanía de Puerto de Quintero, la hora de conexión, inicio de bombeo, término de bombeo, inicio de soplado y desconexión.
- e) Antes de iniciar el bombeo del petróleo y hasta el término de la desconexión de las naves involucradas, deberá instalarse entre proa y popa del buque que entrega, barreras oceánicas de contención, desplegadas y adosadas en forma magnética entre ambos cascos, de manera tal que puedan contener hidrocarburo en caso de un derrame. Las barreras no podrán tener senos en los extremos que permitan la filtración del producto derramado.

- f) Deberá mantener en la cercanía una lancha de apoyo objeto verificar oportunamente el adecuado posicionamiento magnético de las barreras considerando las variaciones de altura producto de la transferencia de combustible.
- g) La dotación de la nave abastecedora, debe ser idónea, capacitada y entrenada conforme a las normas del convenio "S.T.C.W.-78" y sus respectivas enmiendas.
- h) El Capitán de la nave abastecedora, será el responsable del cumplimiento de todas las medidas de seguridad para efectuar las maniobras de abarloadamiento y las faenas de transferencia de combustible, además esta nave efectuará semestralmente la certificación del test de presión de los flexibles en presencia de la Comisión Local de Inspección de Naves de la Gobernación Marítima de Valparaíso.
- i) Los buques que efectúan bunkering deberán poseer "Searchlight" (Pantalla intrínsecamente segura) en el sector de la faena.
- j) Está prohibida la entrega de rancho a naves abarloadadas en faenas de alije.
- k) Está prohibido, realizar maniobras de bunkering con naves atracadas a muelle o en terminales.

5.3 PARA LA NAVE RECEPTORA

- a) El capitán de la nave receptora, deberá dar estricto cumplimiento a las recomendaciones indicadas en el "SHIP TO SHIP TRANSFER GUIDE" (PETROLEUM) de la I.C.S. / O.C.S.I.M.F. en su última edición vigente.
- b) La nave receptora, en las faenas de transferencia de combustible, debe dar cumplimiento estricto al "MANUAL DE OPERACIONES DE LA NAVE" y las disposiciones establecidas en MARPOL 73/78, incluidas en el PLAN DE CONTIGENCIA "SOPEP".
- c) La nave receptora de combustible, en las faenas de abarloadamiento deberá tener personal suficiente para recibir espías y para cubrir las estaciones de proa y popa con comunicaciones directas.
- d) Los buques que efectúan bunkering deberán poseer "Searchlight" (Pantalla intrínsecamente segura) en el sector de la faena.
- e) El Capitán de la nave receptora, deberá entregar con antelación a la nave abastecedora un plano donde indique puntos de amarre y lugar exacto de la toma de combustible, para conocimiento de la dotación involucrada en la maniobra.

5.4 CONSIDERACIONES Y ASIGNACIÓN DE RECURSOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS MANIOBRAS DE ABARLOADAMIENTO Y DESABARLOADAMIENTO PARA EFECTUAR FAENAS DE RANCHO

- a) Esta maniobra será realizada cuando la nave base, se encuentre fondeada preferentemente en los puntos de alije "Q1" o "Q2".
- b) No obstante lo anterior, también se podrá efectuar faenas de rancho en otros lugares de la bahía en que las naves hayan sido fondeadas, dentro de los límites del puerto, sólo si las condiciones de mar y viento lo permiten, y con la autorización previa de la Autoridad Marítima local.
- c) Ambas naves deberán mantener durante toda la maniobra, permanente escucha en Canal 16 VHF Marítimo, además, del canal VHF acordado por ambas naves para la ejecución de la maniobra.
- d) Para abarloadar y desabarloadar, las naves de eslora inferior a 80 metros deberán disponer de una lancha doble hélice con capacidad para maniobrar y pasar espías en caso sea necesario y dos lanchas de potencia y tamaño adecuado a lo menos 4,13 ton de BP o su equivalente en HP cada una, para apoyar como remolcador.

- e) Para abarloar y desabarloar, las naves de eslora igual o superior a 80 metros y hasta 95 metros deberán disponer de una lancha doble hélice con capacidad para pasar espías y un medio de apoyo de potencia de 15 ton de BP o dos lanchas de potencia y tamaño adecuado a lo menos de 7,5 ton de BP o su equivalente en HP cada una, para apoyar como remolcador.

6. CONDICIONES GENERALES RELACIONADAS CON EL SERVICIO DE REMOLCADORES

Para la ejecución de todas las maniobras de amarre, desamarre, abarloamiento, desabarloamiento y en algunas maniobras de fondear y llevar a la gira, el uso de remolcadores es obligatorio. La cantidad de remolcadores a utilizar y su potencia de "Bollard Pull" requerida, corresponderá al fijado en la presente RESOLUCIÓN, que se deriva del "Estudio de Maniobrabilidad" aprobado para cada sitio o terminal, según proceda, sin embargo podrá requerirse un mayor número de remolcadores de acuerdo a condiciones meteorológicas u otras que así lo ameriten.

- 6.1 Los remolcadores que operen en la Bahía de Quintero deberán mantener su certificación vigente, incluyendo su certificado de "Bollard pull". Deberán mantenerse operativos y con sus elementos de maniobra en buen estado. Contarán con la cantidad de espías suficientes para remolcar por la proa o popa, debiendo ser de una resistencia igual al doble de su bollard pull como mínimo. Además deberán estar provistos de defensas apropiadas en su casco para evitar dañar a las naves mercantes durante las faenas. A lo menos un remolcador de cada empresa operadora de remolcadores en el puerto, deberá contar con equipo contra incendio (FI-FI) capaz de apoyar un incendio en naves a la gira o amarradas a terminal.
- 6.2 Las fallas o desperfectos que afecten su capacidad normal de maniobra, deberán ser informados oportunamente a la Autoridad Marítima, quedando suspendidos temporalmente para maniobrar hasta superar el inconveniente, previa inspección correspondiente.
- 6.3 Los patrones de los remolcadores, tanto de cargo como suplentes, deberán contar con la experiencia operacional y el conocimiento de las condiciones meteorológicas y oceanográficas particulares de la Bahía de Quintero, así como también de las particularidades de las maniobras que se realizan comúnmente en Quintero.
- 6.4 Mensualmente la Capitanía de Puerto de Quintero coordinará con las Agencias que poseen remolcadores y que operan en la bahía de Quintero, la disponibilidad de estas naves, objeto confeccionar el rol de guardia de remolcadores para emergencias y condiciones de mal tiempo. Los cuales deberán encontrarse a disposición de la Autoridad Marítima Local, objeto apoyar ante eventuales emergencias que surjan en la bahía de Quintero.
- 6.5 Será responsabilidad de la Agencia Armadora del Remolcador que se encuentre de guardia, proveer un relevo si éste llegara a ausentarse de la jurisdicción, informando oportunamente dicha situación a la AAMM.
- 6.6 Ante emergencias mayores, como incendios, varadas, colisiones, terremotos, tsunamis etc., la Autoridad Marítima podrá disponer el alistamiento de todos los remolcadores surtos en la bahía de Quintero para asistir a las naves en peligro, ya sea a la gira o amarrados a sitios y terminales de boyas.

7. CONDICIONES GENERALES RELACIONADAS CON EL SERVICIO DE LANCHAS

Las lanchas que operen en la atención de las naves (transferencia de práctico, de amarre/desamarre, transporte de pasajeros, rancho, etc.) deberán encontrarse en estado operativas y con su certificación vigente, debiendo cumplir con las siguientes condiciones adicionales, además de las estipuladas en el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina a bordo de las Naves y Litoral de la República, para embarcaciones menores:

- 7.1 Toda maniobra que involucre el Servicio de Practicaje deberá contar una lancha dedicada exclusivamente a la transferencia de prácticos, debiendo cumplir además con lo estipulado en la Directiva DGTM Ordinario N° O-08/001. Cumplido este servicio podrá ser utilizada también como apoyo en las maniobras si reúne las características y potencia necesarias para pasar espías o carnerear durante un tiempo no prolongado. Los operadores o administradores de muelles y terminales podrán requerir lanchas de apoyo en maniobras de amarre/desamarre de acuerdo a sus respectivos estudios de maniobrabilidad.
- 7.2 Sin perjuicio de lo anterior, la dotación de las lanchas que atiendan o asistan a naves en maniobras de atraque, desatraque, amarre, desamarre, abarloadamiento o desabarloadamiento, estará conformada por: 1 (un) Patrón, 2 (dos) tripulantes. Además, se exigirá como mínimo, 02 (dos) personas con experiencia suficiente para actuar como amarradores y con su matrícula de "Trabajador Portuario" vigente.
- 7.3 El Patrón de la Lancha deberá velar por la eficiencia y seguridad de las maniobras que le corresponda participar, haciendo énfasis en la seguridad, tanto de la dotación, como de amarradores y pasajeros; siendo el responsable que abordo se utilicen los elementos de protección y salvamento apropiados.
- 7.4 El personal de amarradores, no formará parte de la dotación de la embarcación, sin embargo, estará bajo las ordenes del patrón de ésta, quien los instruirá para efectos de las maniobras de amarre o desamarre y manipulación de las espías en las lanchas, boyas o duques de alba. Dicho personal cumplirá las funciones como Traport.
- 7.5 El personal a bordo deberá hacerlo con chaleco salvavidas aprobado por la DGTM y MM, y su diseño debe permitir a los tripulantes la suficiente libertad de movimientos para operar en forma segura.
- 7.6 Toda embarcación que efectúe maniobras en condiciones de baja visibilidad, deberá contar con equipo de radar y personal capacitado para operarlo (curso OMI de operador de radar).
- 7.7 Todas las embarcaciones deberán poseer equipo de VHF base (no portátil) y al menos 01 equipo VHF portátil, con los canales y frecuencias marítimas respectivas, especialmente los canales 08-13-16-68-69-74-75 y 76. El personal que opere el equipo, deberá estar en posesión de la Licencia de Radiotelefonista Restringido.

8. CONDICIONES GENERALES RESPECTO A LAS AGENCIAS DE NAVES

Las Agencias de Naves, deberán dar estricto cumplimiento a la Reglamentación Marítima vigente, relacionado con sus obligaciones y responsabilidades.

- 8.1 Las Agencias de naves son las responsables de comunicar a la Autoridad Marítima en forma oportuna y con la debida anticipación de a lo menos 24 horas, las respectivas recaladas de sus naves a la bahía de Quintero.

Deberán mantener informados a los Capitanes de las naves las condiciones de operación, las perspectivas de atraque / amarre a sitios, terminales y/o fondeaderos en la bahía de Quintero y toda información relevante para la operación marítima de las naves bajo su representación.

- 8.2 Las Agencias que tengan naves en la Bahía de Quintero, deberán designar un representante de la empresa, con facultades de resolver e interactuar con la Autoridad Marítima, quien además deberá permanecer ubicable y disponible en todo momento durante la estadía de las naves en la bahía.

- 8.3 Ante condiciones meteorológicas adversas que afecten a la Bahía de Quintero, las Agencias deberán informar a los Capitanes sobre la situación, con el objeto que éstos adopten las medidas de seguridad en forma oportuna, como reforzar amarras, solicitar la concurrencia de un práctico y apoyo de Remolcador al costado con el objeto de prolongar su operación en muelle o suspender las faenas de trasvasije, mantener la dotación completa a bordo y eventualmente, el alistamiento de las máquinas y de la nave para un eventual zarpe de emergencia.

- 8.4 Las Agencias serán las responsables de informar a los respectivos Capitanes sobre el cumplimiento permanente de las leyes, normas, reglamentos nacionales vigentes y directiva de operación del puerto. También serán responsables y encargadas de informar oportunamente a la Autoridad Marítima antes del arribo y durante la estadía de las naves en el puerto, de cualquier falla, accidente o impedimento que pueda restringir la capacidad de maniobra del buque bajo su representación.

- 8.5 Las Agencias serán responsables de informar con debida antelación a las naves que recalén a la Bahía de Quintero, especialmente durante la época de Invierno, que éstas deberán asegurar en todo momento una autonomía tal que les permita efectuar drifting en caso que la autoridad marítima solicite que las naves deban salir de puertos ,terminales y/o fondeaderos por razones de seguridad u otras situaciones relacionadas con avisos de mal tiempo.(Ver 2.2.3).

- 8.6 Las Agencias deben utilizar la página web www.directemar.cl seleccionando la opción "Atención a la Nave" para efectuar las solicitudes de Practicaje. Sin perjuicio de lo anterior y como una forma de complementar y optimizar el Servicio, las Agencias deberán mantener informado al VTS y Práctico de Servicio de los requerimientos especiales, modificaciones y alteraciones a las solicitudes de practicaje en especial cambios en el horario de la maniobra, anulaciones y/o de los recursos inicialmente asignados.

- 8.7 Las agencias serán responsables de confirmar que toda nave agenciada en Quintero, disponga de la carta Shoa N° 4321 actualizada.

9. MUELLES Y TERMINALES MARÍTIMOS

9.1 Los Dueños de Muelles y/o Terminales Marítimos, Administradores, Operadores, o aquellos que bajo cualquier otro título, nombre y modalidad comercial, tengan responsabilidad en la operación de muelles, sitios, boyas de amarre, etc., serán los responsables de mantenerlos en buenas condiciones de operación y con estudios de maniobrabilidad al día, permitiendo el atraque /amarre de naves en forma segura, debiendo estar provistos de las suficientes defensas, bitas, iluminación del frente de atraque, de tal modo de hacer segura la permanencia y el ingreso de las naves a sus respectivos sitios o terminales. Deberán determinar las áreas de exclusión, especialmente en los terminales en que se transfiera cargas liquidas tales como LPG.

Finalmente los operadores de los muelles o terminales marítimos son los principales guardianes de la seguridad de sus respectivas instalaciones, por tanto son ellos los que deben evaluar si su sitio está seguro o no, antes y durante la permanencia de una nave en el frente de atraque o amarre.

9.2 Deberán mantener vigente la batimetría de sus respectivos muelles y terminales, con el correspondiente visado del SHOA en especial cuando la bahía sea afectada por tsunami.

9.3 Serán los responsables de mantener en buen estado las marcas y enfilaciones, tanto diurnas como nocturnas, que permitan las maniobras de ingreso de acuerdo al correspondiente "Estudio de Maniobrabilidad".

9.4 Deberán realizar las mantenciones semestrales, anuales y bienales de boyas, rejas, muertos, flexibles, etc., y su correspondiente certificación, según lo establecido en el reglamento pertinente.

9.5 En circunstancias que un sitio o terminal presente problemas estructurales, cómo defensas en mal estado o falta de defensas, muelles colapsados, bitas de amarre en mal estado, etc. Deberá informar a la Autoridad Marítima, la que evaluará y resolverá en definitiva, antes de ejecutar maniobras, si es del caso restringir la operación o disponer medidas de seguridad adicionales, como el aumento de las defensas, apoyo de remolcadores, mayor número de amarras etc. y eventualmente suspender la maniobra solicitada.

9.6 Uso de Reloj de Marea se autorizará para efectos comerciales, debiendo la respectiva Agencia de Naves solicitar su empleo por escrito, con a lo menos 24 horas de anticipación, adjuntando una "Carta Consentimiento" del Capitán de la Nave y otra del muelle correspondiente e indicando los datos de la nave (nombre, bandera, eslora, manga y calados estimados de arribo y zarpe a proa y popa), ETA y tipo de faena de la nave involucrada(carga o descarga), sitio de atraque, hora de atraque, hora en el cual la nave tendrá el calado autorizado.

Durante la operación de descarga, se deberá tener presente la verificación de calados con el objeto de solicitar ,con la debida antelación, la maniobra de desatraque en el caso de que se estime no podrá cumplir con los calados permitidos antes de la baja marea.

- 9.7 Ante avisos de tiempo variable y mal tiempo emitidos por la Autoridad Marítima se establecerá lo siguiente:

Muelles:	Suspenderán faenas de carga/descarga, dispondrán personal suficiente para reforzar amarras y / o largado de espías en caso que la nave deba salir.
Terminales:	De Transferencia iniciarán las faenas de desconexión, para lo cual deberán disponer de una cuadrilla abordo, con el personal suficiente que permita realizar esta maniobra cuando se disponga.

- 9.8 La Autoridad Marítima, teniendo una evaluación y análisis de la evolución del frente de mal tiempo, dispondrá la salida de las naves del Terminal, el desatraque del Muelle, o llevar a la gira para salir a capear el temporal fuera de la Bahía. Esta gestión será coordinada con agencias respectivas. (Ver. ANEXO A, Punto 3, b1)

10.- COMUNICACIONES Y FUENTES DE INFORMACIÓN

10.1 Comunicaciones por VHF

- Canal 16 : Canal de enlace
Canal 14 : Canal de trabajo de la Autoridad Marítima
Canal 08-13-68-69- 74-75-76 : Uso exclusivo para maniobras de practicaje otros canales

Otros usuarios (de acuerdo al Reglamento UIT).

- 10.2 Los agentes de naves, que tengan buques en la bahía, deberán informar oportunamente a la Capitanía de Puerto sus teléfonos fijos y móviles para estar contactados permanentemente.
- 10.3 Las comunicaciones con la Autoridad Marítima se podrán efectuar a las siguientes direcciones y teléfonos:
Dirección : 21 de mayo N° 1012 Quintero
Email : cpquintero@directemar.cl
Fono : 032-2930057, 032-2931559 Materias de índole general
Fono : 137 emergencias marítimas
- 10.4 Los administradores de muelles y terminales marítimos mantendrán sus números telefónicos actualizados y atendidos por personal responsable mientras tengan naves atracadas o amarradas, para permitir el enlace expedito entre la Autoridad Marítima y su representante.

11.- CASOS EXTRAORDINARIOS Y EXCEPCIONALES

- 11.1 Cuando se presenten situaciones extraordinarias y excepcionales no contempladas en la presente Resolución, que ocurran en forma intempestiva, tales como presencia de malas condiciones climáticas, sismos, derrames, incendios, avisos de tsunami, fallas de cualquier naturaleza que pudieran afectar a las naves, etc., que impidan la ejecución de la maniobra solicitada, el Práctico Oficial y / o Práctico de Servicio en conjunto con el Capitán de la nave involucrada, en base a la experiencia y a la naturaleza del impedimento, resolverán oportunamente suspendiendo o abortando las maniobras solicitadas e informando oportunamente al Oficial de Servicio o Capitán de Puerto de la decisión adoptada.

CP. QUI. ORD. N° 12.000/463 VRS.

DEL: 12 – OCTUBRE - 2013

11.2 La Autoridad Marítima resolverá en definitiva cuando se presenten solicitudes especiales que afecten directamente la seguridad de las naves. Los antecedentes correspondientes deberán ser presentados con la suficiente antelación para ser estudiados y analizados por la Autoridad.

11.3 Aquellos usuarios que deseen innovar en los estándares y criterios implementados en la Bahía de Quintero, deberán efectuar la solicitud formalmente a lo menos con 36 horas y acompañados del correspondiente estudio de maniobrabilidad e informes técnicos pertinentes para ser estudiados, analizados y resueltos en consecuencia.

11.4 Ante situaciones que afecten operativamente el accionar de las naves, sitios y terminales en la Bahía de Quintero u otras áreas pertenecientes a la jurisdicción, y se produzcan conflictos de intereses entre las partes en disputa, será la Autoridad Marítima que, de acuerdo a las atribuciones contempladas en las leyes, resuelva en consecuencia o elevará los antecedentes a instancias superiores según corresponda.

12.- INSPECCIONES y VETTING.

12.1 Quedan prohibidas toda clase de inspecciones a las naves durante las faenas de atraque/desatraque o amarre/desamarre.

12.2 Toda inspección no importa su naturaleza, deberá realizarse con la nave a la gira antes y / o después de las efectuar sus faenas.

12.3 En el caso de inspecciones que consideren la observación de las naves operando en terminal, éstas no deberán producir distracción o falta de concentración del personal de la nave en faenas de carga /descarga.

12.4 Ante las "Vetting Inspections" efectuadas por personas extranjeras, éstas deberán estar reconocidas en Chile, y contar con la documentación adecuada para tal efecto, siendo responsabilidad de las Agencias informar, oportunamente, a la AAMM y Policía de Investigaciones de Chile el requerimiento y cumplimiento de lo anterior.

13.- ANEXOS

ANEXO "A" Instrucciones de seguridad para períodos de mal tiempo.

ANEXO "B" Comunicaciones.

ANEXO "C" Código de señales

ANEXO "D" Fija las condiciones de operación en muelles y terminales marítimos.

ANEXO "E" Puntos de Fondeo Referentes.

QUINTERO, 12 de Octubre de 2012

(FIRMADO)

JAVIER VASQUEZ VASQUEZ
CAPITAN DE FRAGATA LT.
CAPITAN DE PUERTO DE QUINTERO

Distribucion:
Al anverso.

A N E X O “A”

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD PARA LOS PERIODOS DE MAL TIEMPO

1.- DISPOSICIONES GENERALES

- 1.1 La Autoridad Marítima obtendrá los pronósticos y avisos meteorológicos desde el Centro Meteorológico de la Armada, los que serán la base para conocer la aproximación de sistemas frontales y para establecer la condición de tiempo en la bahía de Quintero.
- 1.2 No obstante lo anterior, y a pesar de no haber un pronóstico de mal tiempo, la Autoridad Marítima podrá establecer restricciones a las maniobras de las naves mercantes cuando en la jurisdicción se presenten condiciones locales anómalas de tiempo o mar que afecten a los buques atracados o amarrados a los muelles y terminales.
- 1.3 Según evolucione el frente y en uso de sus facultades, la Capitanía de Puerto restringirá las maniobras de buques y embarcaciones en la bahía, estableciendo el cumplimiento del Rol de Guardia de Seguridad para remolcadores, lanchas, amarradores, etc, pudiendo ordenar en forma preventiva la salida de muelles y terminales, la suspensión total de maniobras y finalmente, cerrar el puerto.
- 1.4 Los períodos de mal tiempo o de fuertes marejadas que afectan a la bahía de Quintero, se presentan normalmente entre los meses de Marzo a Septiembre y son causados por los frentes que provienen desde el oeste con vientos y oleaje del norte.
- 1.5 Es facultad privativa de la Capitanía de Puerto disponer las medidas preventivas para resguardar la seguridad de las personas, naves, instalaciones portuarias y el medio ambiente acuático durante períodos de mal tiempo o cualquier otra condición que afecte la jurisdicción, tales como cerrazones por niebla, marejadas o bravezas de mar.
- 1.6 Ante un aviso de mal tiempo emitido por la Capitanía de Puerto, las Agencias deberán informar a los Capitanes sobre dicha situación, para que éstos adopten las medidas de seguridad oportunamente, tales como cerrar las tapas escotillas, mantener la dotación completa a bordo, embarcar la cuadrilla de desconexión, parar el bombeo y desconectar, alistar las máquinas de las naves para efectuar el zarpe, previa coordinación con Servicio de Tráfico de Naves (VTS).

En caso de aviso de marejada emitidos por la Capitanía de Puerto, las Agencias deberán informar a los Capitanes sobre la situación, para que éstos adopten las medidas de seguridad oportunamente, tales como reforzar amarras, solicitar el apoyo de un remolcador al costado con la asistencia a bordo de un práctico, cerrar las tapas escotillas, mantener la dotación completa a bordo, embarcar la cuadrilla de desconexión, parar el bombeo y desconectar, alistar las máquinas de las naves para un eventual zarpe de emergencia.

- 1.7 A medida que el frente vaya evolucionando en sus diferentes fases, el Capitán de Puerto en conjunto con VTS, Práctico Oficial y/o Práctico de Servicio, irán evaluando periódicamente los parámetros establecidos para determinar la “Condición del Puerto ” que corresponda.
- 1.8 El establecimiento de la “Condición del Puerto” será difundida por VHF y mediante el Código de Señales, según se describe en Anexos “B” y “C” de la presente resolución. (Considerar actuales formatos en anexos B y C).

- 1.9 Se debe tener presente que la mejor forma de soportar un frente, es adoptando las medidas de seguridad con suficiente antelación, ya que la disponibilidad de medios de apoyo como, remolcadores, lanchas, amarradores, suelen ser limitados para reaccionar en pleno ante un mal tiempo.
- 1.10 Las presentes disposiciones son aplicables y obligatorias para los Agentes de Naves, Capitanes de Naves y Artefactos Navales, Patrones de Embarcaciones Menores, Administradores de Clubes de Yates, Administradores de Terminales Marítimos y de Muelles, Sindicatos de Pescadores, Concesionarios de Balnearios, etc.
- 1.11 La condición de “Puerto Cerrado” también podrá establecerse por orden de la Capitanía de Puerto, cuando se tenga motivos especiales, atribuibles a causas diferentes de los efectos de un frente, tales como ejercicios de combate contra la contaminación, trabajos de mantención, alerta o alarma de tsunami, etc., en tales casos el Capitán de Puerto dispondrá la suspensión total o parcial de las maniobras en la Bahía de Quintero.
- 1.12 No obstante lo indicado en los puntos anteriores, cada dueño o administrador de terminales o muelles podrá tomar resguardos previos y/o adicionales a los indicados por la autoridad marítima, con el objeto de salvaguardar la integridad y operatividad de sus instalaciones.

2.- SEÑALES DE ESTADO DEL TIEMPO

- 2.1 Las señales de tiempo, diurnas y nocturnas de la Capitanía de Puerto de Quintero, se izarán en la torre de señales ubicada en la repartición y cabezo del muelle perteneciente a la empresa ASIMAR S. A., según se muestran en ANEXO “C”.
- 2.2 Las mencionadas señales deberán reconocerse oficialmente como disposición de la Autoridad Marítima, aclarándose que éstas constituyen un indicador de tiempo presente.
- 2.3 Las señales indicadoras de tiempo serán las que se señalan a continuación:

- a) Condición de TIEMPO NORMAL. Ninguna señal izada.
- b) Condición de TIEMPO VARIABLE. Señal Diurna Gallardete N°2.

Viento entre 18 – 25 nudos Señal Nocturna. Luz (Verde)

Hay pronóstico de aproximación frontal, comienza a bajar la presión barométrica, a sentirse el aumento del viento desde el norte y del oleaje, o comienza a rolar al SW y a disminuir el viento y la marejada en la etapa post frontal.

- c) Condición de MAL TIEMPO, Señal Diurna una Esfera Negra

Viento entre 25 – 35 nudos y marejada en aumento

Señal Nocturna una Luz (Roja)

- d) Condición de TEMPORAL , Señal Diurna dos esferas Negras

Viento sobre 35 nudos y fuerte marejada

Señal Nocturna dos Luces Rojas

3.- RESTRICCIONES A LAS MANIOBRAS:

a) Condición de TIEMPO NORMAL: Permite efectuar operación normal en la Bahía de Quintero, a menos que exista una condición de marejada, baja visibilidad por neblina entre otras no consideradas en el Plan Local de Mal Tiempo.

b) Ante un aviso de Mal Tiempo (Pre – Frontal):

b1) La Capitanía de Puerto, teniendo una evaluación y análisis de la evolución de la aproximación frontal, oportunamente dispondrá la salida de las naves de los terminales y muelles o llevar a la gira para zarpar a capear fuera de la bahía.

La salida de las naves se efectuará preferentemente en el siguiente orden:

a.- Buques fondeados a la gira

b.- Abarloados

c.- Muelles

d.- Terminales Marítimos

b2) Cuando la Autoridad Marítima lo disponga, las naves atracadas suspenderán sus faenas de carga / descarga, trincando tapas escotillas, grúas, plumas, etc., reforzarán sus espías y/o alistarán sus máquinas para estar en condiciones de zarpar, mantendrán a bordo al Capitán y la correspondiente dotación de seguridad, adoptarán medidas para reforzar amarras o abandonar los sitios cuando sea necesario.

b3) De igual forma, los buques que se encuentren en transferencia de líquidos y gases licuados en los terminales o a la gira, coordinarán el embarco de la cuadrilla para efectuar la desconexión cuando se disponga, permanecerán atentos y listos para maniobrar.

b4) Los Prácticos, de acuerdo a las órdenes de la Autoridad Marítima previo a requerimiento a través del Sistema Integrado de Atención a las Naves (SIAN), procederán a desamarrar las naves de muelles y terminales, en resguardo de la seguridad de la vida humana, de las propias naves, de las instalaciones portuarias y del medio ambiente acuático.

b5) Las naves que deban desatracar de muelles o largar de los terminales marítimos, deberán salir a capear el mal tiempo fuera de los límites del puerto.

c) Condiciones de Tiempo Variable, Mal Tiempo o Temporal:

c1) En estas condiciones, se suspende todo tipo de maniobra, incluyendo el zarpe de embarcaciones menores dentro de la Bahía, según la evolución del frente.

c2) El remolcador de guardia surto en la bahía, deberá estar listo a operar ante el requerimiento del Capitán de una nave o del Capitán de Puerto.

d) POST- FRONTAL: (posterior al paso del frente que originó el mal tiempo)

d1) Las maniobras de atraque, amarre a muelles o terminales marítimos podrán ser autorizadas a medida que las condiciones meteorológicas vayan mejorando. A pesar de lo anterior, deberá mantenerse las medidas de seguridad y atención para evitar cualquier anomalía o dificultad producto de las marejadas o cambios en la dirección de los viento.

- d2) Las empresas administradores de Muelles y Terminales Marítimos, deberán remitir a la Autoridad Marítima vía correo electrónico (vtsquintero@directemar.cl y servicioscpqtr@directemar.cl), el reporte de estado de sus instalaciones, previo a inspección técnica, objeto informar si se encuentran en condición normal de operación.
- d3) Cuando se hayan normalizado los parámetros de operación al interior de la Bahía, se establecerá la condición de “Tiempo Normal”, autorizándose la realización de maniobras a todo tipo de naves, de acuerdo a la siguiente prioridad:
- a.- Fondeo a la gira de Naves de Pabellón Nacional (Según asignación de punto de fondeo indicado por VTS).
 - b.- Amarre a Terminales Marítimos.
 - c.- Atraque a Muelles.
 - d.- Abarloamientos.
 - e.- Fondeos a la Gira de naves de pabellón extranjero (Según las prioridades instruidas por los muelles y terminales marítimos a las agencias de naves respectivas).
- e) Condiciones Especiales:
- e1) Cuando por razones de bravesas, viento o neblina de tipo local, no asociada a un frente o debido a cualquier otro fenómeno climático que afecte las maniobras al interior de la Bahía de Quintero, la Capitanía de Puerto restringirá el tráfico de embarcaciones menores o naves mercantes. Dicha información será difundida por VHF en canal 16 estableciéndose la “Condición de Puerto Cerrado”.
- e2) La condición de Puerto Cerrado carecerá de señalización en el mástil de la Capitanía de Puerto, las indicaciones particulares a cada situación serán informadas periódicamente por difusión en canal 16, correo electrónico, fax o vía telefónica.

QUINTERO, 12 de Octubre de 2012

(FIRMADO)

JAVIER VASQUEZ VASQUEZ
CAPITAN DE FRAGATA LT.
CAPITAN DE PUERTO DE QUINTERO

Distribucion:
Idem C.P.P.

A N E X O “B”

COMUNICACIONES

1.- GENERALIDADES:

Para mantener las comunicaciones que requieren las Condiciones de Operación en la bahía de Quintero, en particular para difundir las instrucciones de seguridad durante los periodos de mal tiempo, se hace necesario contar con un enlace expedito entre la Autoridad Marítima y todas las entidades que participan del quehacer Marítimo y Portuario.

2.- DISPOSICIONES:

2.1 El cierre y apertura del puerto es informado a la Gobernación Marítima de Valparaíso, inmediatamente mediante aplicación en el sistema la cual mantiene actualizada la condición del puerto correspondiente.

2.2 Las condiciones de tiempo, serán informadas de la siguiente forma:

- a) Alcaldías de Mar, Clubes de Yates, Terminales Marítimos y Agencias de Naves, vía teléfono, VÍA Email y por difusión VHF en canal 09.
- b) Naves y embarcaciones vía VHF y por el mástil de señales de la Capitanía de Puerto.
- c) Capitanía de Puerto de Quintero difundirá por VHF, canal 16, la condición del puerto cada vez que se establezca condición de tiempo variable, mal tiempo, temporal o puerto cerrado, al momento de producirse cambios y / o las evoluciones de mal tiempo.

2.3 Las comunicaciones por VHF se transmitirán:

CANAL 16 : Canal de llamada y enlace.
CANAL 70 : DSC Llamada Selectiva Digital
CANAL 09 : Canal de difusión

2.4 Toda novedad o requerimiento de información debe hacerse a la Capitanía de Puerto de Quintero a los siguientes números:

TELEFONO Y FAX : 032 – 2930057
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO : (EMERGENCIA 137)

NOTA: Desde un teléfono celular, el llamado al número 137 lo comunica con la Capitanía de Puerto de Valparaíso.

QUINTERO, 12 de Octubre de 2012

(FIRMADO)

JAVIER VASQUEZ VASQUEZ
CAPITAN DE FRAGATA LT.
CAPITAN DE PUERTO DE QUINTERO

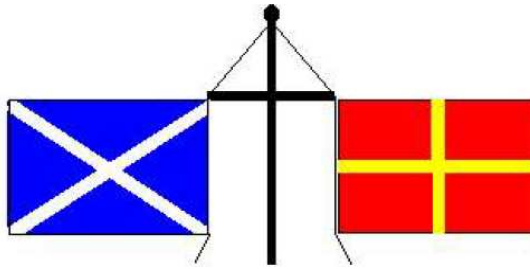
Distribucion:
Idem C.P.P.

ANEXO "C"

CÓDIGO DE SEÑALES

SEÑALES DEL TIEMPO

Esta bandera indica que queda suspendido el tráfico de embarcaciones menores en la bahía por mal tiempo



Esta bandera indica que queda suspendido todo tráfico y las faenas de carga y descarga debiendo amarrarse lanchas y remolcadores

DE DIA	DE NOCHE
<p><u>VARIABLE</u></p> <p>1 Gallardete</p>	<p><u>VARIABLE</u></p> <p>1 Farol verde</p>
<p><u>MAL TIEMPO</u></p> <p>1 esfera</p>	<p><u>MAL TIEMPO</u></p> <p>1 Farol rojo</p>
<p><u>TEMPORAL</u></p> <p>2 esferas</p>	<p><u>TEMPORAL</u></p> <p>2 Faroles rojos</p>

Estas señales corresponden a la carta sinóptica del momento

NOTA.- La señal de Mal Tiempo debe interpretarse como un pronóstico de vientos del Norte de fuerza 4 a 7 y que perturban en la bahía el movimiento marítimo, situación considerada ya como amenazante para los efectos de las medidas de previsión que deben adoptarse para tales casos.

QUINTERO, 12 de Octubre de 2012

(FIRMADO)

JAVIER VASQUEZ VASQUEZ
CAPITAN DE FRAGATA LT.
CAPITAN DE PUERTO DE QUINTERO

Distribucion:
Idem C.P.P.

A N E X O “D”

FIJA CONDICIONES DE OPERACIÓN EN MUELLES Y TERMINALES MARÍTIMOS

1.- MUELLES

Nombre	PUERTO VENTANAS
Propietario	PUERTO VENTANAS S.A.
Nombre y/o numeración del sitio	SITIO N° 1
Eslora Máxima	125 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	10.000 TM / 12.000 TM
Calado máximo	Bitá N° 1 : 7,20 mts Bitá N° 2 : 7,36 mts Bitá N° 3 : 7,82 mts Bitá N° 4 : 8,00 mts
Amarras	Proa : 4 espías largas. (03 en eslora menor a 84 metros) Popa : 4 espías largas, 1 través y 1 espía a la boya. Naves de eslora menor a 84 metros amarrarán mínimo 03 espías largas
Fondea	Ancla de Estribor
Banda de atraque	Babor separado de muelle distancia no menor a 6 metros

Condiciones Especiales:

Prohibido el uso de alambres de amarra

Remolcadores y Lanchas para maniobras :

Nave de eslora menor a 84 metros usará 2 lanchas al amarre y desamarre, una con capacidad de carnereo y otra para pasar espías.

Nave de eslora igual o superior a 84 metros, usará 2 remolcadores al amarre y desamarre, de bollard pull igual o superior a 45 tons. más una lancha para pasar o largar espías.

Nave equipada con hélice lateral de proa, podrá utilizar al desamarre, 1 remolcador de bollard pull igual o superior a 45 tons. más una lancha con capacidad de pasar espías.

Límites operacionales:

Viento	Inferior a 18 nudos.
Amplitud de ola	Inferior a 1 metro.
Luz	Sin restricción.
Nebolina	Maniobras restringidas (evaluará en el momento).

Observaciones y/o disposiciones de seguridad:

Las nave atracada quedara a una distancia de 6 a 10 metros separado del muelle y a no menos de 25 metros de la nave atracada a sitio 3.

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 de acuerdo a Stability Book correspondiente.

Nombre	PUERTO VENTANAS
Propietario	PUERTO VENTANAS S.A.
Nombre y/o numeración del sitio	SITIO N° 2
Eslora Máxima	200 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	30.000 TM / 54.000 TM
Calado máximo	Bitá N° 1 : 7,10 mts Bitá N° 8 : 9,55 mts Bitá N° 2 : 7,55 mts Bitá N° 9 : 9,55 mts Bitá N° 3 : 7,55 mts Bitá N° 10 : 9,80 mts Bitá N° 4 : 8,10 mts Bitá N° 11 : 10,10 mts Bitá N° 5 : 8,55 mts Bitá N° 12 : 10,70 mts Bitá N° 6 : 8,90 mts Bitá N° 13 : 11,60 mts Bitá N° 7 : 9,10 mts Bitá N° 14 : 12,30 mts
Amarras	Proa : 4 espías largas y 2 springs Popa : 4 espías largas, 2 springs y 1 espía a la boya
Fondea	Ancla de Babor
Banda de atraque	Estribor a muelle

Condiciones Especiales:

Prohibido el uso de alambres de amarra.

Remolcadores y Lanchas para maniobras .

Naves de eslora igual o superior a 180 metros, 2 remolcador de bollard pull igual o superior a 45tons al atraque y desatraque , más una lancha con capacidad de pasar espías.

Nave de eslora menor a 180 metros	a.- Sin hélice lateral de proa, 2 remolcador de bollard pull igual o superior a 45tons. más una lancha con capacidad de pasar espías para el atraque y desatraque b.- Equipada con hélice lateral de proa, podrá utilizar al desatraque, un (01) remolcador de bollard pull igual o superior a 45 tons. más una lancha con capacidad de pasar espías.
-----------------------------------	--

Límites operacionales:

Viento	Inferior a 18 nudos.
Amplitud de ola	Inferior a 1 metro.
Luz	Sin restricción.
Neblina	Maniobras restringidas (evaluará en el momento).

Observaciones y/o disposiciones de seguridad:

Con la nave atracada, el tráfico de personas podrá ser el acceso principal del muelle o por lancha.

La nave atracada con proa a tierra deberá contar con el apoyo de un remolcador tomado a popa y la permanencia de un práctico abordo durante toda la operación.

Los límites para maniobrar y permanecer en el muelle se reducen a 15 nudos de viento y altura de ola 0,80 metros.

En circunstancias especiales, debidamente calificadas por el Capitán de Puerto, en las que se deba maniobrar con urgencia excediendo los límites operacionales vigentes, se empleará dos remolcadores de bollard pull igual o superior a 40 ton; dos embarcaciones de apoyo y dos prácticos.

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 de acuerdo a Stability Book correspondiente.

Nombre	PUERTO VENTANAS
Propietario	PUERTO VENTANAS S.A.
Nombre y/o numeración del sitio	SITIO N° 3
Eslora Máxima	200 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	45.000 TM / 54.000 TM
Calado máximo	Bitá N° 1 : 10,90 mts (extremo Este del sitio 3) Bitá N° 3 : 11,70 mts
Amarras	Proa : 4 espías largas y 2 springs Popa : 4 espías largas, 2 springs
Fondea	Ancla de Estribor
Banda de atraque	Babor a muelle

Condiciones Especiales:

Prohibido el uso de alambres de amarra.

Remolcadores y Lanchas para maniobras .

Naves de eslora igual o superior a 180 metros, 2 remolcador de bollard pull igual o superior a 45tons al atraque y desatraque , más una lancha con capacidad de pasar espías.

Nave de eslora menor a 180 metros	a.- Sin hélice lateral de proa, 2 remolcador de bollard pull igual o superior a 45tons. más una lancha con capacidad de pasar espías para el atraque y desatraque b.- Equipada con hélice lateral de proa, podrá utilizar al desatraque, un (01) remolcador de bollard pull igual o superior a 45 tons. más una lancha con capacidad de pasar espías.
-----------------------------------	--

Límites operacionales:

Viento	Inferior a 18 nudos.
Amplitud de ola	Inferior a 1 metro.
Luz	Sin restricción.
Neblina	Maniobras restringidas (evaluará en el momento).

Observaciones y/o disposiciones de seguridad:

La nave atracada deberá mantener una distancia, hacia proa y/o popa; de separación de a lo menos 25 metros respecto a las naves que se encuentren en sitio 5 y/o sitio 1

Con la nave atracada, el tráfico de personas podrá ser el acceso principal del muelle o por lancha.

La nave atracada con proa a tierra deberá contar con el apoyo de un remolcador tomado a popa y la permanencia de un práctico abordado durante toda la operación.

Los límites para maniobrar y permanecer en el muelle se reducen a 15 nudos de viento y altura de ola 0,80 metros.

En circunstancias especiales, debidamente calificadas por el Capitán de Puerto, en las que se deba maniobrar con urgencia excediendo los límites operacionales vigentes, se empleará dos remolcadores de bollard pull igual o superior a 40 ton; dos embarcaciones de apoyo y dos prácticos.

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 de acuerdo a Stability Book correspondiente.

Nombre	PUERTO VENTANAS
Propietario	PUERTO VENTANAS S.A.
Nombre y/o numeración del sitio	SITIO N° 5
Eslora Máxima	245 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	68.157 TM / 84.405 TM
Calado máximo	Bitá N° 1 : 13,8 mts Bitá N° 3 : 14,3 mts (extremo Este del sitio 5)
Amarras	Proa : 4 espías largas y 2 springs Popa : 4 espías largas, 2 springs
Fondea	Ancla de Estribor
Banda de atraque	Babor a muelle

Condiciones Especiales:

Prohibido el uso de alambres de amarra.

Remolcadores y Lanchas para maniobras .

Naves de eslora igual o superior a 180 metros, 2 remolcador de bollard pull igual o superior a 45tons al atraque y desatraque , más una lancha con capacidad de pasar espías.

Nave de eslora menor a 180 metros	<p>a.- Sin hélice lateral de proa, 2 remolcador de bollard pull igual o superior a 45tons. más una lancha con capacidad de pasar espías para el atraque y desatraque</p> <p>b.- Equipada con hélice lateral de proa, podrá utilizar <u>al desatraque</u>, un (01) remolcador de bollard pull igual o superior a 45 tons. más una lancha con capacidad de pasar espías.</p>
-----------------------------------	--

Límites operacionales:

Viento	Inferior a 18 nudos.
Amplitud de ola	Inferior a 1 metro.
Luz	Sin restricción.
Neblina	Maniobras restringidas (evaluará en el momento).

Observaciones y/o disposiciones de seguridad:

La nave atracada deberá mantener una distancia, hacia proa y/o popa; de separación de a lo menos 25 metros respecto a la nave que se encuentre en sitio 3.

Con la nave atracada, el tráfico de personas podrá ser el acceso principal del muelle o por lancha.

La nave atracada con proa a tierra deberá contar con el apoyo de un remolcador tomado a popa y la permanencia de un práctico abordo durante toda la operación.

Los límites para maniobrar y permanecer en el muelle se reducen a 15 nudos de viento y altura de ola 0,80 metros.

En circunstancias especiales , debidamente calificadas por el Capitán de Puerto, en las que se deba maniobrar con urgencia excediendo los límites operacionales vigentes, se empleará dos remolcadores de bollard pull igual o superior a 40 ton; dos embarcaciones de apoyo y dos prácticos.

Para el caso específico de naves de esloras superiores a 220 metros, se incorpora un tercer remolcador a la maniobra.

En circunstancias especiales, debidamente calificadas por el Capitán de Puerto, en las que se deba maniobrar con urgencia excediendo los límites operacionales vigentes, se empleará dos remolcadores de bollard pull igual o superior a 40 ton; dos embarcaciones de apoyo y dos prácticos.

Nombre	T. MARÍTIMO QUINTERO OXIQUM
Propietario	OXIQUM S. A.
Nombre y/o numeración del sitio	OXIQUM NORTE
Eslora Máxima	225 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	42.000 TM / 56.000 TM
Calado máximo	12,4 mts
Amarras	Proa : 4 espías largas, 2 springs y 1 espía de través Popa : 4 espías largas, 2 springs y 1 espía a la boyá.
Fondea	Ancla de Estribor
Banda de atraque	Babor a muelle

Condiciones Especiales:

Prohibido el uso de alambres de amarra.

Remolcadores y Lanchas para maniobras

Naves de eslora igual o superior a 180 metros y hasta 225 mts, 2 remolcador de bollard pull igual o superior a 45tons. más una lancha con capacidad de pasar espías al atraque y desatraque.

Nave de eslora menor a 180 metros	<p>a.- Sin hélice lateral de proa, 2 remolcador de bollard pull igual o superior a 45tons. más una lancha con capacidad de pasar espías al atraque y desatraque</p> <p>b.- Equipada con hélice lateral de proa, podrá utilizar <u>al desatraque</u>, un (1) remolcador de bollard pull igual o superior a 45 tons. más una lancha con capacidad de pasar espías.</p>
-----------------------------------	--

Límites operacionales:

Viento	Inferior a 18 nudos.
Amplitud de ola	Inferior a 1 metro.
Luz	Sin restricción.
Neblina	Maniobras restringidas (evaluará en el momento).

Observaciones y/o disposiciones de seguridad:

Naves de eslora hasta 211 metros, podrán maniobrar con un práctico.- sin restricción de luz.

Naves de eslora superior a 211 metros y hasta 225mts, deberán maniobrar con dos prácticos y luz diurna para el atraque.

Con la nave atracada, el tráfico de personas, con excepción del personal de Oxiquim, será por lancha.

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 de acuerdo a Stability Book correspondiente.

Nombre	T. MARÍTIMO QUINTERO OXIQUM
Propietario	OXIQUM S. A.
Nombre y/o numeración del sitio	OXIQUM SUR
Eslora Máxima -1	225 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	53.000 TM / 70.000 TM
Eslora Máxima - 2	226 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	51.000 TM / 68.000 TM
Calado máximo	12,4 mts
Amarras	Proa : 4 espías largas, 2 springs y 1 espía de través Popa : 4 espías largas, 2 springs y 1 espía a la boya
Fondea	Ancla de Babor
Banda de atraque	Estribor a muelle

Condiciones Especiales:

Prohibido el uso de alambres de amarra.	
Remolcadores y Lanchas para maniobras	
Naves de eslora igual o superior a 180 metros y hasta 226 mts, 2 remolcador de bollard pull igual o superior a 45tons. más una lancha con capacidad de pasar espías para el atraque y desatraque.	
Nave de eslora menor a 180 metros	a.- Sin hélice lateral de proa, 2 remolcador de bollard pull igual o superior a 45tons. más una lancha con capacidad de pasar espías al atraque y desatraque. b.- Equipada con hélice lateral de proa, podrá utilizar <u>al desatraque</u> , un (1) remolcador de bollard pull igual o superior a 45 tons. más una lancha con capacidad de pasar espías.

Límites operacionales:

Viento	Inferior a 18 nudos.
Amplitud de ola	Inferior a 1 metro.
Luz	Sin restricción.
Neblina	Maniobras restringidas (evaluará en el momento).

Observaciones y/o disposiciones de seguridad:

Naves de eslora hasta 211 metros, podrán maniobrar con un práctico. Sin restricción de luz.	
Naves de eslora superior a 211 metros y hasta 226 mts, deberán maniobrar con dos prácticos y luz diurna para el atraque.	
Con la nave atracada, el tráfico de personas, con excepción del personal de Oxiquim, será por lancha.	
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 de acuerdo a Stability Book correspondiente.	

Nombre	TERMINAL MARÍTIMO GAS NATURAL LICUADO
Propietario	GNL QUINTERO
Nombre y /o numeración del sitio	GNL
Eslora Máxima Autorizada (provisoria)	345 metros (Resolución 12.600/03/1469 de 15-Oct-2010)
DWT máximo / Desplazamiento Máximo	130.157 TM / 178.579 TM
Calado máximo	12,2 metros
Fondea	NO fondea
Amarras	No menos de 16 espías Proa : 3 espías largas, 2 springs y 3 espías de través Popa : 3 espías largas, 2 springs y 3 espías de través
Banda de atraque	Babor a muelle

Condiciones Especiales:

Se deberá considerar el "Diagrama de Amarre" para cada nave, el cuál será enviado por el terminal con antelación no menor a 24 hrs de la maniobra.

Remolcadores y Lanchas para maniobras

Naves en maniobras de atraque y desatraque en condiciones ambientales normales utilizarán 4 remolcadores ASD, con un mínimo de 50 toneladas de bollard pull cada uno. Naves del tipo QFLEX utilizarán como mínimo 4 remolcadores ASD con 230 ton de BP en conjunto. Naves del tipo QMAX utilizarán como mínimo 4 remolcadores ASD con 290 ton de BP en conjunto.

Persona Responsable de la maniobra de amarre / desamarre del Terminal	La persona responsable del amarre y desamarre deberá informar al práctico si el terminal se encuentra en condiciones de recibir la nave de acuerdo a los parámetros establecidos debiendo comunicar cualquier anomalía.
---	---

Permanencia en el muelle.

Cuando el pronóstico meteorológico indique vientos de componente Norte por aproximación frontal igual o superior a 20 nudos, la nave deberá abandonar el sitio con debida antelación.

Cuando el pronóstico meteorológico indique vientos de componente Sur sostenidos igual o superior a 20 nudos, se analizará con debida antelación el comportamiento de la nave objeto evaluar la necesidad de contar con dos remolcadores amarrados al costado del buque y listos a carnear cuando el práctico lo indique.

Se adoptarán medidas para reforzar amarras y/o abandonar el sitio cuando sea necesario.

Límites operacionales para naves tipo aprobadas

Viento	Inferior a 18 nudos.
Altura de ola significativa	Inferior a 1,0 metro.
Período ola Significativa	NO superior a 12 segundos.
Corriente	0,3 nudos.
Luz	Sin restricción de luz.
Neblina	Maniobras restringidas (evaluará en el momento).

Límites operacionales para naves QFLEX y QMAX

Viento	Inferior a 10 nudos componente Norte. Inferior a 15 nudos componente Sur.
Altura de ola significativa	Inferior a 1,0 metro.
Período ola Significativa	NO superior a 12 segundos.
Corriente	0,3 nudos.
Luz	Sin restricción de luz.
Neblina	Maniobras restringidas (evaluará en el momento).

CP. QUI. ORD. N° 12.000/463 VRS.

DEL: 12 – OCTUBRE - 2013

Observaciones y/o disposiciones de seguridad con la nave atracada:

Durante la permanencia en el muelle , se deberá contar con un remolcador de capacidad Fi-Fi ubicado fuera del área de seguridad del muelle en condiciones de asistir a la nave en el momento en que se requiera. Los tres remolcadores restantes se deberán encontrar dentro de la Bahía de Quintero en condiciones operativas.

Observaciones o disposiciones de seguridad con la nave a la gira:

Salvo solicitud del Terminal GNL o de la nave, no se requerirá mantener un RAM de guardia a su costado.

Prohibición de Maniobras simultáneas:

Iniciada la maniobra de aproximación y hasta el término del giro de la nave, queda prohibido efectuar maniobras simultáneas en Mono Boya, Oxiquim Sur, Multicrudo , Barcaza , LPG, El Bato y Abarloamientos en Zona Alije.

Iniciada la maniobra de desatraque , esta prohibición, se mantendrá hasta que la nave pueda navegar en forma segura.

Zona de exclusión:

Se establece zona de exclusión en un circulo de 250 mts de radio centrado en el manifold de la nave GNL.

Remolcador de Guardia GNL

El remolcador de guardia GNL con capacidad FI-FI (1), permanecerá en constante alistamiento, en una ubicación cercana para brindar asistencia al buque y al terminal.

Servicio de Remolcadores:

Cualquier requerimiento de servicio de los remolcadores que se encuentren en atención a la nave, por ejemplo carnereo en caso marejada, deberá considerar un práctico a bordo de la nave GNL quién dirigirá la maniobra.

Nota: Aprobación final sujeta al cumplimiento de lo estipulado en resolución 12.600/1469 del 15 de octubre de 2012 con sus anexos Ay B.

Nombre	MUELLE ASIMAR
Propietario	ASIMAR LTDA.
Nombre y /o numeración del sitio	LADO ESTE
Eslora Máxima Petrolero / Desp. Máx	83 metros / 4.371 Tons
Eslora Máxima Cargero / Desp. Máx	126,5 metros / 9.206 tons
Calado máximo	5,80 metros
Fondea	Ancla de Estribor
Banda de atraque	Babor a Muelle
Amarras	Proa : 3 espías largas y 2 springs Popa : 3 espías largas y 2 springs
Naves Petroleros deberán mantener UKC no inferior a 0,87 metros.	
Naves Cargeras deberán mantener UKC no inferior a 0,98 metros.	

Condiciones Especiales:

Remolcadores y Lanchas para maniobras

Naves de Carga de eslora superior a 83 metros, utilizarán para el atraque y desatraque dos (2) remolcadores de bollard pull igual o superior a 30 tons. más una lancha con capacidad de pasar espías
Naves Petroleras de tipo bunkering, <u>con hélice lateral a proa</u> , utilizarán para el atraque y desatraque, un (1) remolcador de bollard pull igual o superior a 17,2 tons., en caso de no tener hélice lateral a proa deberá considerar 2 remolcadores de iguales características.
Naves de eslora hasta a 83 metros <u>con hélice lateral a proa</u> , utilizarán para el atraque y desatraque un (1) remolcador de bollard pull igual o superior a 17,2 tons., en caso de no tener hélice lateral a proa deberá considerar 2 remolcadores de iguales características.
Se utilizará una lancha con capacidad de pasar espías.

Límites operacionales:

Viento	Inferior a 12 nudos.
Amplitud de ola	Inferior a 0,5 metros.
Luz	Sólo diurna para atraque y desatraque..
Neblina	Maniobras restringidas (evaluará en el momento).

Observaciones y/o disposiciones de seguridad:

Naves de bandera extranjera deberán considerar la permanencia de un práctico abordado durante la estadía de la nave atracada a muelle.
Para maniobrar con naves de eslora superior a 83 metros, se deberá retirar boya de amarre de pesquera ubicada en cercanías del canaliza de entrada a muelle.
El amarre y desamarre será con dos prácticos para naves de eslora superior a 83 metros.
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 de acuerdo a Stability Book correspondiente.

2.- TERMINALES

Nombre	TERMINAL PETROLERO MULTIBOYA
Propietario	ENAP REFINERIAS
Nombre y /o numeración del sitio	MULTICRUDO
Eslora Máxima	250 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	100.000 TM / 121.000 TM
Calado máximo	12,9 metros
Fondea	Anclas de Estribor y Babor
Amarras	Proa Rejera de Babor y estribor (Provee el Terminal) Boya Popa Babor : 3 espías largas Boya Popa Estribor : 3 espías largas Boya Popa Centro : 3 espías largas

Condiciones Especiales:

Prohibido el uso de alambres de amarra en reemplazo de espías de amarre

Remolcadores y Lanchas para maniobras de amarre y desamarre.

Naves de eslora hasta 179,9 metros, 2 remolcador de bollard pull **igual o superior a 35tons.** más una lancha con capacidad de pasar espías.

Naves de eslora igual o superior a 180 metros y hasta 250 mts, 2 remolcador de bollard pull **igual o superior a 45tons.** más una lancha con capacidad de pasar espías.

Lancha para el amarre y desamarre: 2 ejes, 2 timón y 5 ton de bollard pull BP o su equivalente en HP, como mínimo.

Límites operacionales:

Viento	Inferior a 18 nudos.
Amplitud de ola	Inferior a 1,5 metro.
Luz	Sin restricción.
Neblina	Maniobras restringidas (evaluará en el momento).

Observaciones y/o disposiciones de seguridad:

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 de acuerdo a Stability Book correspondiente.

Nombre	TERMINAL GASERO
Propietario	ENAP REFINERIAS
Nombre y /o numeración del sitio	LPG
Eslora Máxima Autorizada (Provisoria)	185 metros (Resolución 12.600/1226 de 11-Sep-2012)
DWT máximo / Desplazamiento máximo	44.500 TM / 54.841 TM
Calado máximo	10,18 metros
Fondea	Anclas de Estribor y Babor
Amarras	Proa Rejera de Babor y estribor (Provee el Terminal) Boya Popa Babor : 3 espías largas Boya Popa Estribor : 3 espías largas Boya Popa Centro : 3 espías largas

Condiciones Especiales:

Prohibido el uso de alambres de amarra en reemplazo de las espías.

Remolcadores y Lanchas para maniobra.

Naves utilizará dos remolcadores de bollard pull igual o superior a 45tons. más una lancha con capacidad de pasar espías para el amarre y desamarre.

Lancha para el amarre y desamarre: 2 ejes, 2 timón y 5 ton de bollard pull BP o su equivalente en HP como mínimo.

Límites operacionales:

Viento	Inferior a 18 nudos.
Amplitud de ola	Inferior a 1,5 metro.
Luz	Sin restricción.
Neblina	Maniobras restringidas (evaluará en el momento).

Nota: Aprobación final sujeta al cumplimiento de lo estipulado en resolución 12.600/1226 del 11 de Septiembre de 2012.

Nombre	TERMINAL BARCAZAS
Propietario	ENAP REFINERIAS
Nombre y /o numeración del sitio	BARCAZAS
Eslora Máxima	95,18 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	4.080 TM / 5.400 TM
Calado máximo	5,49 metros
Fondea	No
Amarras	Boya Proa : 3 espías largas. Boya Popa Babor : 2 espías largas. Boya Popa Estribor : 2 espías largas.

Condiciones Especiales:

Prohibido el uso de alambres de amarra en reemplazo de las espías de amarra

Remolcadores y Lanchas para maniobras de amarre y desamarre.

Naves de eslora igual o superior a 80 metros y hasta 95,18 mts, usará un medio de apoyo como remolcador de a lo menos 10 ton de BP o su equivalente en HP más una lancha con capacidad de pasar o largar espías.

Naves de eslora inferior a 80 metros, usará un medio de apoyo como remolcador de a lo menos 8,26 ton de BP o su equivalente en HP más una lancha con capacidad de pasar o largar espías.

Lancha para el amarre y desamarre: 2 ejes, 2 timón y 5 ton de bollard pull BP o su equivalente en HP como mínimo.

Límites operacionales:

Viento	Inferior a 18 nudos.
Amplitud de ola	Inferior a 1,5 metro.
Luz	Sin restricción.
Neblina	Maniobras restringidas (evaluará en el momento).

Observaciones y/o disposiciones de seguridad:

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 de acuerdo a Stability Book correspondiente.

Nombre	TERMINAL MONOBOYA
Propietario	ENAP REFINERIAS
Nombre y/o numeración del sitio	MONOBOYA
Eslora Máxima	345 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	350.000 TM / 404.150 TM
Calado máximo	Sin restricción
Amarras	Naves que amarren a monoboya deben contar a proa con sistema stoppers para afirmar cadenas de amarre, este deberá ser doble, en naves con eslora máxima igual o superior a 250 metros. Proa : 2 espías provistas por el terminal

Condiciones Especiales:

Se requiere que la nave tenga dos mensajeros de 1 pulgada de diámetro y largo standard, 220 metros, más dos espías de 6", elementos necesarios para virar las líneas desde la monoboya.
Remolcadores y Lanchas de amarre.
Naves de desplazamiento hasta 150.000 toneladas usarán en todas las maniobras de amarre y desamarre como mínimo un remolcador de 50 toneladas de bollard pull.
Naves de Desplazamiento superior a 150.001 toneladas usarán en todas las maniobras de amarre y desamarre dos remolcadores de 50 toneladas de bollard pull cada uno.
Toda nave usará 2 lanchas para el amarre y desamarre.

Límites operacionales:

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

Observaciones y/o disposiciones de seguridad:

Nave que amarre / desamarre de la monoboya, independiente de su eslora, será obligatorio el uso de dos (2) Prácticos.
La Nave una vez amarrada en forma segura a la monoboya, mantendrá un práctico a bordo y deberá considerar el uso de un remolcador de a lo menos 50 toneladas de bollard pull amarrado a popa durante toda la operación de la nave objeto evitar que por condiciones de viento, mar o corriente deriven la nave hacia la monoboya.

Nombre	SHELL – EL BATO
Propietario	COPEC
Nombre y /o numeración del sitio	EL BATO
Eslora Máxima	250 metros (Resolución 12.600/1077 de 13-Ago-2009)
DWT máximo / Desplazamiento máximo	100.000 TM / 130.000 TM
Calado máximo	12,5 metros
Fondea	Anclas de Estribor y Babor
Amarras	Proa Rejera de Babor y estribor (Provee el Terminal) Popa Babor : 3 espías largas Popa Estribor: 3 espías largas Popa Centro : 3 espías largas

Condiciones Especiales:

Prohibido el uso de alambres de amarra en reemplazo de las espías de amarra
Naves de eslora hasta 140 mts, NO usarán rejeras.
Naves de eslora hasta 95 mts, usarán cuatro espías a popa (dos por banda).

Remolcadores y Lanchas para maniobras de amarre y desamarre.

Naves de eslora igual o superior a 95 metros y hasta 250 mts, 2 remolcador de bollard pull igual o superior a 45tons. más una lancha con capacidad de pasar espías.
Naves de eslora inferior a 95 metros, usará un medio de apoyo como remolcador de a lo menos <u>11,0 ton de BP</u> o su equivalente en HP más una lancha con capacidad de pasar o largar espías.
Lancha para el amarre y desamarre: 2 ejes, 2 timón y 5 ton de bollard pull BP o su equivalente en HP como mínimo.

Límites operacionales:

Viento	Inferior a 18 nudos.
Amplitud de ola	Inferior a 1,5 metro.
Luz	Sin restricción.
Neblina	Maniobras restringidas (evaluará en el momento).

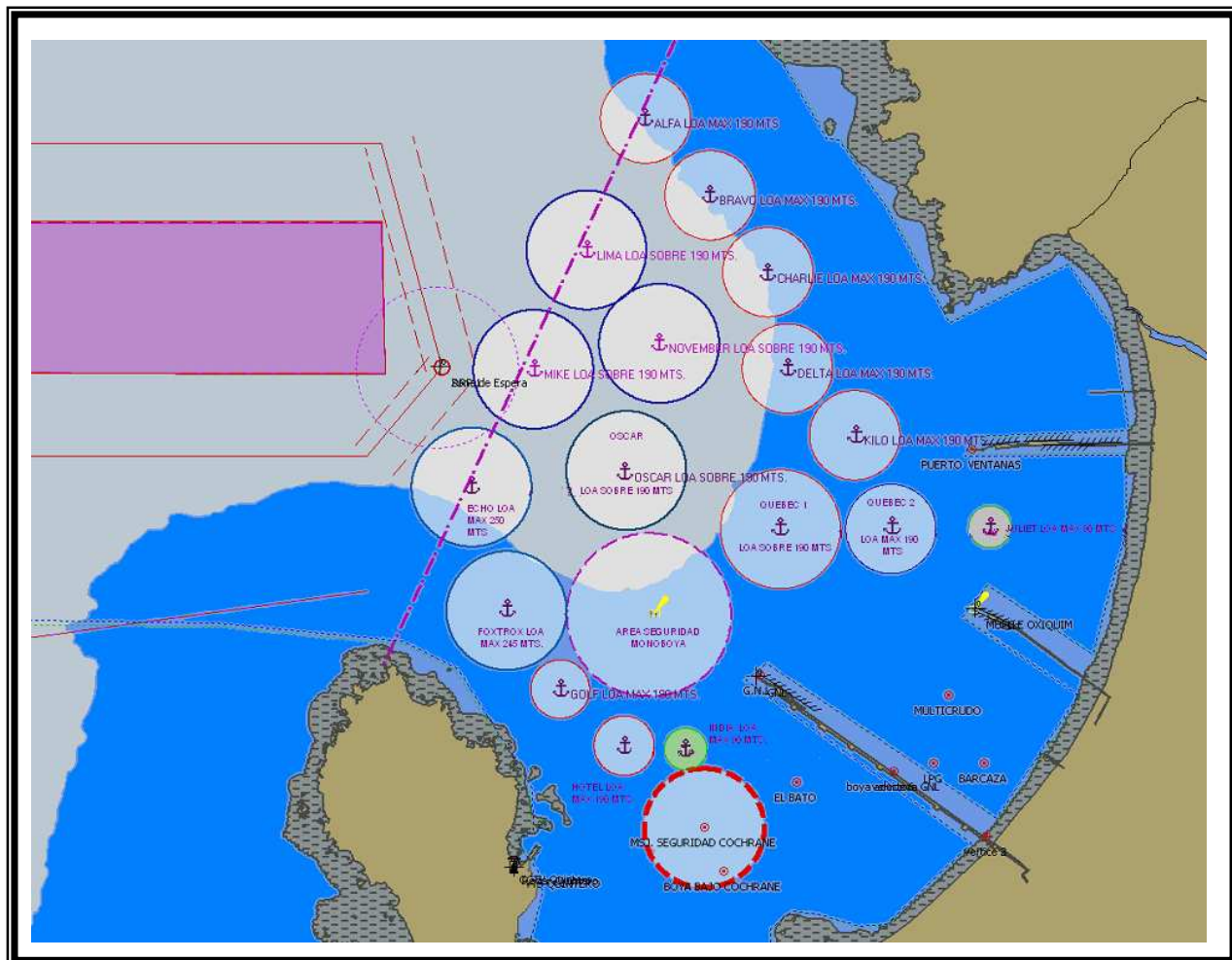
Observaciones y/o disposiciones de seguridad:

El amarre y desamarre será con dos prácticos para naves de eslora igual o superior a 95 metros.
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 de acuerdo a Stability Book correspondiente.

Nota: Aprobación final sujeta al cumplimiento de lo estipulado en resolución 12.600/1077 del 13 de Agosto de 2009.

ANEXO "E"

PUNTOS DE FONDEO A LA GIRA



ANOTESE, COMUNIQUESE Y DISTRIBUYASE, a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(FIRMADO)

JAVIER VASQUEZ VASQUEZ
CAPITAN DE FRAGATA LT.
CAPITAN DE PUERTO DE QUINTERO

Distribucion:
Idem C.P.P.

Distribucion:

1. ENAP S.A.
2. OXIQUM S.A.
3. COPEC S.A.
4. GNL Departamento Marítimo
5. Puerto Ventanas S.A.
6. Asimar S.A.
7. Agencia de Naves Inchcape Shipping Services B.V.
8. Agencia de Naves Ultramar Agencias Marítimas Ltda.
9. Agencia de Naves Ian Taylor S.A.
10. Agencia de Naves A. J. BROOM S. A. C.
11. Agencia de Naves SAAM S.A.
12. Agencia de Naves Marítima Valparaíso Chile S.A.
13. Agencia de Naves N y K Sudamérica Ltda.
14. Agencia Marítima B&M S.A.
15. Agencia Marítima Agunsa S.A.
16. Agencia Marítimas Agental Ltda.
17. Agencia Marítima Sonamar.
19. Naviera Con Con
20. Comandancia en Jefe Primera Zona Naval.
21. Director de Seguridad y Operaciones Marítimas.
22. Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático.
23. Gobernación Marítima de Valparaíso.
24. Servicio Hidrográfico y Océano Grafico de la Armada.
25. Oficina Prácticos.
26. Depto. Operaciones.
27. Tugs Chile S.A.
28. Archivo.