

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL TERMINAL  
MARÍTIMO PETROLERO ENAP, SAN  
VICENTE.**

**TALCAHUANO, 06 DE DICIEMBRE DE 2018.**

**VISTO;** lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; D.L N° 2.222 de 1978 y sus modificaciones, Ley de Navegación; el D.S. (M.) N° 1.340 bis, de fecha 14 de junio de 1941, modificado por D.S. (M.) N° 359, de fecha 27 de abril de 1963, Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la Republica; el D.S. (M.) N° 2, de fecha 03 de enero de 2005, modificado por el D.S. (M.) N° 213 de 2006, Reglamento sobre Concesiones Marítimas; el D.S. (M.) N° 1, de fecha 06 de enero de 1992, Reglamento de Control de la Contaminación Acuática; el D.S. (M.) N° 397, de fecha 8 de mayo de 1985, Reglamento de Practicaje y Pilotaje y sus modificaciones posteriores; el D.S. (M.) N° 991, de fecha 26 de octubre de 1987, que fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto de la Republica; Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° O-31/002, de fecha 06 de junio de 2003 que “Norma sobre operaciones seguras para transferencia de combustibles líquidos marinos a los buques (BUNKERING)” ; Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M ORD. N° O-71/034, de fecha 24 de enero de 2017 que “Establece normas para el otorgamiento del “Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo” que efectúa trasiego de productos líquidos y gaseosos a granel” y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente;

**RESUELVO:**

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

**1.- Nombre de la Instalación Portuaria**

Terminal Marítimo ENAP, San Vicente.

**2.- Descripción General**

El referido Terminal Marítimo está compuesto por una plataforma de carga, equipada con 6 brazos para carga y descarga de petróleo crudo, fuel oil y productos derivados del petróleo, un puente de acceso que permitirá la circulación de un vehículo de hasta 9 metros de largo, un muelle para carga y descarga de crudo y derivados, con dos Sitios (Norte y Sur), duques de alba y postes de amarre estructurados mediante bloques de hormigón armado soportados sobre pilotes de acceso.

**Ref.:** Carta S.H.O.A. N° 6112, Vª Edición de julio de 2012, en Dátum WGS-84.

**3.- Ubicación Geográfica**

El Terminal ENAP, se ubica en el límite del área norte de la Bahía de San Vicente, Comuna de Talcahuano, Región del Bío Bío, entre el frente del espigón de atraque del Puerto comercial de San Vicente (SVTI) y el Muelle de Huachipato, en siguientes coordenadas:

Punto a) Inicio Muelle sector Playa : Latitud : 36° 43' 58,527" S  
Longitud : 073° 07' 36,439" W.

Punto b) Muelle Punto Quiebre : Latitud : 36° 44' 06,124" S.  
Longitud : 073° 07' 45,181" W.

Punto c) Muelle Cabezo : Latitud : 36° 44' 08" S.  
Longitud : 073° 08' 08" W.

**Ref.:** Carta S.H.O.A. N° 6112, Vª Edición de julio de 2012, en Dátum WGS-84.

#### **4.- Propietario**

Empresa Nacional de Petróleo (ENAP) Refinerías S.A.

#### **5.- Estación de Espera de Prácticos**

- a) Punto N°1: Un área circular de 1.5 cables de radio, con centro en Latitud 36°44'12" Sur y Longitud 073°10'18" Weste.  
Para naves carga general de hasta 250 metros de eslora y Buques Tanque hasta 243 mts. de eslora.
- b) Punto N°2: Un área circular de 2 cables de radio, con centro en Latitud 36°43'35,2" Sur y Longitud 073°11'04" Weste.  
Para Naves Porta Contenedores y Carga General superiores a 250 metros de eslora, hasta 330 metros de eslora.

**Ref.:** Carta S.H.O.A. N° 6112, Vª Edición de julio de 2012, en Dátum WGS-84.

#### **6.- Zona de Fondeo a la Gira**

Punto de fondeo "A", su ubicación geográfica y demarcación es Latitud 36°44'33" Sur y Longitud 073°10'55" Weste, al 284° y a 7,8 cables del cabezo Muelle Abastible y su eslora máxima permitida es hasta 250 mts.

Asimismo, se deberán tomar las siguientes consideraciones:

- a) Con el propósito de dejar libre el área de maniobra de las Naves que entran o salen del Puerto de San Vicente, los Buques que fondeen a la gira, sólo podrán hacerlo en la zona que se indica, previa autorización de la Capitanía de Puerto. (CBT-23), canal 16 VHF.
- b) Las Naves que recalen y queden fondeadas a la gira, deberán considerar radio de borneo con que éstas quedarán, objeto no afectar las áreas destinadas a maniobras de otras Naves
- c) Ante el supuesto de que la 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) Toda Nave que fondee a la gira, deberá poseer la carta náutica actualizada de la bahía. Será de responsabilidad de la Agencia que represente a la Nave, la provisión oportuna de este elemento de apoyo náutico.

- e) Las Naves que deban fondear a la gira lo harán dentro de los límites del Puerto y fuera de zonas prohibidas de fondeo, estipuladas en la carta SHOA N° 6112.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 6112, Vª Edición de julio de 2012, en Dátum WGS-84.

## 7.- Límites del Puerto

La línea imaginaria que sigue el meridiano que pasa por el Faro Punta Hualpén (073°11'28.5" W) hasta la intersección con la línea imaginaria del paralelo, que proyectado pasa por Punta Prado (36°43'17.5" S).

## 8.- Características Meteorológicas y Ambientales Generales para el sector norte de la Bahía de San Vicente

### 8.1.- Dirección y velocidad del viento predominante, en nudos

En la bahía de San Vicente, la dirección del viento predominante es del SSW en meses de verano con un 52%, con intensidades en meses de primavera y verano de 20 nudos, alcanzando en ocasiones como máximo 35 nudos, y en la estación de invierno cuando el sector es afectado con el paso de sistemas frontales, su dirección es del NNW con un 22% de ocurrencia, alcanzando intensidades de 30 nudos y como viento máximo de 50 nudos:

ÉPOCA	DIRECCIÓN (Cuadrante)	VELOCIDAD NUDOS	FUERZA ESCALA (BEAUFORT)
Primavera	Tercero	12	4
Verano	Tercero	12	4
Otoño	Cuarto	08	3
Invierno	Cuarto	09	3

### 8.2.- Dirección y velocidad de la corriente, en nudos

ÉPOCA	DIRECCIÓN	VELOCIDAD MEDIA
Anual	NW fondo-SE superficie	0,14 Nudos.

### 8.3.- Altura de la ola, en metros

ÉPOCA	TIPO DE OLA	FRECUENCIA %	ALTURA	DIRECCIÓN
Verano	Oceánica	14 seg.	0,975 – 0,77 mts.	234°
Invierno	Oceánica	11 seg.	0,730 – 0,57 mts.	300°

### 8.4.- Amplitud de la marea, en metros

ALTURA	SICIGIA	CUADRATURA
MINIMA	1,20	0,40
MAXIMA	1,78	0,20

Ver Tablas de Marea de la Costa de Chile, Publicación S.H.O.A. N° 3009, Bahía de San Vicente es Puerto Secundario, rango de marea en sicigia, 1.78 metros.

**8.5.- Tipo de fondo: Fango y arena**

**8.6.- Visibilidad**

Normalmente, la zona se ve afectada con neblinas, con mayor frecuencia durante los cambios de estación de primavera a verano, y de éste a otoño. Dicha condición se presenta generalmente durante las mañanas.

**9.- Sitios o Frentes de atraque y Boyas**

	Sitio Norte	Sitio Sur
<b>Extensión</b>	940 metros aprox., en total, medidos desde el estribo, hasta el Poste de Amarre N° 1.	
<b>Orientación</b>	224°v, con extensión de 340 metros en este punto y cambia de dirección al 265°v, para recorrer unos 570 metros hasta el Poste de Amarre N°1.	
<b>Postes de Amarre</b>	4	6
<b>Duques de Alba</b>	4	4

**10.- Terminales Marítimos**

- Boyas de Amarre : No.
- Ductos : 6 NR, instalados sobre la pasarela.

N°	Servicio	Cant.	Diámetro	Aislación Térmica
1	Petróleo Crudo	1	24"	SI
2	Fuel Oil	1	20"	SI
3	Gasolina	1	16"	NO
4	Diesel / Kerosene	1	16"	NO
5	Slop	1	10"	NO
6	Sistema contra Incendios, sólo para muelle	1	10"	NO

El operador del Terminal Marítimo Petrolero ENAP San Vicente, debe dar cumplimiento a la Circular Marítima O-71/034, de fecha 24 de enero de 2017, que "Establece normas para el otorgamiento del "Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo" que efectúa trasiego de productos líquidos y gaseosos a granel".

### 11.- Condiciones límites para las naves

CONDICIONES LÍMITES	SITIO NORTE	SITIO SUR
Calado máximo, en metros	12,2	12,0
Eslora total máxima, en metros	284	250
Desplazamiento máximo, en toneladas	136.161	117.708
Manga máxima en metros.	50	43.83

### 12.- Condiciones específicas de operación en la instalación portuaria

**12.1.- Atraque y Desatraque:** Permitido las 24 horas del día, mientras esté operativo el sistema de señalización marítima particular instalado y se cumplan las condiciones operacionales.

#### 12.2.- Bandas de atraque

Sitio Norte : Babor.  
Sitio Sur : Estribor.

**12.3.- Maniobras simultáneas:** No se podrá realizar maniobras simultáneas de atraque, desatraque, amarra, desamarra o una combinación de ellas con otras naves cuando las áreas de trabajo sean las mismas o se encuentren cercanas con aquellas utilizadas por las maniobras de San Vicente Terminal Internacional (SVTI) y Muelle Huachipato.

**12.4.- Maniobras de abarloomiento:** Sólo se autorizarán para las faenas de BUNKERING, con naves destinadas para ese propósito, donde el rancho de combustible se realice de buque a buque para abastecimiento propio de la nave, por lo que la Empresa, Agencia de Naves y Capitán de la Nave, deberán dar cumplimiento a la Circular Marítima D.G.T.M. y MM. ORD. N° O-31/002, de fecha 06 de junio de 2003. Se permite igualmente, el abarloomiento para fines de trasvasije o alije, no debiendo entre ambas naves superar el DWT autorizado para el frente de atraque.

**12.5.-** Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre / atraque (anclas, espías y cables), según sitio de atraque y eslora:

SITIO NORTE	284	250	183
PA1	3 largos	3 largos	3 largos
PA2	2 traveses	2 traveses	2 traveses
DA 1N	2 esprines	2 esprines	
DA 2N			2 esprines
DA 3N	2 esprines	2 esprines	2 esprines
DA 4N			
PA 3	2 traveses	2 traveses	2 traveses
PA 4	3 largos	3 largos	3 largos
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>14</b>

(PA: POSTE DE AMARRE; D.A: DUQUE DE ALBA DE AMARRE; N: NORTE).

SITIO SUR	250	183	156	120	80
PA 1	3 largos	3 largos			
PA 2	2 traveses	2 traveses	3 largos	3 largos	
PA 1S			2 traveses		2 largos
DA 1S	2 esprines		2 esprines		
DA 2S		2 esprines		3 esprines	2 esprines
DA 3S	2 esprines	2 esprines		3 esprines	2 esprines
DA 4S			2 esprines		
PA 2S			2 traveses		2 largos
PA 3	2 traveses	2 traveses	3 largos	3 largos	
PA 4	3 largos	3 largos			
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>8</b>

(PA: POSTE DE AMARRE; D.A: DUQUE DE ALBA DE AMARRE; N: NORTE).

**12.6.- Descripción de las maniobras empleando el Reloj de Mareas:** Las maniobras con reloj de marea son autorizadas previa aprobación de cálculos por parte del Jefe Cuerpo de Prácticos de la Gobernación Marítima de Talcahuano, para lo cual la Agencia de Naves deberá dar cumplimiento a la Circular Marítima D.G.T.M. y MM. ORD. N° A-31/004 del 20 de enero del 2012.

**12.7.-** Previo a la recalada de una nave al muelle mecanizado ENAP y con una antelación de a lo menos 24 horas, la Agencia de Naves, deberá informar por escrito o vía e-mail a la Autoridad Marítima Local, el arribo de la nave y posteriormente su recepción o despacho correspondiente, dando cumplimiento al Reglamento de Recepción y Despacho de Naves.

### 13.- Ayudas a la navegación

- Tipo : Faro.
- Cantidad : 1.

Muelle ENAP N° 258-1.

Ubicación:

Latitud: 36°44'1.

Longitud: 073°08'1 W.

Descripción: Destellos Blancos 10 segundos, Señal costera Blanco con franja horizontal roja.

- **Tipo** : **Enfilaciones de Aproximación.**
- **Cantidad** : **3.**

- 1) Enfilación de aproximación Terminal Petrolero ENAP.  
Baliza Luminosa Anterior A, N° 259-15.  
Baliza Luminosa Posterior B, N° 259-15A, Rv. 054° y 253 m. de la Baliza Anterior.  
Ubicación: Latitud: 36°43'40.16" S. y Longitud: 073°07'34,44" W. (baliza anterior), Destellos Verdes (nocturno), Destellos blancos (diurno) 4 segundos.  
Descripción: Tableros rectangulares blancos franja vertical roja.
- 2) Enfilación de aproximación Terminal Petrolero ENAP.  
Enfilación de corrimiento Lateral Norte.  
Baliza Luminosa Anterior A, N° 259-16.  
Baliza Luminosa Posterior 2, N° 259-16A, Rv. 085° y 77 m. de la Baliza Anterior.  
Ubicación: Latitud: 36°44'01,17" S. y Longitud: 073°07'35,32" W. (baliza anterior), Destellos Verdes (nocturno), Destellos blancos (diurno) 4 segundos.  
Descripción: Tableros rectangulares blancos franja vertical roja.
- 3) Enfilación de aproximación Terminal Petrolero ENAP.  
Enfilación de corrimiento Lateral Sur.  
Baliza Luminosa Anterior 1, N° 259-17.  
Baliza Luminosa Posterior 2, N° 259-17A, Rv. 085° y 85 m. de la Baliza Anterior.  
Ubicación: Latitud: 36°44'10,20" S. y Longitud: 073°07'35,85" W. (baliza anterior), Destellos Rojos (nocturno), Destellos blancos (diurno) 4 segundos.  
Descripción: Tableros rectangulares blancos franja vertical roja.

**Ref.:** Carta S.H.O.A. N° 6112, Vª Edición de julio de 2012, en Dátum WGS-84 y la Publicación SHOA N° 3007 "Lista de Faros".

#### **14.- Limitaciones operacionales**

##### **Condiciones de viento y mar para ejecución de maniobras de atraque:**

Viento máximo	: 20 nudos
Altura máxima de la ola	: 1,00 metros.
Mínima Visibilidad con PPU	: A lo menos 2 millas.
Máxima Velocidad de la corriente	: 0,4 nudos

##### **Condiciones de viento y mar para la ejecución de faenas de carga y descarga:**

Viento máximo	: 20 nudos.
Altura máxima de la ola	: 1,50 metros
Mínima Visibilidad	: Sin restricción.
Máxima Velocidad de la corriente	: 0,4 nudos

Se debe considerar que al llegar a los parámetros descritos, se deberá desconectar el buque y preparar la salida de la nave. Lo anterior, quedará sujeto a evaluación de parte del Capitán de Puerto.

**Condiciones de viento y mar para la Salida del Muelle:**

Viento máximo : 25 nudos.  
Altura máxima de la ola : 1,50 metros.  
Mínima Visibilidad : 200 metros.  
Máxima Velocidad de la corriente : 0,4 nudos

Se debe considerar, que la nave podrá abandonar el sitio de atraque, a requerimiento del Capitán de la nave o a petición del Capitán de Puerto.

**Permanencia en sitio de atraque:**

Viento máximo : 25 nudos.  
Altura máxima de la ola : 1,50 metros.  
Mínima Visibilidad : Sin restricción.  
Máxima Velocidad de la corriente : 0,4 nudos.

**Resguardo bajo la Quilla:** 0.60 metros en ambos sitios.

**15.- Servicios de Apoyo a las Maniobras**

**15.1.- Cartas Náuticas:** SHOA N° 6110 y 6112.

**15.2.- Uso de Prácticos:** Conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, aprobado de D.S. (M.) N° 397, del 08 de mayo de 1985.

El Servicio de Practicaje será obligatorio para toda nave nacional o extranjera, salvo las excepciones de naves nacionales, cuyo Capitán posea Resolución para efectuar maniobras y entendiéndose que está autorizado por el propietario/operador del terminal marítimo en comento.

**15.3.- Uso de Remolcadores:**

<b>Naves</b>	<b>Maniobra de Atraque</b>	<b>Maniobra de Desatraque</b>
Sobre 250 hasta 284 mts. de eslora	3 RAM; con propulsión ASD de 65 ton. Bollard Pull cada uno.	2 RAM; con propulsión ASD de 65 ton. Bollard Pull cada uno
Desde 160 mts hasta 250 mts. de eslora.	2 RAM; con propulsión ASD de 65 ton. Bollard Pull cada uno.	2 RAM; propulsión ASD de 65 ton. Bollard Pull cada uno.
Inferiores a 160	Podrá utilizar 02 medios de apoyo (lancha o remolcador según corresponda). Los medios de apoyo deben ser proporcionales en tamaño y potencia a la nave asistida	

**15.4.- Uso de Lancha de Prácticos:** La Agencia de Naves, gestionará el apoyo de una lancha de apoyo de Prácticos para la maniobra de embarque y desembarque respectivamente.



**15.5.- Lanchas de Apoyo a las Maniobras:** La Agencia de Naves, gestionará el uso de dos lanchas de amarre para pasar las espías en la maniobra de atraque y de una lancha para apoyar la maniobra de desatraque.

**15.6.- Amarradores:** El personal de amarradores deberá ser proporcionado por la respectiva Agencia de Naves, no pudiendo ser inferior a 06 personas (03 a proa y 03 a popa en la loza del terminal) y al menos 02 por cada embarcación solo al atraque de una nave, los cuales no podrán ser parte de la dotación del buque. Además, por motivos de seguridad, los amarradores durante toda la maniobra deberán permanecer con sus chalecos salvavidas y sus Elementos de Protección Personal (EPP).

**15.7.- Apoyos electrónicos:** Para naves igual o superior a 250 metros de eslora, se hará uso de dispositivo portátil para prácticos (PPU) como medio de apoyo a la maniobra.

## **16.- Situaciones especiales**

### **16.1.- Acciones ante Anuncio de Mal Tiempo**

Las naves atracadas deberán reforzar amarras, alistar máquinas, alertar a la dotación y encontrarse listas a zarpar ante el empeoramiento de las condiciones meteorológicas o cuando sea ordenado por la Autoridad Marítima.

### **16.2.- Acciones ante condición de Tiempo Variable**

Maniobras de atraque serán evaluadas por las partes considerando las condiciones de la bahía. Naves reforzarán espías y sus máquinas deberán estar listas para un eventual zarpe del muelle. Se autorizará el desatraque de la nave, siempre que las condiciones de tiempo permitan el desembarco del Práctico en la Bahía de San Vicente o en la Bahía de Concepción.

### **16.3.- Acciones a ejecutar ante condición de Mal Tiempo**

Maniobras de atraque suspendidas. Maniobras de zarpe autorizadas previa evaluación del Práctico y autorización del Capitán de Puerto. Las naves deben zarpar a capear o dirigirse a fondear a la Bahía de Concepción. No se podrán fondear en la Bahía de San Vicente.

### **16.4.- Acciones ante condición de Temporal**

Las naves deberán abandonar el terminal antes de que se llegue a esta condición, debiendo ENAP mantenerse atenta a los pronósticos del tiempo y a las instrucciones de la Autoridad Marítima, a partir desde que se declare la condición de tiempo variable.

### **16.5.- Acciones ante condición de Marejadas**

Ante condición de marejadas, se deberá esperar a que condiciones sean favorables para efectuar maniobras de amarre.

## **17.- Otras informaciones**

### **17.1- Resoluciones SHOA que aprueban Estudios Oceanográficos y Batimétricos**

- Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13270/24/681, de fecha 7 de octubre de 2011, que considera "Con Valor Oceanográfico" el Estudio de Corrientes realizado por la empresa OCEANGREEN CHILE S.A., en el sector de la Bahía de San Vicente, VIIIª Región.
- Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13270/24/123, de fecha 6 de febrero de 2012, que considera "Con Valor Oceanográfico" el Estudio de Vientos realizado por el Sr. Aldo Fedele Aliaga, en el sector de la Bahía de San Vicente, VIIIª Región.
- Fecha de última batimetría: Aprobada con fecha 11 de septiembre de 2014, mediante Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13250/24/117.

### **17.2.- Resoluciones que aprueban Estudio de Maniobrabilidad y Señalización Marítima**

- Resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.600/03/250 VRS., de fecha 21 de febrero de 2018, la cual Aprueba Estudio de Maniobrabilidad del Terminal ENAP, San Vicente, EMA TMSV280817, Rev. 02, para naves entre 250 y 284 metros de eslora.
- Respecto del Estudio de Señalización, éste se encuentra aprobado, de acuerdo a lo instruido en documento D.G.T.M. y M.M. MEMORD. N° 12.500/86, de fecha 26 de octubre de 2012.

### **17.3.- Actualización de Planes de Contingencia para Combatir Derrames**

El Plan de Contingencia para el control de Derrames de Hidrocarburos u Otras Sustancias Susceptibles de Contaminar del "TERMINAL MARITIMO ENAP BIO BIO en la Bahía de San Vicente", perteneciente a la empresa ENAP REFINERÍAS S.A., se encuentra aprobado mediante Resolución D.G.T.M. Y M.M. N° 12.600/05/1012 VRS, de fecha 20 de septiembre de 2017, por un periodo de 5 años, de no mediar algún evento o modificación al Plan, el cual de haberlo, se deberá solicitar aprobación de la respectiva modificación a fin de mantener actualizado el documento.

### **17.4.- Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo**

Formulario A-N° 1383012-1383013-1383014, de fecha 04 de mayo de 2018, con vigencia hasta el 10 de noviembre del 2021.

### **17.5.- Declaración de Cumplimiento del Código PBIP**

Formulario A-N° 1394585, de fecha 26 de marzo de 2018, con vigencia hasta el 26 de marzo del 2023.

## 18.- Contactos

### Capitanía de Puerto de San Vicente.

Teléfono : +56 41 2541954 – +56 41 2547226.

Email : [cpsanvicente@directemar.cl](mailto:cpsanvicente@directemar.cl)

Email : [opercpsvc@directemar.cl](mailto:opercpsvc@directemar.cl)

### ENAP Refinerías Bío Bío S.A.

Gerente : Álvaro Hillers Velasco

Teléfono : +56 41 2506293 – Fax: +56 41 2410563.

Email : [ahillers@enaprefinerias.cl](mailto:ahillers@enaprefinerias.cl)

### Otros contactos del Terminal Marítimo ENAP San Vicente

NOMBRE	CARGO	N° MOVIL	N° FIJO	CORREO ELECTRÓNICO
Catherine Calvo Salina	Jefe del Terminal OPIP Titular	+56 9 53962383	41 2506609	<a href="mailto:ccalvo@enap.cl">ccalvo@enap.cl</a>
Jorge Farías Fuentes	Jefe Área Marítima OPIP Suplente	+56 9 7588 6175	41 2506609	<a href="mailto:jofarias@enap.cl">jofarias@enap.cl</a>
Turno	Operador Jefe (Loading Master)	+56 9 78060727	41 2506434	<a href="mailto:itsvicente@enap.cl">itsvicente@enap.cl</a>
Turno	Operador Sala de Control	VHF Ch 16/67	41 2506150	<a href="mailto:opsanvic@enap.cl">opsanvic@enap.cl</a>

## 19.- OTRAS INFORMACIONES QUE EL CAPITÁN DE PUERTO ESTIMA DE INTERÉS

Se establece un área de seguridad de 200 metros de radio al terminal, prohibiendo cualquier actividad de pesca o buceo artesanal en cercanías del muelle, siendo responsabilidad de la empresa el control y vigilancia, objeto impedir el ingreso al área de seguridad.

Las naves que arriben a San Vicente para atracar a este puerto, ingresarán a la Zona de Espera de Prácticos señalada para tal efecto en el punto N° 5, a una velocidad no mayor a 4 nudos y esperarán en ella al Práctico sin fondear. Para el caso de las naves que fondearán a la gira, seguirán las mismas instrucciones mencionadas anteriormente.

Cuando al arribo de una nave, el Capitán de ésta informe que no posee los elementos de maniobra mínimos que señala esta Resolución, el Práctico designado para la maniobra de amarre procederá a fondear el buque a la gira en el punto "A", señalado en el punto N° 6 de la presente Resolución o se dirija a la Bahía de Concepción, donde la nave permanecerá hasta que el Agente que la representa solicite que se efectúe la Recepción y Libre Plática, si corresponde, con el objeto de permitir el ingreso de personal a bordo con el apoyo del material de maniobra faltante. Luego se deberá ingresar una nueva solicitud de amarre.

En el caso, que durante la maniobra de amarre, el Práctico aprecie que los elementos de maniobra no son los suficientes conforme a lo dispuesto en esta Resolución, suspenderá la maniobra para sacar la nave del puerto y proceder según se indica en el párrafo precedente, donde permanecerá hasta contar con los elementos de maniobra suficientes.

Si durante la maniobra de amarre, el Práctico aprecia que las condiciones ambientales han variado, superando algún parámetro establecido como límite, tomará las precauciones que cada situación amerite, asesorando al Capitán de la nave para no poner en riesgo la seguridad de la maniobra y de las personas que trabajan en ella, acto seguido, interrumpirá la maniobra y procederá a sacar la nave del puerto e informará de lo sucedido al Capitán de Puerto.

**DEJESE SIN EFECTO**, la Resolución C.P. VIC ORD N° 12.600/13, de fecha 12 de enero de 2018.

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

**(ORIGINAL FIRMADO)**

**RODRIGO ZAMBRANO IRRIBARRA  
CAPITÁN DE FRAGATA LT  
CAPITÁN DE PUERTO DE SAN VICENTE**

**DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- ENAP S.A.
- 2.- Agencias marítimas.
- 3.- C.J.IIa Z.N. (Info.).
- 4.- D.I.M Y M.A.A.
- 5.- D.S.O.M.
- 6.- S.H.O.A. (Info.).
- 7.- G.M. Talc. (Of. Prácticos).
- 8.- Archivo (Div, Puertos y M.M.).