

**C.P.QUI. ORD. N° 12.000/ 295 VRS****ESTABLECE CONDICIONES DE  
OPERACIÓN PARA BUQUES  
MERCANTES EN LA BAHÍA DE  
QUINTERO****QUINTERO, 24 Octubre de 2008**

**VISTOS** las atribuciones que me confiere la Ley de Navegación, promulgada por D.L. (M) N° 2222 del 21 de mayo de Mayo de 1978; 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; el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, aprobado por D.S. N° 134 del 14 de Julio de 1941 y modificado por D.S. N° 359 del 27 de Abril de 1963; el Reglamento de Practicaje y Pilotaje D.S. (M) 397 del 08 de mayo de 1985; 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 y terminales portuarios, 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 y terminales marítimos en la Bahía de Quintero.

**1.- LIMITES DEL PUERTO, ZONA DE ESPERA DE PRACTICOS, DISPOSITIVO 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 recalzar al punto sin viada.
- 1.3 Existe un Dispositivo 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 recalzan 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 de un práctico de puerto, de tal forma de asegurar una distancia adecuada entre naves que se encuentren en similares condiciones en la bahía, no inferior a dos cables considerando el estiramiento de las cadenas y sus esloras. Como apoyo a lo anterior y sin ser determinante, en consideración de un mejor

aprovechamiento del espacio disponible al interior de la bahía, se recomiendan los siguientes puntos de fondeo:

Puntos referidos al Muelle Oxiquim en demarcaciones verdaderas y distancias en cables

Punto A	:	Cabezo M.Oxiquim	al	330° - 13,2
Punto B	:	Cabezo M.Oxiquim		317° - 17,2
Punto C	:	Cabezo M.Oxiquim		305° - 12,7
Punto D	:	Cabezo M.Oxiquim		285° - 15,6
Punto E	:	Cabezo M.Oxiquim		334° - 8,2
Punto F	:	Cabezo M.Oxiquim		263° - 15,4
Punto G	:	Cabezo M.Oxiquim		249° - 11,2
Punto Q	:	Cabezo M.Oxiquim		298° - 7,0 (punto de alije)
Punto GNL/VLCC:		Cabezo M.Oxiquim		333° - 18,9 (radio borneo 500 mts.)

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

- 2.1 Las naves recalando a la Bahía de Quintero deberán informar su ETA oportunamente a la Capitanía de Puerto a través de sus respectivas Agencias. Adicionalmente, confirmarán su arribo con una hora de anticipación vía VHF en canal 16.
- 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 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 la zona prohibida de fondeo estipulada para tal efecto en la carta SHOA N° 4321. Por lo anterior toda nave que arribe a la Bahía de Quintero deberá contar con carta del puerto emitida por Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, número 4321.
- 2.4 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, excluyendo el punto Q", que corresponde al punto de alije de acuerdo a lo señalado en el párrafo 1.4.
- 2.5 La Capitanía de Puerto podrá requerir que las naves cambien de fondeadero, o establecer determinados fondeaderos cuando circunstancias especiales lo ameriten.
- 2.6 A las naves que deban permanecer fondeadas a la gira por un lapso prolongado, la Autoridad Marítima local les asignará un fondeadero determinado con el propósito que no entorpezcan las habituales maniobras que se ejecutan, sin perjuicio de solicitar el cambio de fondeadero por cualquier necesidad operacional.
- 2.7 Toda nave deberá contar con la cantidad necesaria de espías, de largo standard, 220 metros, 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.

- 2.8 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, estos elementos de maniobra resultan peligrosos para los amarradores en su manipulación. Aquellas naves que no cuenten con espías, y reciban estas en la bahía, deberán fondear a la gira para recibir y entregar. No está permitido recibir o entregar espías mientras nave efectúa maniobra de amarre o desamarre. La ejecución de maniobras simultaneas está prohibida en los terminales o sitios próximos y/o adyacentes, las naves que ingresen o salgan desde terminales próximos y/o adyacentes donde se realiza otra maniobra, solo iniciarán sus movimientos cuando el sitio o terminal esté desocupado o la nave que antecede, esté amarrada y asegurada en su posición final en el sitio o terminal respectivo.
- 2.9 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 negativamente la seguridad de las maniobras.
- 2.10 Toda nave que recale a la Bahía de Quintero y cuya eslora sea de 250 metros o más, deberá ser asistida por un remolcador de 50 toneladas de bollard pull para fondeo a la gira. Naves de eslora 300 metros o más, requerirá además un remolcador de 50 toneladas de bollard pull para llevar a la gira.
- 2.11 Toda nave que recale a la Bahía de Quintero sin carga a bordo, deberá presentarse con su capacidad de lastre completa (100%), de acuerdo a Stability Book correspondiente.
- 2.12 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).
- 2.13 Toda maniobra deberá ser efectuada como lo señalan los estudios de maniobrabilidad debidamente aprobados por la autoridad marítima.
- 2.14 Quedan prohibidas toda clase de inspecciones a las naves durante las faenas de atraque/desatraque o amarre/desamarre.
- 2.15 Toda inspección no importa su naturaleza, deberá realizarse con la nave a la gira. La distracción o falta de concentración del personal de la nave en faenas de carga/descarga o amarre/desamarre, sucede durante toda inspección, debido básicamente a los requerimientos de los inspectores que distraen a la tripulación de sus obligaciones principales, se crea así una condición insegura para la tripulación, la nave, el terminal y el medio ambiente.

- 2.16 No podrán realizar ningún trabajo marítimo especialmente de Loading Master o betting inspection, personas extranjeras que no estén reconocidas en Chile, y que no cuenten con la documentación adecuada para tal efecto.

### **3.- SERVICIO DE PRACTICAJE.**

- 3.1 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. Todas las maniobras se regirán por lo dispuesto en el Reglamento de Practicaje.
- 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.
- 3.3 Para efectuar corrida de nave en muelle no es obligatorio el servicio de practicaje. Sin embargo, si este servicio es solicitado, se regirá por lo establecido en el Reglamento de Practicaje y los medios necesarios para efectuar dicha maniobra se analizarán oportunamente.
- 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**

En este párrafo se establecen las condiciones generales para naves que transporten petróleo, gas y químicos que realicen maniobras de alije; en el párrafo 5 se dictan normas para las naves abastecedoras de combustible (rancho o bunkering). 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 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. Como medida preventiva, el "Capitán de alije" (Loading Master), solicitará la concurrencia de un remolcador para permitir que naves abarloadas se mantengan a una proa que evite el balance de riesgo si lo anterior ocurriera.

- 4.2 Para realizar las faenas de abarloomiento, la nave base fondeará preferentemente en L: 32° 45' 27" S y G: 071° 30' 29" W (carta Shoa # 4321), posición que corresponde al punto "Q", comúnmente denominado "Punto de Alije". No obstante lo anterior, también se podrán efectuar faenas de abarloomiento en otros lugares autorizados de fondeo, dentro de los límites del puerto, sólo si las condiciones de mar y viento lo permiten.
- 4.3 La nave base será siempre la de mayor eslora, la que deberá estar fondeada con el ancla contraria a la banda de abarloomiento (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 abarloom. La nave que aproxima lo hará con el Práctico a bordo y los remolcadores de apoyo tomados. Las defensas deberán estar instaladas en el costado de la nave base, la nave que abarloom será la que pasará las espías para el amarre.
- 4.4 Como norma general todas las naves que se encuentren realizando trasvasijos, deberán cumplir y seguir estrictamente los procedimientos establecidos en el "Ship to Ship Transfer Guide", editado por "International Chamber of Shipping" (ICS) y "Oil Companies International Marine Forum" (OCIMF). Además deberá cumplirse con la reglamentación y normativas nacionales vigentes que regulan la manipulación del tipo de carga.
- 4.5 El terminal o solicitante de la faena de alije o top off deberá entregar a la Autoridad Marítima, con anterioridad a la maniobra de abarloomiento, los certificados correspondientes a los flexibles y defensas, incluidas las baby fenders.
- 4.6 Para las faenas de alije (que no sean de entrega de rancho combustible) la empresa que solicite el abarloomiento, designará un "Capitán de Alije", cuyo perfil de habilitación será el siguiente: Chileno, Capitán de Alta Mar, con al menos diez años de experiencia en buques tanques, con curso de seguridad tanquera vigente y dominio del idioma inglés. El "Capitán de alije" o top off, será responsable de hacer cumplir las exigencias y recomendaciones del manual STS editado por la International Shipping Company y cualquier otra disposición reglamentaria aplicable a la seguridad de estas faenas, incluyendo la coordinación con un remolcador en caso de ser necesario. También deberá solicitar la desconexión de los flexibles y requerir práctico en caso de que las condiciones sean desfavorables. Coordinará la operación de ambas naves, su labor comienza una vez que estas concluyan su maniobra de abarloomiento y concluye al inicio de la maniobra de desabarloomiento de las naves.
- 4.7 Límites operacionales y meteorológicos para las maniobras de abarloomiento o desabarloomiento.
- |                 |   |                              |     |
|-----------------|---|------------------------------|-----|
| Viento          | : | Inferior a 18 nudos          |     |
| Amplitud de ola | : | Inferior a 1 metro           |     |
| Luz             | : | Abarloom sólo con luz diurna |     |
|                 |   | Desabarloomiento durante     | las |
|                 |   | veinticuatro horas del día.  |     |

Niebla : Restringe la 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.

- 4.8 Las naves de eslora máxima superior a 95 y hasta 179.9 metros usarán dos (2) remolcadores de potencia superior a 35 toneladas de BP, naves de 180 mts. de eslora o más, usaran dos (2) remolcadores 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.
- 4.9 En todas las maniobras de abarloomiento se utilizarán dos lanchas de amarre y al desamarre sólo una.
- 4.9 Antes del inicio de la maniobra de abarloomiento 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, hasta el término de la faena y desconexión de los flexibles.

#### **5.- FAENAS DE ENTREGA DE COMBUSTIBLE (BUNKER)**

- 5.1 Las naves tipo abastecedoras 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 abarloomiento antes dispuestas.
- 5.2 Cuando amarren a los Terminales Marítimos de Boyas:
- 5.2.1 Para las naves de 60 metros de eslora o superior, será obligatorio el uso de Práctico al amarre y desamarre. Se deberá disponer de dos (2) lanchas, una de la potencia y maniobrabilidad adecuada (a lo menos 8 tons.) para asistir la maniobra como remolcador y la otra para pasar las amarras a las boyas.
- 5.2.2 Las naves de eslora igual o superior a 80 metros y hasta 95 metros deberán disponer de una (1) lancha y un (1) remolcador de potencia y tamaño adecuado (a lo menos 15 tons. de bollard pull).
- 5.3 Cuando se abarleen a la gira para entrega de combustibles o lubricantes:
- 5.3.1 Los Capitanes de estas naves que se encuentren habilitados y debidamente autorizados, podrán maniobrar sin utilizar el servicio de practicaaje.
- 5.3.2 Esta maniobra será realizada solo cuando la nave base, se encuentre fondeada en el punto de alije "Q".
- 5.3.3 Las maniobras de entrega de combustibles sólo se efectuarán bajo buenas condiciones climáticas y con la autorización previa de la Autoridad Marítima local.

- 5.3.4 La maniobra de abarloomiento sólo se ejecutará con luz diurna. El desabarloomiento no tendrá restricción de horario.
  - 5.3.5 Está prohibida la entrega de rancho a naves abarloomadas en faenas de transferencia de cargas combustibles o contaminantes.
  - 5.3.6 Las naves de eslora total igual o superior a 80 metros y hasta 95 metros deberán disponer de una lancha, y un remolcador de a lo menos 15 toneladas de bollard pull.
- 5.4 Maniobras de abarloomiento con naves atracadas a muelle o en terminales:
- 5.4.1 Está prohibido el abarloomiento de naves en el muelle Oxiquim, y terminales Multiboya, LPG, El Bato, Monoboya y Barcazas.
  - 5.4.2 En el muelle Ventanas, sitios 3 y 5 se autoriza el abarloomiento de naves abastecedoras de eslora máxima de 95 metros, con el exclusivo propósito de realizar faenas de rancho de combustibles líquidos a naves en faenas de mercancías no peligrosas, o entrega de lubricantes y agua dulce, solo si las condiciones de mar y climáticas lo permiten, con cualquier condición de luz
- 5.5 El cumplimiento de todas las normas anteriores será de exclusiva responsabilidad del Capitán, en aquellas naves que maniobren sin Práctico.

## **6. CONDICIONES GENERALES RELACIONADAS CON EL SERVICIO DE REMOLCADORES**

Para la ejecución de todas las maniobras de amarre, desamarre, abarloomiento, desabarloomiento y en algunas maniobras de fondear y levar 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 DIRECTIVA, 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 se confeccionará un rol de guardia de remolcadores para emergencias, condiciones de mal tiempo y marejada, que incluirá a todos los remolcadores de estación en la Bahía de Quintero. Ante avisos de mal tiempo o fuertes marejadas, el remolcador de guardia surto en la Bahía, quedará a disposición de la Autoridad Marítima para cubrir cualquier emergencia.
- 6.5 Ante emergencias mayores, como incendios, varadas, colisiones, terremotos, 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.
- 6.6 Será de responsabilidad de cada Agencia que tenga naves atracadas o amarradas a muelles o terminales en la Bahía, disponer de al menos un remolcador en el puerto, durante toda la estadía de la nave, con el propósito de poder asistirle ante cualquier emergencia que pudiera afectarla.

## **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 operativo 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. 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, abarloamiento o desabarloomiento, estará conformada por: 1 (un) Patrón, 2 (dos) tripulantes. Además, se exigirá como mínimo, 02 (dos) personas con experiencia suficiente para actuar como amarradores, debidamente calificados.
- 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.
- 7.5 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), con los canales y frecuencias marítimas respectivas, de acuerdo a C.P.QUI Ord.N° 12000/235/2006, especialmente los canales 08-13-16-68-69-74-75 y 76, canales de uso exclusivo de prácticos. 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**

- 8.1 Las Agencias de naves son las responsables de comunicar a la Autoridad Marítima en forma oportuna y con la debida anticipación las recaladas de sus respectivas 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 un Remolcador al costado, cerrar tapas escotillas, 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 deben utilizar la página web [www.directemar.cl](http://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 Práctico de Servicio de los requerimientos especiales, modificaciones y alteraciones a las solicitudes de practicaje.
- 8.6 Las agencias serán responsables de confirmar que toda nave agenciada en Quintero, disponga de la carta Shoa # 4321.

## 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.

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.
- 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, rejeras, 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 Ante condiciones de tiempo variable o avisos de mal tiempo emitidos por la Autoridad Marítima, los Terminales de transferencia de combustibles iniciarán las faenas de desconexión, para lo cual deberán disponer de una guardia a bordo, con el personal suficiente que permita realizar esta maniobra sin apoyo de tierra, debiendo cumplir las disposiciones señaladas en la presente Resolución. Se deberá iniciar la salida de naves de Norte a Sur (ventanas, Oxiquim, RPC, LPG, Monoboya, El Bato), una vez se normalice la condición meteorológica, el orden de entrada, será de Sur a Norte.
- 9.7 Junto con el punto anterior y mientras el Terminal realiza la desconexión, la Autoridad Marítima, teniendo una evaluación y análisis de la evolución del frente de mal tiempo, dispondrá la salida inmediata de las naves del Terminal, el zarpe del Muelle, o llevar a la gira para salir a capear el temporal fuera de la Bahía.

## **10.- COMUNICACIONES Y FUENTES DE INFORMACION**

### 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 practica
Otros canales	:	Otros usuarios (de acuerdo al Reglamento UIT).

### 10.2 Teléfonos

10.2.1 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.

10.2.2 Las comunicaciones con la Autoridad Marítima se podrán efectuar a las siguientes direcciones y teléfonos:

Dirección	:	21 de mayo N° 1012 Quintero
Internet	:	<a href="mailto:www.cpquintero@directemar.cl">http:// www.cpquintero@directemar.cl</a>
Fono	:	032-2931559 Materias de índole general
Fono	:	137 Urgencias marítimas

10.2.3 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 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 a la Capitanía de Puerto de la decisión adoptada.
- 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, 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.- **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 "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 Abril 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 una aproximación frontal con características de mal tiempo, o cualquier otra condición que afecte la jurisdicción, tales como cerrazones por niebla, marejadas o bravesas de mar.
- 1.6 Ante avisos de tiempo variable o de mal tiempo 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, 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 el Práctico, 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.

- 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 navales, zafarranchos de combate contra la contaminación, trabajos de mantención, alerta de terroristas, etc., en tales casos el Capitán de Puerto dispondrá la suspensión total o parcial de las maniobras en la Bahía de Quintero.

## **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, según se muestran en ANEXO "C".
- 2.2. Las mencionadas señales deberán reconocerse oficialmente como procedentes 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 <b>TIEMPO NORMAL</b>  | Ninguna señal izada   |
| b) Condición de <b>TIEMPO VARIABLE</b><br>Nº2<br>Viento entre 18 – 25 nudos   | Señal Diurna Gallardete<br><br>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 <b>MAL TIEMPO</b><br>Viento entre 25 – 35 nudos<br>Marejada en aumento  | Señal Diurna Una Esfera Negra<br>Señal Nocturna Luz Roja          |
| d) Condición de <b>TEMPORAL</b><br>Viento sobre 35 nudos<br>Fuerte marejada   | Señal Diurna Dos esferas Negras<br>Señal Nocturna Dos Luces Rojas |

## **3.- RESTRICCIONES A LAS MANIOBRAS:**

- a) **Condición de TIEMPO NORMAL:** No existirán restricciones especiales.

**b) Condición de TIEMPO VARIABLE:** Viento entre 18 – 25 nudos**PRE-FRONTAL:** (anterior al paso del frente que origina mal tiempo)

- 1) 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.
- 2) Los buques que se encuentren en transferencia de líquidos y gases licuados en los terminales o a la gira, dispondrán el embarco de la cuadrilla para efectuar la desconexión cuando se disponga, permanecerán atentos y listos para maniobrar.
- 3) 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.
- 4) Los Prácticos, durante la etapa de condición de tiempo variable, de acuerdo a las órdenes de la Autoridad, 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.
- 5) Las naves que deban desatracar de muelles o largar de los terminales, podrán quedar fondeadas a la gira o salir a capear el mal tiempo fuera de los límites del puerto, de acuerdo a la decisión que adopten los Capitanes de cada nave o según lo disponga la Autoridad.
- 6) El remolcador de guardia surto en la bahía, a partir de esta condición deberá estar listo a operar ante el requerimiento del Capitán de Puerto. Deberá haber también lanchas suficientes y disponibles para el embarco / desembarco de los prácticos y amarradores en cantidad adecuada para largar las naves. Otros remolcadores surtos en la bahía, quedarán en alerta a disposición y requerimiento de la Autoridad para asistencia en caso necesario.

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

- 1) Esta condición también se podrá establecer con posterioridad al paso de un mal tiempo, aún cuando el viento sople de otra dirección y se mantendrá hasta verificar que la marejada permita ejecutar maniobras en muelles, terminales o a la gira con seguridad.
- 2) 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 vientos.

**c) Condición de MAL TIEMPO:** Viento entre 25 – 35 nudos

Al establecerse la condición de mal tiempo, ya no debería quedar ninguna nave amarrada o atracada en muelle o terminal.

Queda suspendido el tráfico de embarcaciones menores en la bahía, exceptuando aquellas expresamente autorizadas para el desembarco / embarco de Prácticos de las naves que zarpen de muelles o terminales y deban fondear a la gira o salir a capear el mal tiempo.

Las naves que se encuentren fondeadas a la gira, prestarán especial atención al trabajo de sus anclas y cadenas, mantendrán sus máquinas listas para operar, podrán zarpar a capear el mal tiempo según la apreciación de su Capitán o según lo disponga la Capitanía de Puerto.

**d) Condición de TEMPORAL:** Viento sobre 35 nudos

Al establecerse la condición de temporal, debiera haberse cumplido con todo lo anterior previamente, no debiendo haber buques en muelles o terminales.

El sector marítimo y portuario de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Quintero se mantendrá en alerta, a través de sus respectivos representantes, deberá estar en condición de informar a la Capitanía de Puerto las novedades de su sector, las acciones que se haya tomado para la seguridad de sus medios, inconvenientes o situaciones críticas que se hubieren presentado en cualquier momento durante la condición de temporal. Los antecedentes antes mencionados serán asumidos como información formal por parte de la Autoridad Marítima ante los requerimientos de la misma.

El Capitán de Puerto, si la situación lo amerita, dispondrá el zarpe de las naves a capear el temporal fuera de la bahía.

**e) Condiciones Especiales:**

- 1.- 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".
2. Cuando a juicio de la Autoridad se hayan normalizado las condiciones al interior de la Bahía, por la misma vía señalada en el párrafo anterior, se establecerá la condición de "Tiempo Normal", autorizándose la realización de maniobras a todo tipo de naves..
3. 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 y además por teléfonos.

## ANEXO "B"

### COMUNICACIONES

#### I. 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.

#### II. DISPOSICIONES:

- a) El cierre y apertura del puerto será informado a la Gobernación Marítima de Valparaíso, inmediatamente de producido el evento, vía mensaje naval correspondiente.
- b) Las condiciones de tiempo, serán informadas de la siguiente forma:
  1. Alcaldías de Mar, Clubes de Yates, Terminales Marítimos y Agencias de Naves, vía teléfono, telefax o VHF.
  2. Naves y embarcaciones vía VHF y por el mástil de señales de la Capitanía de Puerto.
  3. Cada una (1) hora, la 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.
- c) Las comunicaciones por VHF se transmitirán:

CANAL 16	:	Canal de llamada y enlace.
CANAL 14	:	Canal de trabajo.
CANAL 68 Y 69	:	Canal de trabajo Prácticos

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

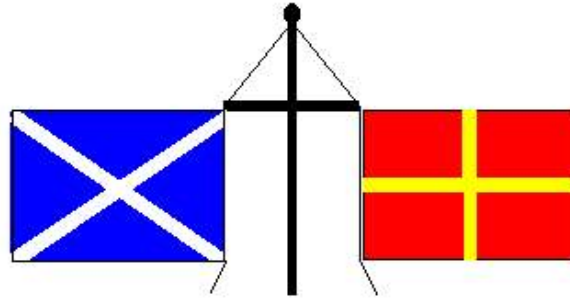
<b>TELEFONO Y FAX</b>	<b>:</b>	<b>032 -2931559</b>
<b>BÚSQUEDA Y RESCATE MARÍTIMO</b>	<b>:</b>	<b>(EMERGENCIA 137)</b>

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

## 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.

## ANEXO "D"

**FIJA LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN EN MUELLES Y TERMINALES MARITIMOS**

Nombre del Puerto o Terminal Marítimo	PUERTO VENTANAS
Propietario	PUERTO VENTANAS S.A.
Nombre y/o numeración del sitio	<b>SITIO N° 1</b>
Eslora Máxima:	125 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	12.000 TM /
Calado máximo	En bita N° 1 = 6,91 metros Bita N° 2 = 8,04 metros Bita N° 3 = 8,17 metros Bita N° 4 = 8,31 metros Bita N° 5 = 8,58 metros Bita N° 6 = 8,89 metros Bita N° 7 = 9,25 metros Bita N° 9 = 9,75 metros Bita N° 10 = 9,97 metros Bita N° 11 = 10,50 metros
Amarras	<b>Proa</b> : 4 espías largas y 2 springs <b>Popa</b> : 4 espías largas, 2 springs y 1 espía a la boya. Banda atraque babor a muelle. Prohibido el uso de alambres de amarra.
Remolcadores y Lanchas para maniobras de amarre y desamarre	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Naves de eslora igual o superior a 80 metros, 1 remolcador de bollard pull superior a 15 tons. más una lancha para pasar espías. Al desamarre una lancha.</li> <li>➤ Nave de eslora menor a 80 metros usará 2 lanchas al amarre, una con capacidad de carnereo y otra para pasar espías, al desamarre podrá usar una lancha.</li> </ul>
Límites operacionales	<b>Viento</b> = Inferior a 18 nudos <b>Amplitud de ola</b> = Inferior a 1metro <b>Luz</b> = Sin restricción <b>Neblina</b> = Maniobras restringidas (se evaluará en el momento)
Observaciones y/o disposiciones de seguridad con la nave atracada	Las naves atracadas quedaran a una distancia de 6 a 10 metros separado del muelle. En todos los sitios de Puerto Ventanas, las naves que recalén y zarpen sin carga, deberán maniobrar con el 100% de su capacidad de lastre de acuerdo a stability book correspondiente.

Nombre del Puerto o Terminal Marítimo	PUERTO VENTANAS
Propietario	PUERTO VENTANAS S.A.
Nombre y/o numeración del sitio	<b>SITIO Nº 2</b>
Eslora Máxima :	200 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	30.000 TM /
Calado máximo	<p>En bita Nº 1 = 7,54 metros</p> <p>Bitas Nº 2 = 8,02 metros</p> <p>Bitas Nº 3 = 8,17 metros</p> <p>Bitas Nº 4 = 8,53 metros</p> <p>Bitas Nº 5 = 8,89 metros</p> <p>Bitas Nº 6 = 9,07 metros</p> <p>Bitas Nº 7 = 9,34 metros</p> <p>Bitas Nº 8 = 9,52 metros</p> <p>Bitas Nº 9 = 9,52 metros</p> <p>Bitas Nº 10 = 10,06 metros</p> <p>Bitas Nº 11 = 10,24 metros</p>
Amarras	<p><b>Proa</b> : 4 espías largas y 2 springs</p> <p>Ancla de babor</p> <p><b>Popa</b> : 4 espías largas, 2 springs y 1 espía a la boya.</p> <p>Banda atraque estribor a muelle.</p> <p>Prohibido el uso de alambres de amarra.</p>
Remolcadores y Lanchas para maniobra de amarre y desamarre	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nave de eslora máxima inferior a 150 metros equipada con hélice lateral de proa (bow thruster) usará un remolcador de 45 toneladas bollard pull, naves sin hélice lateral de proa usará dos remolcadores de 35 toneladas bollard pull.</li> <li>➤ Nave de eslora máxima igual o superior a 150 metros usará dos remolcadores de 45 toneladas bollard pull.</li> <li>➤ Una lancha de amarre con espacio en toldilla para maniobrar espías.</li> </ul>
Límites operacionales	<p><b>Viento</b> = Inferior a 18 nudos</p> <p><b>Amplitud de ola</b> = inferior a 1 metro</p> <p><b>Luz</b> = Sin restricción</p> <p><b>Neblina</b> = Maniobras restringidas a grado de visibilidad.</p>
Observaciones y/o disposiciones de seguridad con la nave atracada	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Con la nave atracada, el tráfico de personas podrá ser por el acceso principal del muelle o por lancha.</li> <li>➤ Naves que recalen y zarpen sin carga, deberán maniobrar con el 100% de su capacidad de lastre de acuerdo a stability book correspondiente.</li> </ul>

Nombre del Puerto o Terminal Marítimo	PUERTO VENTANAS
Propietario	PUERTO VENTANAS S.A.
Nombre y/o numeración del sitio	<b>SITIO Nº 3</b>
Eslora Máxima:	200 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	45000 TM /
Calado máximo	En bita Nº 1 = 10,5 metros (extremo Este del sitio 3) En bita Nº 3 = 11,5 metros
Amarras	<b>Proa</b> : 4 espías largas y 2 springs Ancla de estribor. <b>Popa</b> : 4 espías largas y 2 espías . Banda de atraque babor a muelle. Prohibido el uso de alambres de amarra.
Remolcadores y Lanchas de amarre	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nave de eslora máxima inferior a 150 metros equipada con hélice lateral de proa ( bow thruster) usará un remolcador de 45 toneladas bollard pull, naves sin hélice lateral de proa, usará dos remolcadores de 35 toneladas bollard pull.</li> <li>➤ Nave de eslora máxima igual o superior a 150 metros usará dos remolcadores de 45 toneladas bollard pull.</li> <li>➤ Una lancha de amarre con espacio en toldilla para maniobrar espías.</li> </ul>
Límites operacionales	<b>Viento</b> = Inferior a 18 nudos <b>Amplitud de ola</b> = Inferior a 1metro <b>Luz</b> = Sin restricción <b>Neblina</b> = Maniobras restringidas a grado de visibilidad.
Observaciones y/o disposiciones de seguridad con la nave atracada	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Con la nave atracada, el tráfico de personas podrá ser por el acceso principal del muelle o por lancha.</li> <li>➤ Naves que recalen y zarpen sin carga deberán maniobrar con el 100% de su capacidad de lastre.</li> </ul>

Nombre del Puerto o Terminal Marítimo	PUERTO VENTANAS
Propietario	PUERO VENTANAS S.A.
Nombre y/o numeración del sitio	<b>SITIO Nº 5</b>
Eslora Máxima:	240 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	70000 TM /
Calado máximo	14,3 metros
Amarras	<b>Proa</b> : 4 espías largas y 2 springs. Ancla de estribor. <b>Popa</b> : 4 espías largas y 2 espías. Banda de atraque babor a muelle. Prohibido el uso de alambres de amarra.
Remolcadores y Lanchas de amarre	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nave de eslora máxima inferior a 150 mts.,equipada con hélice lateral de proa( bow thruster) usará un remolcador de 45 toneladas bollard pull, naves sin hélice lateral de proa usarán dos remolcadores de 35 toneladas bollard pull.</li> <li>➤ Nave de eslora máxima igual o superior a 150 metros y hasta 240 metros usará 2 remolcadores de 45 toneladas bollard pull.</li> <li>➤ Una lancha de amarre, con espacio en toldilla para maniobrar espías.</li> </ul>
Límites operacionales	<b>Viento</b> = Inferior a 18 nudos <b>Amplitud de ola</b> = Inferior a 1metro <b>Luz</b> = Sin restricción <b>Neblina</b> = Maniobras restringidas a grado de visibilidad.
Observaciones y/o disposiciones de seguridad con la nave atracada	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Con la nave atracada el tráfico de personas, podrá ser por el acceso principal del muelle o por lancha.</li> <li>➤ Naves que recalén o zarpen sin carga deberán maniobrar con el 100% de su capacidad de lastre.</li> </ul>

Nombre del Puerto o Terminal Marítimo	T. MARITIMO QUINTERO OXIQUM
Propietario	OXIQUM S.A.
Nombre y/o numeración del sitio	<b>OXIQUM NORTE</b>
Eslora Máxima:	225 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo.	42000 TM / 50000 TM
Calado máximo	12,4 metros
Amarras	<p><b>Proa</b> : 4 espías largas, 2 springs, un través</p> <p><b>Popa</b> : 4 espías largas, 2 springs y una espía a la boya.</p> <p>Banda de atraque babor a muelle.</p> <p>Prohibido el uso de alambres de amarra.</p>
Remolcadores y Lanchas de amarre	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nave de eslora máxima inferior a 150 mts.,equipada con hélice lateral de proa (bow thruster) usará un remolcador de 45 toneladas bollard pull, naves sin hélice lateral, usará dos remolcadores de 35 toneladas bollard pull.</li> <li>➤ Nave de eslora máxima igual o superior a 150 metros, usará dos remolcadores de 45 toneladas bollard pull.</li> <li>➤ Una lancha con espacio en toldilla para maniobrar espías.</li> </ul>
Límites operacionales	<p><b>Viento</b> = Inferior a 18 nudos</p> <p><b>Amplitud de ola</b> = Inferior a 1metro</p> <p><b>Luz</b> = Sin restricción</p> <p><b>Neblina</b> = Restringidas a grado de visibilidad.</p>
Observaciones y/o disposiciones de seguridad con la nave atracada	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Naves eslora desde 211 metros deben maniobrar con dos prácticos, solo de día y con buenas condiciones generales.</li> <li>➤ Con la nave atracada, todo el tráfico de personas, con excepción del personal de Oxiquim, será por lancha.</li> <li>➤ Naves que recalén o zarpen sin carga deberán maniobrar con nave lastrada al 100 % de su capacidad.</li> </ul>



Nombre del Puerto o Terminal Marítimo	T. MARITIMO QUINTERO OXIQUM.
Propietario	OXIQUM S.A.
Nombre y/o numeración del sitio	<b>OXIQUM SUR</b>
Eslora Máxima:	225 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	42000 TM / 50000 TM
Calado máximo	12,4 metros
Amarras	<p><b>Proa</b> : 4 espías largas, 2 springs y un través</p> <p><b>Popa</b> : 4 espías largas, 2 springs y 1 espía a la boya.</p> <p>Banda de atraque estribor a muelle.</p> <p>Prohibido el uso de alambres de amarra.</p>
Remolcadores y Lanchas de amarre	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nave de eslora máxima inferior a 150 mts., equipada con hélice lateral de proa ( bow thruster) usará un remolcador de 45 toneladas bollard pull., naves sin hélice lateral, usarán dos remolcadores de 35 toneladas bollard pull.</li> <li>➤ Nave de eslora máxima igual o superior a 150 metros usará 2 remolcadores de 45 toneladas bollard pull.</li> <li>➤ Una lancha de amarre con espacio en toldilla para maniobrar espías.</li> </ul>
Límites operacionales	<p><b>Viento</b> = Inferior a 18 nudos</p> <p><b>Amplitud de ola</b> = Inferior a 1metro</p> <p><b>Luz</b> = Sin restricción</p> <p><b>Neblina</b> = Maniobras restringidas a grado de visibilidad.</p>
Observaciones y/o disposiciones de seguridad con la nave atracada	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Naves eslora desde 211 metros deben maniobrar con dos prácticos, solo de día y con buenas condiciones generales.</li> <li>➤ Con la nave atracada, todo el tráfico de personas, con excepción del personal de Oxiquim, será por lancha.</li> <li>➤ Naves que recalen o zarpen sin carga deberán maniobrar con nave lastrada al 100% de su capacidad.</li> </ul>

Nombre del Puerto o Terminal Marítimo	TERMINAL PETROLERO MULTIBOYA
Propietario	ENAP REFINERIAS.
Nombre y/o numeración del sitio	<b>MULTICRUDO</b>
Eslora Máxima:	250 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	100.000 TM / 121.000 TM
Calado máximo	12,9 metros
Amarras	<b>Proa</b> : Ancla de babor y estribor de la nave. Dos rejas provistas por el terminal <b>Popa</b> : 3 espías por babor, 3 espías por el centro y 3 espías por estribor Prohibido el uso de alambres de amarra.
Remolcadores y Lanchas de amarre	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ En maniobras de amarre y desamarre de naves hasta 179.9 metros de eslora máxima, será obligatorio el uso de dos remolcadores de 35 toneladas de bollard pull.</li> <li>➤ Naves de eslora máxima igual o superior a 180 metros, usarán dos remolcadores de 45 toneladas de bollard pull cada uno.</li> <li>➤ Una lancha de amarre con espacio en toldilla para maniobrar con espías.</li> </ul>
Límites operacionales	<b>Viento</b> = Inferior a 18 nudos <b>Amplitud de ola</b> = Inferior a 1,5metro <b>Luz</b> = Sin restricción <b>Neblina</b> = Maniobras restringidas al grado de visibilidad.
Observaciones y/o disposiciones de seguridad con la nave atracada	Naves que recalén o zarpen sin carga, deberán maniobrar con nave lastrada al 100% de su capacidad.

Nombre del Puerto o Terminal Marítimo	TERMINAL GASERO
Propietario	ENAP REFINERIAS
Nombre y/o numeración del sitio	<b>LPG</b>
Eslora Máxima:	182 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	40000 TM / 51000 TM
Calado máximo	10,18 metros
Amarras	<p><b>Proa</b> : Ancla de babor y estribor de la nave. Dos rejas provistas por el terminal</p> <p><b>Popa</b> : 3 espías por babor, 3 espías por el centro y 3 espías por estribor</p> <p>Prohibido el uso de alambres de amarra</p>
Remolcadores y Lanchas de amarre	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dos remolcadores de bollard pull igual o superior a 45 toneladas.</li> <li>➤ Una lancha de amarre con espacio suficiente para maniobrar espías en toldilla.</li> </ul>
Límites operacionales	<p><b>Viento</b> = Inferior a 18 nudos</p> <p><b>Amplitud de ola</b> = Inferior a 1,5 metro</p> <p><b>Luz</b> = Sin restricción</p> <p><b>Neblina</b> = Maniobras restringidas al grado de visibilidad.</p>
Observaciones y/o disposiciones de seguridad con la nave atracada	<p>Durante construcción muelle GNL, deberá existir una coordinación permanente entre RPC y empresa Belfi para el desarrollo de faenas de carga/descarga y trabajos en caliente del nuevo muelle.</p>

Nombre del Puerto o Terminal Marítimo	TERMINAL BARCAZAS
Propietario	ENAP REFINERIAS
Nombre y/o numeración del sitio	<b>BARCAZAS</b>
Eslora Máxima:	95,18 metros
DWT / Desplazamiento máximo.	4080 TM / 5400 TM.
Calado máximo	5,49 metros
Amarras	<b>Proa</b> : 3 espías a la boya <b>Popa</b> : 2 espías a la boya de babor y 2 espías a la boya de estribor Prohibido el uso de alambres de amarra.
Remolcadores y Lanchas de amarre	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Amarre de naves de eslora máxima igual o superior a 80 metros, un remolcador de bollard pull superior a 15 toneladas.</li> <li>➤ Una lancha de amarre con espacio en toldilla para maniobrar espías.</li> <li>➤ Amarre de naves de eslora inferior a 80 metros, una lancha para pasar espías y una lancha de carnereo con bollard pull suficiente.</li> <li>➤ En las maniobras de desamarre de naves sin bow thruster, una lancha de amarre que tenga la capacidad de carnereo.</li> </ul>
Límites operacionales	<b>Viento</b> = Inferior a 18 nudos <b>Amplitud de ola</b> = Inferior a 1,5metro <b>Luz</b> = Sin restricción <b>Neblina</b> = Maniobras restringidas al grado de visibilidad.
Observaciones y/o disposiciones de seguridad con la nave atracada	Naves que recalén o zarpen sin carga, deberán maniobrar con nave lastrada al 100% de su capacidad.

Nombre del Puerto o Terminal Marítimo	TERMINAL MONOBOYA
Propietario	ENAP REFINERIAS
Nombre y/o numeración del sitio	<b>MONOBOYA</b>
Eslora Máxima:	Sin límite
DWT máximo / Desplazamiento máximo	350.000 TM / 404.150 TM
Calado máximo	Sin restricción
Amarras	<p>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.</p> <p><b>Proa</b> : 2 espías provistas por el terminal 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.</p>
Remolcadores y Lanchas de amarre	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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.</li> <li>➤ 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.</li> <li>➤ Toda nave usará 2 lanchas para el amarre y desamarre.</li> <li>➤ Nave de eslora desde 300 metros amarrada a la monoboya, mantendrá un práctico a bordo y deberá considerar el uso de un remolcador de 50 toneladas de bollard pull amarrado a popa.</li> </ul>
Límites operacionales	<p><b>Viento</b> = Inferior a 18 nudos <b>Amplitud de ola</b> = Hasta 2 metros para amarre. <b>Luz</b> = Diurna para amarre <b>Neblina</b> = Al menos 500 metros de visibilidad.</p>
Observaciones y/o disposiciones de seguridad	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Nave que amarre /desamarre de la monoboya, independiente de su eslora, será obligatorio el uso de dos (2) Prácticos.</li> <li>➤ Prohibido el fondeo de anclas en un radio de 500 metros de la monoboya.</li> <li>➤ Si las condiciones de viento y mar derivan la nave hacia la monoboya, el Capitán debe ser claramente instruido y la agencia, tomar las providencias para que así suceda, se deberá solicitar la asistencia de un remolcador y la presencia de un Práctico abordó, mientras dure esta condición insegura.</li> </ul>

Nombre del Puerto o Terminal Marítimo	MUELLE ASIMAR
Propietario	ASIMAR LTDA.
Nombre y/o numeración del sitio	<b>LADO ESTE</b>
Eslora Máxima Petrolero:	83 metros. Desp. Máx.: 4371 tons.
Eslora Máxima Carguero:	126.5 metros. Desp. Máx.: 9206 tons.
Calado máximo	5,80 metros . Nave petrolera deberá mantener un UKC de 0,87 metros y nave carguera debe mantener un UKC de 0,98 metros, durante toda la estadía. Altura de la ola no debe ser mayor a 0,5 metros.
Amarras	<b>Proa</b> : 3 espías largas y 2 springs <b>Popa</b> : 3 espías largas y 2 springs (esta configuración puede ser cambiada si las condiciones lo ameritan)
Remolcadores y Lanchas de amarre	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ En todas las maniobras de amarre/desamarre de nave petrolera tipo bunkering (abastecedora de rancho), se debe contar con un remolcador de bollard pull mínimo de 17.2 toneladas. Naves de carga de eslora máxima igual o superior a 83 metros al amarre / desamarre deberá contar con el apoyo de dos remolcadores de 30 toneladas de bollard pull. Nave de carga de eslora hasta 83 metros deberá usar un remolcador de a lo menos 17,2 tons. si cuenta con hélice lateral a proa, de no ser así, dos remolcadores de iguales características (17,2 toneladas de bollard pull).</li> <li>➤ Una lancha para el atraque y desatraque</li> </ul>
Límites operacionales	<b>Viento</b> = Inferior a 12 nudos <b>Amplitud de ola</b> = Máximo a 0,5 metros <b>Luz</b> = Diurna para atraque y desatraque <b>Neblina</b> = Maniobras restringidas (lo que se evalúa en el momento)
Observaciones y/o disposiciones de seguridad con la nave atracada	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Solo podrá atracar y permanecer en el muelle cuando se tengan buenas condiciones de oleaje, atendiendo a la autorización especial de claro bajo la quilla.</li> <li>➤ Naves de bandera extranjera deberán considerar la permanencia de un práctico durante la estadía de la nave amarrada a muelle.</li> <li>➤ Para maniobrar con naves de eslora superior a 83 metros de eslora se deberá retirar boya de amarre de pesquera ubicada en cercanías del canalizo de entrada a muelle.</li> <li>➤ Naves de eslora mayor a 83 metros deberán maniobrar con dos</li> </ul>

	prácticos.
Nombre del Puerto o Terminal Marítimo	SHELL – EL BATO
Propietario	COPEC.
Nombre y/o numeración del sitio	<b>EL BATO</b>
Eslora Máxima:	228 metros
DWT máximo / Desplazamiento máximo	69.554 tons. / 82.850 tons.
Calado máximo	12.5 metros
Amarras	<p><b>Proa</b> : ancla de babor y estribor de la nave más 2 rejas provistas por el Terminal</p> <p><b>Popa</b> : 9 espías de 220 metros, 3 por boya</p> <p>Naves de eslora hasta 140 metros no usarán rejas. Naves de eslora hasta 95 metros usarán cuatro espías a popa pasando dos a boya norte y dos a boya sur.</p>
Remolcadores y Lanchas de amarre	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Naves hasta 95 metros eslora usarán un remolcador de 20 toneladas de bollard pull.</li> <li>➤ Naves de eslora mayor a 95 metros, usarán dos remolcadores de a lo menos 45 toneladas bollard pull.</li> <li>➤ Una lancha de amarre con espacio en toldilla para maniobrar espías.</li> </ul>
Límites operacionales	<p><b>Viento</b> = Inferior a 18 nudos</p> <p><b>Amplitud de ola</b> = Inferior a 1,5 metros</p> <p><b>Luz</b> = Solo Luz diurna para amarre y desamarre</p> <p><b>Neblina</b> = Maniobras restringidas a grado de visibilidad.</p>
Observaciones y/o disposiciones de seguridad con la nave atracada	El amarre y desamarre será con 2 prácticos para naves de eslora superior a 95 metros.

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

**JAVIER A. CHAPPUZEAU GUZMÁN**  
**CAPITÁN DE CORBETA LT**  
**CAPITÁN DE PUERTO DE QUINTERO**

DISTRIBUCION:

AL ANVERSO.

**DISTRIBUCION:**

1. ENAP S.A.
  2. OXIQUM S.A.
  3. COPEC S.A.
  4. Puerto Ventanas S.A.
  5. Asimar S.A.
  6. Agencia de Naves Inchcape Shipping Services B.V.
  7. Agencia de Naves Ultramar Agencias Marítimas Ltda.
  8. Agencia de Naves Ian Taylor S.A.
  9. Agencia de Naves A. J. BROOM S. A. C.
  10. Agencia de Naves SAAM S.A.
  11. Agencia de Naves Marítima Valparaíso Chile S.A.
  12. Agencia de Naves Puerto Ventanas.
  13. Agencia de Naves PMC.
  14. Agencia Marítima Aconcagua S.A.
  15. Agencia Marítima Ángel S.A.
  16. Agencia Marítimas Agental Ltda.
  17. Agencia Marítima Sonamar.
  18. Agencia Marítima Somarco.
  19. B y M Marítima Ltda.
  20. Pacsa Agencia de Naves S.A.
  21. Agencias Universales S.A.
  22. Coastal Chile Agencia de Naves Ltda.
  23. Comandancia en Jefe Primera Zona Naval.
  24. Director de Seguridad y Operaciones Marítimas.
  25. Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático.
  26. Gobernación Marítima de Valparaíso.
  27. Servicio Hidrográfico y Océano Grafico de la Armada.
  28. Oficina Prácticos.
  29. Depto. Operaciones.
  30. Archivo.
- CLT.**