

C.P.SVC. ORD. N° 12.000/_161_/Vrs.

**ESTABLECE NORMAS, CARACTERÍSTICAS
DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE SAN
VICENTE Y TERMINALES MARÍTIMOS.**

TALCAHUANO, 10 JUNIO 2010.

Vistos, el Decreto Supremo (M.) N° 991 de fecha 26 de Octubre de 1987, que fija la Jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto de la República, el DFL 292 del 25 de Julio de 1953, Reglamento Orgánico de la Dirección General del Territorio Marítimo y de la Marina Mercante, Reglamento de Practicaje y Pilotaje D. S.(M.) N° 397 del 08 de Mayo de 1985, y las atribuciones que me confiere la Ley de Navegación, aprobado por D. L. (M.) N° 2.222 del 21 de Mayo de 1978,

RESUELVO:

**1.- ESTABLÉCESE, ÁREA PARA EMBARCO Y
DESEMBARCO DE PRÁCTICOS:**

1) Fíjase la siguiente área como Zona de Espera de Prácticos para las naves nacionales y extranjeras que hacen ingreso al puerto de San Vicente, la cual está determinada por los siguientes puntos geográficos:

a) Área circular de 1 cable de radio con centro en:

L.: 36° 43' 46" SUR Y G.: 073° 10' 05" WESTE.

Se deja expresa constancia que no se deberá fondear en la Estación de Espera de Prácticos definida.

2) Fíjase, el área delimitada por los siguientes puntos geográficos, como "Área de desembarco de Prácticos":

a) L.: 36° 43' 59" SUR G.: 073° 08' 24" WESTE

b) L.: 36° 43' 47" SUR G.: 073° 08' 20" WESTE

c) L.: 36° 44' 12" SUR G.: 073° 07' 59" WESTE

d) L.: 36° 44' 19" SUR G.: 073° 08' 20" WESTE

2.- LÍMITES DEL PUERTO:

El límite del puerto de San Vicente, establecido es el área comprendida por la costa y una línea imaginaria que va desde Punta Pardo hasta Punta Hualpén. (Carta referencia SHOA N° 6130).

3.- RUTAS DE ENTRADAS Y SALIDA DE PUERTO:

- a) Una Zona de Separación limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas :

- 1) Lat. 36° 40' 50.72" S Long. 73° 13' 21.71" W
- 2) Lat. 36° 44' 00.46" S Long. 73° 10' 17.48" W
- 3) Lat. 36° 43' 55.95" S Long. 73° 10' 09.92" W
- 4) Lat. 36° 40' 35.62" S Long. 73° 12' 52.12" W

- b) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Sur, entre la Zona de Separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 5) Lat. 36° 41' 35.56" S Long. 73° 14' 49.51" W
- 6) Lat. 36° 44' 15.64" S Long. 73° 10' 43.82" W

- c) Una vía de circulación para el tráfico que se dirige hacia el Norte, entre la Zona de Separación y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 7) Lat. 36° 39' 58.79" S Long. 73° 11' 39.98" W
- 8) Lat. 36° 43' 38.97" S Long. 73° 09' 43.30" W

Arrumbamiento tráfico principal : 144° - 324°

(Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6110, Edición 2003).

4.- FONDEADEROS PARA NAVES MERCANTES:

- a) Con el propósito de dejar libre el área de maniobra de las naves que entran o salen de puerto de San Vicente, los buques que fondeen a la gira sólo podrán hacerlo en la zona destinada para ello, la cual aparece indicada en la carta N° 6112 del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada. Las naves que recalen y queden fondeadas a la gira, deberán considerar el radio de borneo con que éstas quedarán, objeto no afectar las áreas destinadas a maniobras y fondeo de otras naves.
- b) Todas la naves que fondeen a la gira solicitarán la autorización correspondiente a la Capitanía de Puerto de San Vicente CBT-23, debiendo posteriormente indicar su posición final de fondeo (demarcación verdadera y distancia al faro muelle CAP Siderúrgica Huachipato).
- c) Ante el supuesto de que una nave requiera desplazarse dentro de los límites de la bahía o zarpar fuera de ella, deberá solicitar la autorización correspondiente a la Capitanía de Puerto de San Vicente CBT-23, canal 16 VHF.
- d) Existen los siguientes puntos de fondeo a la gira en la Bahía de San Vicente para naves mayores:

PUNTO "A"

L.: 36° 44'12" SUR G.: 073° 08' 18" WESTE, (para naves hasta 200 metros de eslora y 10 metros de calado máximo).

PUNTO “B”

L.: 36° 44' 24" SUR G.: 073° 09' 17" WESTE, (para naves hasta 250 metros de eslora y 12,5 metros de calado máximo).

PUNTO “C”

L.: 36° 44' 17" SUR G.: 073° 10' 16" WESTE, (para naves hasta 295 metros de eslora y 12,8 metros de calado máximo, en este punto de fondeo se autorizan las fumigaciones a bordo).

e) Parámetros para la definición de los puntos de fondeo en la Bahía de San Vicente:

PUNTO FONDEO	DEMARCACIÓN	DISTANCIA	PUNTO DE REFERENCIA
PUNTO A	AL 261°	0,4 MILLAS	MUELLE C.A.P.
PUNTO B	AL 261°	0,8 MILLAS	MUELLE C.A.P.
PUNTO C	AL 266°	1,95 MILLAS	MUELLE C.A.P.

Tipo de fondo marino, capa de arena fina de unos 3 metros de espesor (variable), sin obstrucciones, algo de arena gruesa y conchuelas.

OBSERVACIONES:

Los buques extranjeros quedarán sobre máquinas en la zona de espera de Prácticos, para ingresar a la bahía, objeto fondear a la gira o efectuar maniobras con apoyo del Práctico del Puerto. Quedan excluidos de esta obligación las naves nacionales las cuales pueden dirigirse directamente a la zona de fondeo a la gira.

Toda nave que fondee a la gira en la Bahía de San Vicente deberá poseer la carta náutica actualizada de la bahía. Será responsabilidad de la Agencia que represente a la nave, la provisión oportuna de este elemento de apoyo náutico.

5.- MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA NAVES A LA GIRA CONFORME A CONDICIONES CLIMÁTICAS REINANTES.:

a) Tiempo variable:

Con aviso de Tiempo Variable, las naves que esperan a la gira se les recomienda el cambio de fondeadero, zarpando para fondearse a resguardo de la Isla Quiriquina, en la Bahía Concepción. Se suspende el tráfico de embarcaciones menores fuera de la bahía (Vientos de 25 Nds.).

a) Mal Tiempo:

Con aviso de Mal Tiempo, las naves a la gira deberán permanecer en su posición, capear en alta mar o al socaire de la Isla Quiriquina, en caso de existir espacio de maniobra, conforme resolución del Capitán de la Nave (viento entre 25 y 35 Nds.).

b) Temporal:

Con aviso de Temporal, las naves que no puedan mantener su posición por garreo de sus anclas, deberán buscar refugio al socaire de la isla Quiriquina, en caso de existir espacio de maniobra (viento superior a 35 Nds.), o capear en alta mar.

6.- ESTABLÉCESE DOTACIONES DE SEGURIDAD PARA PESQUEROS ANTE CONDICIONES DE TIEMPO VARIABLE, MAL TIEMPO O TEMPORAL.

Se deberá dar cumplimiento a lo establecido a lo establecido en la Resolución 12.000/97 Vrs., de fecha 24 de Junio del 2009, Dotación Mínima de Seguridad, caso Tiempo Variable o Mal Tiempo y en caso de Temporal la dotación completa deberá recogerse a bordo.

7.- RECOMENDACIONES A LOS PESQUEROS EN CASO MAL TIEMPO O TEMPORAL:

- a) Todo pesquero deberá tener su dotación a bordo.
- b) Los pesqueros deberán capear Mal tiempo con fondeos reforzados.
- c) Los pesqueros deberán estar en escucha permanente en canal 16 VHF.
- d) Los pesqueros deberán encontrarse listos para zarpar si el caso lo amerita.
- e) El cambio de fondeadero solo será autorizado por el Capitán de Puerto.

8.- ESTABLÉCESE LAS LIMITACIONES OPERATIVAS DEL PUERTO SVTI, C.A.P., Y TERMINALES MARÍTIMOS:

A.- SAN VICENTE TERMINAL INTERNACIONAL:

1.- Ubicación Geográfica: Latitud: 36° 43' 33" S Longitud 073° 08' 00" W.

2.- MANIOBRAS DE ATRAQUE : Diurna y Nocturna.

3.- LONGITUD TOTAL DEL MUELLE: 603 Metros Largo y 25 metros de Ancho.

4.- DEFENSAS SITIO 1, 2 y 3: Tipo neumática con una resistencia 42 toneladas.

5.- NÚMERO TOTAL DE BITAS: 25 Bitas.

BITAS SITIO N° 1: Bitas 1 a la 8 con una resistencia de 100 toneladas.

BITAS SITIO N° 2: Bitas 9 a la 14 con una resistencia de 100 toneladas.

BITAS SITIO N° 3: Bitas 15 a la 25 con una resistencia de 100 toneladas.

6.- USO DE REMOLCADORES:

Obligatorio, 2 Remolcadores de 42 Toneladas de Bollard Pull, HP 1200, cuando la nave cuente con BOW THRUSTER lo hará con uno solo, siempre que el viento no supere los 15 nudos de intensidad, y cuando un buque esté en el sitio 2 o quiera ingresar a este mismo sitio y se encuentra ocupado el sitio 1 y 3 aunque tenga Bow Thruster deberá utilizar 2 remolcadores.

7.- USO DE PRÁCTICOS:

Obligatorio para todas las naves, con excepción las naves nacionales que cuenten con Resolución de autorización al Capitán nacional para maniobrar sin Prácticos.

8.- GRUAS:

El puerto SVTI, cuenta con un total de 7 grúas, de las cuales hay 6 Grúas GOTTWALD, móviles con una capacidad de levante de 100 toneladas, y 1 Grúa LIEBHERR, móvil, también con una capacidad de levante de 100 toneladas.

9.- SITIOS DE OPERACIÓN:

a.- SITIO DE ATRAQUE N° 1:

Eslora máxima permitida 200 metros y Calado máximo permitido 11,09 metros (Las naves podrán hacer uso de una boya de amarre ubicada al norte del cabezo del muelle cuyo resguardo bajo la quilla es de 0,6 metros).

b.- SITIO DE ATRAQUE N° 2:

Eslora máxima permitida 200 metros y Calado máximo permitido 10,59 metros.

c.- SITIO DE ATRAQUE N° 3:

Eslora máxima permitida 200 metros y Calado máximo permitido 12,2 metros (Las naves podrán hacer uso de una boya de amarre ubicada al sur del cabezo del muelle cuyo resguardo bajo la quilla es de 0,6 metros).

10.- LIMITACIONES AMBIENTALES:

TIPO	CAUSA	RESTRICCIÓN
En Maniobras	Neblina	Limita las maniobras de atraque y desatraque, El Capitán de Puerto será quién determine si es posible efectuar la maniobra, en coordinación con el Práctico de Guardia.
En maniobras	Viento	Con vientos superiores 20 nudos, atraque suspendido, y con temporal las maniobras de zarpe se podrán efectuar previa evaluación del Práctico y Autorización del Capitán de Puerto.
En maniobras	Marejada	Se podrá efectuar maniobras previa evaluación del Práctico y autorización del Capitán de Puerto.
En operaciones de Carga / Descarga	Viento	Las faenas de carga y descarga de naves siempre estarán sujetas a evaluación por parte del Capitán de Puerto y podrán ser suspendidas en cualquier momento si fuese necesario, independiente de la condición de tiempo establecida.
En operaciones de Carga / Descarga	Marejada	Podrán ser suspendidas de acuerdo a la evaluación del Capitán de Puerto.

Nota:

Con lluvia no hay limitaciones, en maniobra de fondeo para atraque de una nave a los sitios 1,2 y 3 las naves fondearán dependiendo del tipo y característica de la nave, condición de tiempo local y del criterio profesional del Práctico.

11.- SUMINISTROS:

SERVICIO	SITIO	SISTEMA DE ENTREGA	RENDIMIENTO MT3/HORA
AGUA POTABLE	N° 1	DUCTO	25
COMBUSTIBLE	N° 1	CAMIÓN	30
AGUA POTABLE	N° 2	DUCTO	25
COMBUSTIBLE	N° 2	CAMIÓN	30
AGUA POTABLE	N° 3	DUCTO	25
COMBUSTIBLE	N° 3	CAMIÓN	30

B.- MUELLE CAP (COMPAÑÍA SIDERURGICA HUACHIPATO):

1.- **Ubicación Geográfica:** Latitud: 36° 43' 14" S Longitud 073° 08' 18" W.

2.- **MANIOBRAS DE ATRAQUE :** Diurna y Nocturna.

3.- **LONGITUD TOTAL DEL MUELLE:**

Metros 250 Largo y 26,6 metros de Ancho.

4.- **DEFENSAS CAP NORTE Y SUR:**

Defensas de goma y estructura de fierro con madera, con una resistencia CAP NORTE 42 Toneladas y CAP SUR 25 toneladas.

5.- **NÚMERO TOTAL DE BITAS:**

CAP NORTE 15 Bitas Y CAP SUR 14 Bitas ambas con una resistencia de 150 toneladas .

6.- **USO DE REMOLCADORES:**

Obligatorio, 2 Remolcadores de 55 AZIMUTAL de Bollard Pull, HP 1400, cuando la nave cuente con BOW THRUSTER lo hará con uno solo, siempre que el viento no supere los 15 nudos de intensidad.

7.- **USO DE PRÁCTICOS:**

Obligatorio para todas las naves nacionales y extranjeras, con excepción las naves nacionales cuyo Capitán posea Resolución para efectuar maniobras sin Prácticos y entendiéndose que está autorizado por el propietario del Terminal.

8.- **SITIOS DE OPERACIÓN:**

a.- **SITIO DE ATRAQUE CAP NORTE:**

Eslora máxima permitida 240 metros y Calado máximo permitido 11,15 metros.

b.- **SITIO DE ATRAQUE CAP SUR:**

Eslora máxima permitida 200 metros y Calado máximo permitido 8,5 metros.

9.- **LIMITACIONES AMBIENTALES:**

TIPO	CAUSA	RESTRICCIÓN
En Maniobras	Neblina	Capitán de Puerto con Práctico determinarán la maniobra.
En Maniobras	Viento	Con vientos superiores 25 nudos, maniobra de atraque y desatraque suspendida.
En Maniobras	Marejada	Se podrá efectuar maniobras previa evaluación del Práctico y autorización del Capitán.
En operaciones de Carga / Descarga	Viento	Las faenas de carga y descarga podrán ser suspendidas en cualquier momento por el Capitán de Puerto, sin importar la condición de tiempo establecida.
En operaciones de Carga / Descarga	Marejada	Podrán ser suspendidas a evaluación del Capitán de Puerto.

Nota 1:

Con lluvia no hay limitaciones, en maniobra de fondeo para atraque de una nave a los sitios CAP NORTE Y CAP SUR las naves fondearán dependiendo del tipo y característica de la nave, condición de tiempo local y del criterio profesional del Práctico.

Nota 2:

Las naves que efectúen maniobras de desatraque de los sitios del muelle CAP, deberán siempre realizarlo con lastre en sus estanques, si es que no poseen carga en sus bodegas. En caso que las naves deban abandonar el sitio de atraque por Tiempo Variable o Mal Tiempo, deben hacerlo con el lastre aprobado por la casa clasificadora.

10.- SUMINISTROS:

SERVICIO	SITIO	SISTEMA DE ENTREGA	RENDIMIENTO MT3/HORA
AGUA POTABLE	CAP NORTE	DUCTO	6
COMBUSTIBLE	CAP NORTE	DUCTO	40
ENERGÍA ELECTRICA	CAP NORTE	NINGUNO	0
AGUA POTABLE	CAP SUR	DUCTO	6
COMBUSTIBLE	CAP SUR	DUCTO	40
ENERGIA ELECTRICA	CAP SUR	NINGUNO	0

C.- TERMINAL MARÍTIMO ENAP REFINERÍA BIO BIO: TERMINAL "C"

1.- **Ubicación Geográfica:** Latitud: 36° 43' 50" S Longitud 073° 08' 00" W.

2.- MANIOBRAS DE AMARRE:

Amarre sólo diurno desde el orto hasta el ocaso del sol y el desamarre diurno y nocturno.

3.- USO DE REMOLCADORES:

Obligatorio, 2 Remolcadores de 40 AZIMUTAL TBP Bollard Pull y 1200 HP, para naves superior a 160 metros, para naves inferiores a 159 metros serán ejecutadas por 2 remolcadores con potencia no inferior a 40 TBP 1200 HP, debiendo ser uno de ellos Remolcador de Puerto RDP.

4.- USO DE PRÁCTICOS:

Obligatorio para todas las naves Nacionales y Extranjeras, las naves de eslora inferior a 159 metros será obligatorio el embarque de 1 Práctico, para las naves superior a 160 metros de eslora será obligatorio el embarque de 2 Prácticos.

5.- **SITIOS DE OPERACIÓN:**

a.- SITIO DE AMARRE TERMINAL "C":

Eslora máxima permitida 200 metros y Calado máximo permitido 10,98 metros.

b.- BOYAS DE AMARRE TERMINAL "C":

4 Boyas de Amarre cuya capacidad máxima es de 50.000 DWT., para naves de eslora máxima 200 metros y cuyo calado máximo 10,9.

6.- LIMITACIONES AMBIENTALES:

TIPO	CAUSA	RESTRICCIÓN
En Maniobras	Neblina	Capitán de Puerto con Práctico determinarán la maniobra.
En Maniobras	Viento	Maniobras de amarre y desamarre suspendidas con vientos superiores 15 nudos de cualquier cuadrante.
En Maniobras	Marejada	Se podrá efectuar maniobras previa evaluación del Práctico y autorización del Capitán.
En operaciones de Carga / Descarga	Viento	Las faenas de carga y descarga podrán ser suspendidas en cualquier momento por el Capitán de Puerto, sin importar la condición de tiempo establecida.
En operaciones de Carga / Descarga	Marejada	Podrán ser suspendidas a evaluación del Capitán de Puerto.
En maniobras		Amarre sólo diurno y desamarre diurno y nocturno.

Nota :

Con lluvia no hay limitaciones, en maniobra de fondeo para el amarre de una nave al Terminal "C", la nave deberá fondear sus anclas de Babor y Estribor.

7.- DUCTOS:

TIPO DUCTO	DIÁMETRO (pulgada)	LONGITUD (Mts.)	RENDIMIENTO CARGA (M3/HORA)	RENDIMIENTO DESCARGA (M3/HORA)
Línea 1 LPG (Submarino)	10		Fuera de Servicio	Fuera de Servicio
Línea 2 Productos Negros (Submarino)	16	320	650	650
Línea 3 Productos Blancos (Submarino)	12	320	720	720
Línea 4 Deslastre (Submarino)	10	320	150	150

D.- TERMINAL MARÍTIMO ENAP REFINERÍA BIO BIO: TERMINAL “B”

1.- Ubicación Geográfica: Latitud: 36° 43' 50" S Longitud 073° 08' 00" W.

2.- MANIOBRAS DE AMARRE: Amarre y desamarre diurno y nocturno.

3.- USO DE REMOLCADORES:

Obligatorio, 2 Remolcadores RDP Azimutales de 55 TBP Bollard Pull y 1200 HP, para naves eslora máxima de 250 metros .

4.- USO DE PRÁCTICOS:

Obligatorio para todas las naves Nacionales y Extranjeras, las naves de eslora inferior a 159 metros será obligatorio el embarque de 1 Práctico, para las naves superior a 160 metros de eslora será obligatorio el embarque de 2 Prácticos.

5.- SITIOS DE OPERACIÓN:

a.- SITIO DE AMARRE TERMINAL “B”:

Eslora máxima permitida 250 metros y calado máximo permitido 12,8 metros.

b.- BOYAS DE AMARRE TERMINAL “B”:

3 Boyas de Amarre cuya capacidad máxima es de 70.000 DWT., para naves de eslora máxima 250 metros y cuyo calado máximo 12,8.

6.- LIMITACIONES AMBIENTALES:

TIPO	CAUSA	RESTRICCIÓN
En Maniobras	Neblina	Capitán de Puerto con Práctico determinarán la maniobra.
En Maniobras	Viento	Maniobras de amarre y desamarre suspendidas con vientos superiores 25 nudos de cualquier cuadrante.
En Maniobras	Marejada	Las Maniobras podrán ser suspendidas previa evaluación del Práctico y del Capitán de Puerto.
En operaciones de Carga / Descarga	Viento	Las faenas de carga y descarga podrán ser suspendidas en cualquier momento por el Capitán de Puerto, sin importar la condición de tiempo establecida.
En operaciones de Carga / Descarga	Marejada	Podrán ser suspendidas a evaluación del Capitán de Puerto.

Nota 1:

Con lluvia no hay limitaciones, en maniobra de fondeo para el amarre de una nave al Terminal "B", la nave deberá fondear sus anclas de Babor y Estribor.

7.- DUCTOS:

TIPO DUCTO	DIÁMETRO (pulgada)	LONGITUD (Mts.)	RENDIMIENTO CARGA (M3/HORA)	RENDIMIENTO DESCARGA (M3/HORA)
Línea 1 Productos Negros (Submarino)	16	520	1500	1500
Línea 2 Productos Negros (Submarino)	16	520	1500	1500

E.- TERMINAL MARÍTIMO ABASTIBLE:

1.- Ubicación Geográfica: Latitud: 36° 45' 46" S Longitud 073° 09' 08" W.

2.- MANIOBRAS DE ATRAQUE: Atraque y desatraque diurno y nocturno.

3.- LONGITUD TOTAL DEL MUELLE:

2.243 Metros Largo y 4 metros de Ancho .

4.- USO DE REMOLCADORES:

Obligatorio, 2 Remolcadores Azimutales de 40 TBP Bollard Pull y 1200 HP, para naves eslora mínima de 100 metros y máxima 180 metros y 3 remolcadores de 40 Azimutal TBP Bollard Pull y 1200 HP, para naves eslora mínima 180 metros y eslora máxima 190 metros .

5.- USO DE PRÁCTICOS:

Obligatorio para todas las naves nacionales y extranjeras, con excepción las naves nacionales cuyo Capitán posea Resolución para efectuar maniobras sin Prácticos y entendiéndose que está autorizado por el propietario del Terminal.

6.- SITIOS DE OPERACIÓN:

a.- SITIO AMARRE "ABASTIBLE":

Eslora Mínima permitida 100 metros, Eslora máxima permitida 190 metros y Calado máximo permitido 12,1 metros, manga máxima permitida 32,2 metros.

b.- BOYA AMARRE “ABASTIBLE”:

1Boya de Amarre cuya capacidad máxima es de 70.000 DWT., para naves de eslora máxima 190 metros y cuyo calado máximo 12,1 metros.

7.- LIMITACIONES AMBIENTALES:

TIPO	CAUSA	RESTRICCIÓN
En Maniobras	Neblina	Capitán de Puerto con Práctico determinarán la maniobra.
En Maniobras	Viento	Maniobras de amarre y desamarre suspendidas con vientos máximo 15 nudos Norte y 20 Nudos Sur, altura de la Ola 1,50 metros.
En Maniobras	Marejada	Las Maniobras podrán ser suspendidas previa evaluación del Práctico y del Capitán de Puerto.
En operaciones de Carga / Descarga	Viento	Con viento Máximo 15 nudos Norte y 20 nudos Sur, Altura de la Ola 1,50 metros detener faenas y desconectar los flexibles, objeto zarpar del Terminal.
En operaciones de Carga / Descarga	Marejada	Podrán ser suspendidas a evaluación del Capitán de Puerto.
Permanencia en sitio de atraque	Viento	Máxima 20 nudos Norte, Máxima 25 nudos Sur, Altura de la Ola 1,80 metros.

NOTA:

Por razones de seguridad, el Capitán de Puerto dispondrá el embarque y permanencia de un Práctico a bordo, hasta que mejore la condición meteorológica o hasta zarpe de la nave, sin previa solicitud cuando se conozca una de las siguientes condiciones. Aviso de Mal Tiempo vigente, Pronostico Prefrontal y se evidencien los primeros indicios (viento rolando al Norte, intensidad de éste de 10 o más nudos), marejadas anormales, a solicitud del Capitán de la nave.

8.- DUCTOS:

TIPO DUCTO	DIÁMETRO (pulgada)	LONGITUD (Mts.)	RENDIMIENTO CARGA (M3/HORA)	RENDIMIENTO DESCARGA (M3/HORA)
Línea 1 LPG AEREA	12	2000	350	350
Línea 2 Vapores LPG AEREA	6	2000	1100	1100
Línea 3 Productos Blancos / Slop AEREA	18	2000	1100	1100
Línea 4 Productos Blancos AEREA	12	2000	1100	1100

F.- OTRAS INFORMACIONES:**1.- Características meteorológicas y ambientales generales para el sector de Lengua en la Bahía de San Vicente:**

a.- Dirección y velocidad del viento predominante, en nudos:

El viento predominante en la Bahía de San Vicente es el proveniente del segundo y tercer cuadrante; sin embargo, el viento de mayor incidencia es con componente norte, registrándose intensidades de hasta 50 nudos. A continuación se describe dirección e intensidades registrados en estudio de maniobrabilidad aprobado.

ÉPOCA	DIRECCIÓN	VELOCIDAD MEDIA
Verano	S-SW	35 Nudos.
Otoño	N	52 Nudos.
Invierno	S-SW-N	47 Nudos.
Primavera	S-SW	35 Nudos.

b.- Dirección y velocidad de la corriente, en nudos:

ÉPOCA	DIRECCIÓN	VELOCIDAD MEDIA
Invierno - Superficial	Todas	0.3 Nudos.

c.- Altura de la ola, en metros:

ANUAL	FRECUENCIA	ALTURA	DIRECCIÓN
	11,4"	0 - 0.5 mts.	NW
	38,29"	0.5 – 1.0 mts	NW
	47,93"	1.0 – 2.5 mts	NW
	1,02"	Mayor 2.5mts	NW

d.- Amplitud de la marea, en metros:

AMPLITUD DE LA MAREAS EN SICIGIAS	
Máxima altura sobre N.R.S.	2,038
Mínima Altura sobre N.R.S.	0,000

e.- Tipo de Fondo:

Sedimento de arena fina con bajo porcentaje de conchuela.

f.- Pronóstico Meteorológico:

Durante pronósticos pre-frontal y frontal no se pueden atracar naves al muelle producto de la altura e intensidad de la marejada que se manifiesta desde el N/NW en el sector.

En condición post-frontal la situación se torna crítica, debido a que la dirección de la marejada es de componente W, e ingresa con fuerza a la Bahía de San Vicente, llegando hasta el saco de la misma.

En condiciones de predominio anticiclónico, con vientos de 20 a 25 nudos y de componente S/SW, la marejada de dirección general NW cambia de dirección en el sector de Punta Hualpén, ingresando a la boca de la bahía y afectando al muelle.

2.- Sitios o Frentes de atraque y Boyas:

a.- Extensión en metros: El Muelle posee sólo un sitio de atraque para naves desde 100 metros de eslora y hasta 190 mts. de eslora total. Este consiste en tres duques de alba y cuatro postes de amarre que se complementan con una plataforma central de treinta metros, donde están ubicados los flexibles de conexión.

b.- Orientación: La nave en posición final queda con proa al 308° .

c.- Boyas de amarre: Una boya para amarrar naves de 50.000 hasta 70.000 toneladas. Esta es utilizable para pasar espías desde la aleta de estribor de la nave amarrada, con ello la nave desatraca la popa del Terminal en maniobra de zarpe. Está ubicada al 098° y a 100 metros de la plataforma del Terminal.

d.- Ductos: Cuenta con un total de 4 ductos, los cuales se encuentran operativos para la carga y descarga de productos líquidos a granel, como 1 ducto para gas, 2 ductos para productos limpios y 1 ducto para retorno de vapores. Éstos acceden al Muelle desde tierra sobre un puente de 2.400 metros de largo.

3.- Condiciones específicas de operación en el Terminal Marítimo Abastible:

Está permitido el atraque y desatraque las 24 horas del día, mientras esté operativo el sistema de señalización marítima particular instalado.

- a.- Bandas de atraque: La nave debe atracar con su banda de babor al muelle.
- b.- Maniobras simultáneas: No se podrá realizar maniobras simultáneas de atraque, desatraque, amarra, desamarra o una combinación de ellas, con otras naves, cuando las áreas sean las mismas o cercanas.
- c.- Maniobras de abarloado: No se permiten con naves atracadas.
- d.- Rancho de naves: No se permite con la nave amarrada y transfiriendo carga.
- e.- Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre / atraque (anclas, espías):
 - Nave debe contar con ocho espías de 220 metros de largo, dos través, dos springs y cuatro largos a proa.
 - Nave debe contar con nueve espías de 220 metros del largo, dos través, dos springs, cuatro largos a popa y una espía a la boya.
 - Las espías deben ser de un largo de 220 mts., además debe tener ambas anclas operativas, con no menos de 12 paños de cadena útiles.
 - Queda prohibido el uso de alambres, como elementos de amarre.
- f.- Descripción de las maniobras empleando el Reloj de Mareas:

No considerado.

4.- Ayudas a la navegación :

El Muelle Mecanizado cuenta con la siguientes señales de ayuda a la navegación:

- a.- Enfilación de entrada rumbo 152°; sistema de enfilación compuesto por señal anterior y posterior, ambas con fondo blanco y franja vertical naranja para el día y en la noche con dos luces rojas.
- b.- Enfilación de fondeo: Ubicadas en punta Liles, son tableros rectangular de 4.2 metros de alto por 2.1 metros de ancho, la señal anterior es de fondo color blanco y franja vertical naranja. Las señales posteriores son de las mismas dimensiones, de color blanco con franja vertical naranja. Estas tienen luz destellante omnidireccional de color verde.
- c.- Durante las maniobras, se requiere mantener apagadas las balizas de enfilación del Terminal "B" de Enap Refinerías Bío Bío, ubicadas en el mismo lugar (Pta. Liles), en atención a que se generan confusiones al ser todas de color verde.

5.- Situaciones especiales:

a.- Acciones ante condición de Tiempo Variable:

Al establecerse esta condición, ya sea con o sin aviso de Mal Tiempo vigente, la nave atracada deberá abandonar el terminal Marítimo en el más breve plazo. Para ello y previamente el agente de naves respectivo proporcionará los medios de apoyo a la maniobra necesarios para la ejecución de ésta.

b.- Acciones a ejecutar ante aviso de Mal Tiempo vigente:

Al ser publicado y difundido un "Aviso de Mal Tiempo", se suspenderán las maniobras de atraque. Si hay nave atracada el Agente de Naves que la represente procederá a coordinar y ejecutar el embarque de un Práctico en el más breve plazo, el que a su vez procederá a asesorar al Capitán de dicha nave para desatracarla, antes o mas tardar en el momento en que se manifieste uno de los parámetros límite. El Agente que represente dicha nave deberá poner a disposición de ella y el Práctico los medios de apoyo a la maniobra de embarque del Práctico y de desatraque de ella del Terminal.

c.- Acciones ante condición de Mal Tiempo y Temporal:

No se permitirá el atraque de naves en esta condición. La nave atracada deberá haber abandonado el Terminal antes de que se establezca condición de Mal Tiempo y/o Temporal.

G.- DIQUES FLOTANTES:

1.- Ubicación Geográfica : En el saco norte de la Bahía San Vicente.

2.- Diques de Operación:

Dique Marco II:

Dique flotante fondeado en la Bahía de San Vicente, con una capacidad de levante de 950 toneladas, su eslora es de 58 metros y su manga 22 metros.

Dique Marco III:

Dique flotante fondeado en la Bahía de San Vicente , con una capacidad de levante de 880 toneladas, su eslora es de 46,94 metros y su manga 22,25 metros.

3.- MANIOBRA:

En la maniobra de varamiento de pesqueros se utilizarán como mínimo un remolcador, una panga auxiliar y un Buzo Comercial el cual se encargará de verificar la posición segura de la nave sobre la camada.

4.- PRACTICAJE :

No requiere Práctico para naves menores nacionales, para naves mayores nacionales requiere Práctico con excepción, cuyo Capitán posea Resolución para efectuar maniobras sin Prácticos, entendiéndose que está autorizado por el propietario del Astillero, para maniobras de naves menores extranjeras no requiere practicaaje, siendo responsabilidad del Astillero y representante de la nave extranjera, y para naves mayores extranjeras requiere practicaaje para la maniobra.

5.- LIMITACIONES PARA MANIOBRAS DE VARADA Y SALIDA:

LLUVIA : No hay limitaciones.

VIENTO : Con viento superior a 25 Nds., maniobras suspendidas.

MAREJADA : Se podrá efectuar maniobras previa evaluación y autorización del Capitán de Puerto.

NEBLINA : No se efectuarán maniobras.

HORARIO : Maniobras de varadero solo con luz diurna.

H.- LIMITACIONES DE OPERACIÓN PARA TERMINALES PESQUEROS INDUSTRIAL Y ARTESANAL.

1.- ZONA DE SEGURIDAD:

Se prohíbe el fondeo de los PAM'S en las zonas de seguridad para maniobras de buques mercantes y tráfico de buques mercantes.

Entiéndase por:

Zona de maniobra para buques mercantes: Área utilizada por el buque en su maniobra de atraque o desatraque.

Zona de tráfico de buques mercantes: Área señalada en carta SHOA N° 613 y puntos de fondeo a la Gira.

2.- FAENA EN CALIENTE:

Las faenas en caliente en el Pontón Aquamarina y en las naves atracadas a este, sólo se autorizarán en los casos que el Terminal "C" de ENAP, no se encuentre efectuando carga o descarga de productos limpios o productos negros, dando cumplimiento a Resolución C. P. VIC. Ordinario N° 12.600/118 VRS. del 15 de mayo del 2009.

En Pontones –Yomas se autorizarán trabajos de soldadura y oxicorte dando cumplimiento a Resolución C. P. VIC. Ordinario N° 12.600/118 VRS. del 15 de mayo del 2009.

3.- PRUEBA DE MÁQUINAS Y EQUIPOS NAVEGACIÓN EN BAHÍA:

Los Capitanes y Patronos de naves deberán dar estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, durante las maniobras de "prueba de maquinas y/o equipos de navegación", en el interior de la bahía, debiendo solicitar la respectiva autorización a la Autoridad Marítima.

4.- AVISO RECALADA DE PAM:

Todo Pesquero que recale a la Bahía de San Vicente proveniente de zona de pesca, deberá informar a esta Autoridad Marítima su ingreso, con un mínimo de 30 minutos.

5.- PESCA ARRASTRE :

Queda prohibida la pesca de arrastre y el uso de pesca de cerco con redes de una altura superior a 20 brazas, en las actividades de pesca extractiva que se realicen en una franja de mar de una milla náutica medida desde la costa en el área comprendida entre los siguientes puntos geográficos: latitud 32° 00' 00" Sur Longitud 041° 00' 00" Weste.

9.- ESTABLÉCESE LIMITACIONES DE OPERACIÓN POR LA CONDICIÓN DE TIEMPO PARA NAVES ATRACADAS.

a.- Tiempo Variable:

Naves reforzarán espías y sus máquinas deberán estar alistadas para un eventual zarpe del muelle. Se autorizará el desatraque de una nave mercante, siempre que las condiciones de tiempo (en ese momento), permitan el desembarco seguro del Práctico.

b.- Mal Tiempo:

Todas las naves deberán encontrarse con toda su dotación a bordo lista a zarpar para salir a capear el temporal y fondear al socaire de la Isla Quiriquina. La realización de faenas portuarias quedarán sujetas a evaluación de la Capitanía de Puerto.

Las naves que no alcancen a completar su carga, deberán verificar que estas se encuentren estibadas y trincadas en las mejores condiciones para zarpe de emergencia. Se suspenden maniobras de atraque.

c.- Temporal:

Se podrá efectuar maniobra de desamarre previa evaluación del Práctico y autorización del Capitán de Puerto.

Se suspende el trabajo y faenas portuarias en las naves. Todas las tripulaciones de las naves mercante deberán permanecer a bordo, se reforzarán espías y preparará para zarpar de emergencia.

NOTA:

Las faenas de carga y descarga de naves estarán sujetas a evaluación, en todo momento, por parte del Capitán de Puerto y podrán ser suspendidas si fuese necesario, independiente a la condición de tiempo establecida por la Capitanía de Puerto.

10.- ESTABLÉCESE LIMITACIONES PARA REALIZAR FAENAS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS CON NAVES ATRACADAS:

Para efectuar manipulación con mercancías peligrosas, se deberá dar estricto cumplimiento a lo establecido en el artículo 5 del Reglamento de Recepción y Despacho de Naves D. S. (M.) N° 364 del 29 Abril De 1980, sólo se autorizará el uso del recinto portuario especial a los I. M .O. estipulados en la Resolución C. P. VIC. Ordinario N° 12.600/283 del 24 de Septiembre del 2009, quedando estrictamente prohibido el mantenimiento de carga peligrosa ya sea explosivos 1.1 y venenosos 6.1 tetraetilo de plomo.

11.- ESTABLÉCESE LIMITACIONES DE MOVIMIENTO DE NAVES ATRACADAS:

Todas las faenas que se soliciten a la Capitanía de Puerto y que digan relación con maniobras de atraque y desatraque, deberán ser solicitadas a través de la página www.directemar.cl opción Servicios – Solicitudes de Agentes de Naves, con un mínimo de dos horas de anticipación de la faena.

Se podrá modificar una maniobra solicitada, efectuando la anotación correspondiente con un mínimo de dos horas de anticipación.

No se permitirá la corrida de las naves una vez que éstas estén atracadas a muelles. En caso de ser necesario correr una nave deberá efectuarse con autorización y presencia a bordo del Practico de Servicio.

Todas las naves, podrán efectuar corridas en los sitios de atraque hasta un máximo de 25 metros, debiendo informar de ello a la Autoridad Marítima y al Práctico de Servicio antes de dar inicio a la maniobra y una vez concluida esta. Corridas superiores a 25 metros, requerirán la asistencia obligatoria del Práctico de Servicio.

12.- ESTABLÉCESE CONDICIONES GENERALES PARA MANIOBRAR EN BAHÍA DE SAN VICENTE:

Las comunicaciones de enlace deberán efectuarse por canal 16-VHF a través de Talcahuano Radio CBT o CBT –23 (Capitanía de Puerto de San Vicente), siendo el canal habitual de los Prácticos, el canal 09 VHF.

Cada maniobra deberá contar con el apoyo de una lancha autorizada por la Capitanía de Puerto para el embarque y desembarque de Prácticos, la cual puede también utilizarse para la maniobra de amarre de la nave. Ésta lancha deberá poseer equipo de comunicaciones acorde a su actividad, el cual debe a lo menos contar con los canales 16 y 09 VHF, estar tripulada por un Patrón calificado y a lo menos dos Tripulantes, debiendo la lancha tener un andar adecuado y necesario para cubrir la distancia a navegar, además de contar con escala portátil de borda.

Las naves que atraquen en los sitios de San Vicente Puerto Internacional, deberán estar provistas de 12 espías de 220 metros a lo menos, para que la nave quede amarrada con cuatro espías y dos springs, las cuales deben ser una resistencia adecuada, además deben tener ambas anclas operativas.

En general se recomienda el atraque de las naves con la proa al viento predominante (norte en invierno y sur en verano), objeto se facilite la maniobra de desatraque frente a una emergencia de cualquier naturaleza. En meses de invierno y ante aviso de Mal Tiempo esta disposición es de carácter obligatorio.

Como norma general se maniobrará hasta con viento de 25 nudos (12 mts/seg.). Con vientos superiores a esta intensidad se deberán adoptar medidas especiales en cuanto al área de maniobra, tipo de nave, nacionalidad de la tripulación y elementos auxiliares con que se cuenta, debiendo esta faena ser autorizada por la Autoridad Marítima.

Cuando se amarre al sitio N° 2 de SVTI, habiendo buques en los sitios números 1 y 3, se maniobrará con viento de hasta 15 nudos, y con dos remolcadores de 40 toneladas de Bollard Pull cada uno, aunque el buque cuente con Bow Thruster.

Aquellas naves que amarren a los Terminales de Enap Refinería Bío Bío, deberán contar con un mínimo de 10 espías de 220 metros de largo cada una, objeto pasar 3 espías a cada boya. Asimismo, deberán cumplir con el numeral determinado para la nave con respecto a los paños de cadena útil en cada una de las anclas, con un mínimo de 10 paños útiles en las naves iguales o superiores a 150 metros de eslora.

Con vientos superiores a 25 nudos las naves amarradas a los Terminales de Enap, deberán suspender las faenas, desconectarán sus flexibles y se alistarán para largarse del terminal.

Durante la estadía de la nave en los terminales Enap, se coordinará, a través de su agencia, un canal de trabajo con los remolcadores de puerto, con el objeto de requerir los servicios en forma expedita y rápida en caso de una situación de emergencia.

Las áreas de seguridad de los buques tanques petroleros o gaseros amarrados en sus respectivos terminales, será de 300 metros de radio con centro en el boyarín que indica posición del flexible que efectúa el embarque o desembarque de petróleo.

La cantidad de RAM a utilizar en las maniobras esta dispuesto dentro de las características de operación de cada Terminal o Muelle de la presente Resolución.

Se entiende por elementos auxiliares a los Bow Thruster, Stern Thruster o Timones Becker. Se deberá verificar su estado de operatividad y eficiencia, lo cual ratificará el Práctico que ejecuta la maniobra.

Ante la condición de Tiempo Variable o superior, las Agencias de Naves deberán disponer de todos los medios tendientes a dar una mayor seguridad a las naves atracadas o cuando éstas deben zarpar a la gira, como ser: remolcador de puerto, dotación de seguridad a bordo, máquinas listas a zarpar, etc.

Las naves deben estar en condiciones de abandonar los muelles en cualquier momento al tener conocimiento de Mal Tiempo y Temporal con vientos del cuarto cuadrante (N y Nw).

El personal de amarradores en número suficiente, deberá ser proporcionado por la respectiva Agencia de Naves, no pudiendo ser inferior a 6 personas (3 a proa y 3 a popa).

Por motivos de seguridad, los Amarradores deberá durante toda la maniobra permanecer con sus chalecos salvavidas colocados.

Para mayor claridad de la posición final que deberá adoptar la nave en un determinado sitio de atraque del puerto, este se indicará con dos conos de color naranja internacional durante el día y por balizas luminosas durante la noche.

En el puerto SVTI, los conos como las balizas serán proporcionados oportunamente por la empresa SVTI, siendo responsabilidad de la Agencia de Naves su correcta y oportuna ubicación en el sitio de atraque.

Como norma general, se deberá mantener como mínimo una distancia de 25 mts., entre las naves que se encuentren atracadas en Terminal SVTI.

Aquellas naves de pesca menores de 1.000 TRG., que se encuentren al mando de Capitanes chilenos, podrán atracar y abarloadse en el Terminal SVTI sin Práctico, pero deberán informar previamente su intención de maniobra a la Autoridad Marítima (la que deberá dar su conformidad) y al Práctico de Servicio, cómo también deberá estar en conocimiento y autorizado por SVTI.

Los Capitanes de la Marina Mercante Nacional autorizados para efectuar maniobra de atraque y desatraque sin utilizar el servicio de Práctico de Puerto, deberán comunicar a la Autoridad Marítima, con dos horas de antelación y por VHF, su intención de maniobra.

Junto a la información habitual que se anota en el sistema computacional para maniobras de practicaaje, deberá además consignarse la banda de atraque y el calado máximo de la nave.

Las maniobras de amarre, desamarre y/o fondeo a la gira serán ejecutadas generalmente por un Práctico. No obstante, el practicaaje se efectuará por dos Prácticos cuando la eslora de la nave sea mayor de 220 metros. No será necesario el empleo del segundo Práctico en aquellas naves de pabellón nacional bajo el mando de un Capitán de Alta Mar chileno, debidamente habilitado, al efecto, conforme a los requisitos que fije la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante para cada puerto.(Artículo 24 "Reglamento de Practicaaje y Pilotaje".

Toda maniobra distinta a las especificadas en la presente Resolución, deberá ser solicitada por escrito a la Autoridad Marítima, con copia a la Oficina de Prácticos con la debida anticipación y con el máximo de detalles del caso para una mejor evaluación y posterior resolución.

Las empresas SVTI y Compañía Siderúrgica Huachipato, mantendrán constantemente pintado de amarillo o naranja internacional y sobre fondo que se destaque, los números de las bitas de todos los sitios de atraque, además, mantendrán operativas y en sus respectivos calzos todas las defensas de neumáticos.

13.- DERÓGASE, la Resolución Capitanía de Puerto de San Vicente Ordinario N° 12.000/48, del 14 de abril del 2003.-

14.- ANÓTESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

FIRMA ELECTRÓNICA

**MANUEL COFRÉ LIZANA
CAPITÁN DE FRAGATA LT.
CAPITÁN DE PUERTO DE SAN VICENTE**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- GOBERNACIÓN MARÍTIMA (T.)
- 2.- AGENCIAS DE NAVES (12).
- 3.- EMPRESAS PESQUERAS (6)
- 4.- ASTILLERO MARCO.
- 5.- SVTI.
- 6.- ENAP REFINERÍA BIO BIO.
- 7.- CAP.
- 8.- ABASTIBLE
- 9.- ARCHIVO OPERACIONES.