

C.P. QUI. ORD. N° 12.000/ 381 /VRS.

**ESTABLECE LAS CONDICIONES DE
OPERACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIO
EN LA BAHÍA DE QUINTERO.**

QUINTERO, 9 AGO 2019.

VISTO: lo establecido en la Constitución Política de la República de Chile, en sus Artículos 19 N°8 y N°9 y artículo 32 N°6; el Decreto Ley (M.) N° 2.222 de 1978 y sus modificaciones, Ley de Navegación; el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, el D.S. (M.) N° 1.340, del 14 de junio de 1941; Ley 19.880 de fecha 29 de mayo 2003, que establece as bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado; el D.S. N°40 del Ministerio de Trabajo y Previsión social, de 1969, Reglamento sobre Prevención de Riesgos Profesionales; el Reglamento de Practicaje y Pilotaje y sus modificaciones posteriores; D.S. (M) N° 398, del 08 de mayo de 1985; el D.S. (M) N°1, de fecha 6 de enero de 1992, Reglamento de Control de la Contaminación Acuática; el D.S. (M.) N° 2, del 03 de enero del 2005, modificado por el D.S. (M) N° 213 de 2006, Reglamento de concesiones marítimas; el Reglamento de seguridad para las instalaciones y operaciones de producción y refinación, transporte, almacenamiento, distribución y abastecimiento de combustibles líquidos, D.S. N° 160, de 2008; el D.S. N°105 de 27 de diciembre de 2018, del Ministerio del Medio Ambiente, que Establece Plan de Prevención y de Descontaminación Atmosférica para las comunas de Concón, Quintero y Puchuncaví; Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DFL N° 292, del 25 de julio de 1953; la Ley N° 16.744 de 1968, Seguro Social contra Riesgos de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales; el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL 73/78; el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974, en su versión enmendada por el Protocolo de 1988 (SOLAS 74/88); el Código Internacional de Gestión de Seguridad (Internacional Safety Management Code "Código ISM"), de 2018; Circular DGTM y MM O-71/017 del 23 de noviembre de 2000, que establece el Cumplimiento de disposición legal que exige a toda nave, chilena o extranjera, acreditar que cuenta con certificado de responsabilidad civil, por daños por contaminación por hidrocarburos; Circular D.G.T.M. y M.M. Ordinario N° A-53/002 de 5 de febrero de 2003, que establece Procedimientos para la Confección y Presentación de Planes de Emergencia y/o Contingencia; A-31/004 de fecha 12 enero 2012; la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. Ord N° O-71/034, de fecha 24 enero de 2017; Circular D.G.T.M. y M.M. Ord. O-80/022, de 6 de febrero de 2014, que fija las características de construcción, equipamiento, inspección y pruebas, que deben cumplir las embarcaciones que se destinan a la transferencia de prácticos; Resolución C.P.QUI. Ordinario N° 12.600/120, de fecha 6 de julio de 2017, que dispone Medidas de Respuesta a la Contaminación, para las Faenas de Transferencia de Hidrocarburos; Carta SHOA N° 4321, bahía de Quintero, 11° edición, marzo 2009 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

RESUELVO:

FÍJANSE las condiciones generales de operación para buques mercantes, en muelles y terminales marítimos de la bahía de Quintero, con el objeto de dar seguridad y hacer eficientes las operaciones marítimas, cautelando la vida humana en

el mar, la preservación del medio ambiente acuático, la seguridad de las naves e instalaciones portuarias en la bahía de Quintero.

1. LÍMITES DEL PUERTO, ZONA DE ESPERA DE PRÁCTICOS, ESQUEMA DE SEPARACIÓN DE TRÁFICO Y PUNTOS DE FONDEO A LA GIRA

1.1 Límites del Puerto:

Línea imaginaria que une punta Liles, con el punto geográfico ubicado en latitud 32°44'54" S y longitud 071°31'56" W y desde allí con Punta Fraile.

1.2 La línea imaginaria entre punta Liles y punta Ventanillas, será considerada para la restricción de maniobras graduales y enfocadas principalmente al tráfico de embarcaciones menores, embarco y desembarco de personas en naves a la bahía a la gira, carga y descarga de víveres y pertrechos, etc.

1.3 La línea imaginaria entre el cabezo del muelle Asimar y muelle GNL respectivamente, delimita de manera específica las maniobras que se realizan ante alguna condición de tiempo en la bahía (cerrado, variable, temporal), principalmente enfocado a los relevos de las dotaciones que se encuentran embarcadas en naves pesqueras, lanchas de embarco de práctico y servicios generales, entre otras.

1.4 Zona de espera de práctico (estación de práctico):

Área circular de 500 metros de radio cuyo centro está en latitud 32° 44.9' S y longitud 071° 31.9' W. Las naves que se encuentren a una (1) milla náutica en aproximación a la zona de espera de práctico, reducirán su velocidad de manera de recalcar al punto con velocidad no mayor a 3 nudos, asimismo la velocidad máxima de tránsito al interior de la bahía no deberá superar los 5 nudos.

1.5 Existe un esquema de separación de tráfico debidamente dibujado en la carta náutica S.H.O.A. N° 4321, que establece la dirección del tráfico que deben seguir los buques que recalcan o zarpan en la bahía de Quintero. Arrumbamiento del tráfico principal: 090° - 270°.

1.6 Se establecen los siguientes puntos de fondeo:

1.7

Puntos	Referencia	Demarcación	Distancia	Sonda	Considera
A	Cabezo Muelle Ventanas	315°-135°	1,55 MN	44 mts	Eslora hasta 190 mts.
B	Cabezo Muelle Ventanas	314°-134°	1,21 MN	43 mts	Eslora hasta 190 mts.
C	Cabezo Muelle Ventanas	310°-130°	0,89 MN	46 mts	Eslora hasta 190 mts.
D	Cabezo Muelle Ventanas	293°-113°	0,66 MN	46 mts	Eslora hasta 190 mts.
K	Cabezo Muelle Ventanas	276°-096°	0,39 MN	31 mts	Eslora hasta 190 mts.
L	Cabezo Muelle Ventanas	297°-117°	1,44 MN	75 mts	Eslora sobre 190 mts.
M	Cabezo Muelle Oxiquim	298°-118°	1,67 MN	68 mts	Eslora sobre 190 mts.
N	Cabezo Muelle Ventanas	288°-108°	1,09 MN	61 mts	Eslora sobre 190 mts.
O	Cabezo Muelle Oxiquim	291°-111°	1,24 MN	55 mts	Eslora sobre 190 mts.
E	Cabezo Muelle GNL	304°-124°	1,14 MN	58 mts	Eslora hasta 250 mts.
F	Cabezo Muelle GNL	285°-105°	0,85 MN	37 mts	Eslora hasta 250 mts.
G	Cabezo Muelle GNL	266°-086°	0,65 MN	29 mts	Eslora hasta 150 mts.
H	Cabezo Muelle GNL	242°-062°	0,49 MN	25 mts	Eslora hasta 190 mts.
I	Cabezo Muelle GNL	224°-044°	0,33 MN	23 mts	Eslora hasta 90 mts.
J	Cabezo Muelle Oxiquim	010°-190°	0,27 MN	17 mts	Eslora hasta 90 mts.
Q1(ALIJE)	Cabezo Muelle Oxiquim	294°-114°	0,85 MN	46 mts	Eslora sobre 190 mts.
Q2(ALIJE)	Cabezo Muelle Oxiquim	313°-133°	0,38 MN	23 mts	Eslora hasta 190 mts.

NOTA 1: Información gráfica, en Anexo "A".

NOTA 2: Punto de fondeo referencial para naves GNL / VLCC (No incluidos en carta S.H.O.A. N° 4321) latitud 32° 44'10" sur y longitud 071° 31'36" weste.

2. NAVES MERCANTES

- 2.1 Las naves recalando a la bahía de Quintero deberán informar al menos con una (01) hora de anticipación su E.T.A. a VTS (Quintero Radio CBV21). Adicionalmente, las agencias de naves deberán confirmar dicho arribo vía telefónica o a través de correo electrónico a las siguientes direcciones vtsquintero@directemar.cl y servicioscpqtr@directemar.cl.
- 2.2 Toda nave que recale y opere en el puerto de Quintero deberá dar cumplimiento a la regulación del convenio internacional SOLAS (Safety of Life At Sea) V/23 (Regla 23, medios para el transbordo de prácticos) y a la resolución de la OMI A 1045 (27) (medios para el transbordo de prácticos), en lo relativo a los elementos de seguridad para embarque de prácticos.
- 2.3 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.
- 2.4 Las naves que recalén a la bahía de Quintero, deberán asegurar en todo momento una autonomía no menor a cinco días (IFO/DO), que les permita zarpar o navegar fuera de los límites del puerto en caso que la Autoridad Marítima lo solicite, por razones de seguridad u otras situaciones relacionadas con marejadas anormales, avisos de mal tiempo o catástrofes naturales.
- 2.5 Las naves extranjeras que deban fondear a la gira en espera de amarrar o zarpar, lo harán dentro de los límites del puerto, con la asistencia del práctico de puerto y fuera de las zonas prohibidas de fondeo. Por lo anterior, toda nave que arribe a la bahía de Quintero deberá contar con la carta náutica del puerto emitida por Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, S.H.O.A. N° 4321 en su edición más actualizada.
- 2.6 Toda nave extranjera que recale a la bahía de Quintero que deba fondear a la gira o levar anclas cuya eslora sea igual o superior a 220 metros o su desplazamiento sea igual o mayor a 100.000 toneladas, lo harán siempre con la asistencia del servicio de practica y asistidas por un remolcador con capacidad no inferior a 50 toneladas de bollard pull. Se podrá prescindir de lo anterior, sujeto a la cantidad de naves fondeadas en la bahía, considerando el estiramiento de las cadenas y sus esloras y a la condición meteorológica reinante, situación que será analizada en forma conjunta con VTS (Quintero radio CBV21), práctico de servicio y el Capitán de Puerto, con la debida antelación y previo a la solicitud vía SIAN.
- 2.7 Los capitanes de las naves que recalén a la bahía de Quintero y que deban fondear a la gira, solicitarán a la Capitanía de Puerto de Quintero (Quintero radio CBV21) les asigne un punto de fondeo.
- 2.8 La Capitanía de Puerto podrá requerir que las naves cambien de fondeadero, o podrá establecer determinados fondeaderos cuando circunstancias especiales lo ameriten.
- 2.9 Está prohibido el fondeo de anclas en un radio de 500 metros del terminal marítimo "Monoboya" de Enap.

- 2.10 A las naves que deban permanecer fondeadas a la gira por un lapso prolongado superior a 15 días, por razones comerciales, la Autoridad Marítima le asignará, en caso de haber disponibilidad, un fondeadero determinado con el propósito que no entorpezcan las habituales maniobras que se ejecutan. En caso de no haber disponibilidad de punto de fondeo, la nave deberá salir de los límites del puerto privilegiando a aquellas naves con programa definido de operación.
- 2.11 Las naves podrán fondear o ser fondeadas según corresponda, en los puntos de alijes Q1 y Q2. En la eventualidad que punto Q1 sea requerido para alije, punto Q2 podrá ser utilizado como punto de fondeo, solo hasta que éstos sean requeridos para su operación. Debiendo solicitar el cambio de fondeadero con la debida antelación objeto, en ningún caso, entorpecer o retardar una maniobra solicitada. Será responsabilidad de las agencias, advertir a los capitanes de naves extranjeras de esta situación.
- 2.12 Toda nave, previo al ingreso al terminal o muelle, deberá contar obligatoriamente con la cantidad necesaria de espías, de largo estándar indicadas en su “certificado de elementos de amarre” y adicionalmente, las requeridas según cada muelle o terminal marítimo; dos (2) anclas con suficientes paños de cadena conforme a su numeral de equipo y certificación, cabrestantes y molinetes operativos. 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.

Las naves deberán contar con su dotación mínima de seguridad establecida en su respectivo certificado, debiéndose efectuar las coordinaciones necesarias entre nave y terminal marítimo o instalación portuaria para contar con el personal mínimo para las maniobras de amarre/desamarre o atraque/desatraque. En el caso de tener que embarcar personal en forma de complemento para las maniobras de entrada y salida a puertos y terminales, éste personal deberá contar con la idoneidad profesional acorde a los trabajos que se realizarán, con calificación de trabajador portuario para que cubran las estaciones de proa y popa trabajando de manera conjunta con la tripulación de la nave.

- 2.13 La ejecución de maniobras simultáneas está prohibida en los terminales o sitios próximos o adyacentes, de acuerdo al siguiente detalle:

TERMINAL / SITIO	TERMINALES / SITIOS CONTIGUOS
Puerto Ventanas Sitio N° 1	Puerto Ventanas Sitio N° 2, 3 y 5.
Puerto Ventanas Sitio N° 2	Puerto Ventanas Sitio N° 1, 3, 5 más Punto Q2.
Puerto Ventanas Sitio N° 3	Puerto Ventanas Sitio N° 1, 2, 5 y punto K.
Puerto Ventanas Sitio N° 5	Puerto Ventanas Sitio N° 1, 2, 3 y punto K.
Punto Q1 abarloar / desabarloar	Punto Q2, Monoboya y Oxiquim
Punto Q2 abarloar / desabarloar	Punto Q1, PVSA N°2, Multicrudo y Oxiquim.
Oxiquim Norte	Punto Q1, punto Q2 y punto J.
Oxiquim Sur	Multicrudo, LPG, Q2 y Barcaza.
Multicrudo	Oxiquim Sur, LPG, Barcaza, Q2 y GNL.
Barcaza	Oxiquim Sur, LPG, Multicrudo y GNL.
LPG	Oxiquim Sur, Barcaza, Multicrudo y GNL.
GNL	Multicrudo, Barcaza, LPG, El Bato y Monoboya
El Bato	GNL, Monoboya, punto H y punto I.
Monoboya	GNL, El Bato, Q1 y punto G.

- 2.14 Se realizarán maniobras nocturnas sólo 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.

- 2.15 En todos los terminales y muelles que tienen restricción de maniobras tipificadas como “solo con luz diurna”, las agencias deberán ingresar tales solicitudes al sistema SIAN, considerando la ejecución de practicaje con al menos una hora de anticipación al ocaso del sol para las maniobras de amarre a una boya, abarloadamientos o atraque. Se utilizará la información del diagrama de luz y oscuridad emitido por el S.H.O.A. (www.shoa.cl).
- 2.16 Naves nacionales, que no utilizan el servicio de practicaje para fondeo o leva a la gira, podrán requerir la asistencia de un remolcador cuando así lo considere el capitán.
- 2.17 En todos los sitios y terminales de la bahía de Quintero, las naves que recalen o zarpen en una condición de carga total, parcial o vacía, deberán considerar la cantidad y distribución de lastre necesario para mantener su hélice siempre sumergida en condiciones de maniobrar en forma segura, con asiento positivo y adrizado.
- 2.18 Toda nave que haya solicitado en el Sistema Integrado de Atención a la Nave (SIAN) practicaje, y que deba iniciar maniobras hacia los muelles y terminales dentro de la bahía de Quintero, o que luego de ser desatracaada o desamarraada del terminal deba fondear a la gira, utilizará los recursos asignados para su maniobra (remolcadores o lanchas), especialmente cuando la bahía se encuentre congestionada por buques surtos y las condiciones meteorológicas así lo ameriten.
- 2.19 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), actividad que será regulada por la Capitanía de Puerto de Quintero.
- 2.20 Toda maniobra (atraque, desatraque, amarre y desamarre) deberá ser realizada como lo señalan los estudios de maniobrabilidad, debidamente aprobados por la Autoridad Marítima.
- 2.21 Todas las naves que recalen u operen al interior del puerto de Quintero, deben contar con sistema PILOT PLUG operativo.
- 2.22 La utilización de las PPU (Portable Pilot Unit) como apoyo a las maniobras, está permitida, pero en ningún caso, reemplazarán las buenas costumbres marineras en los resguardos de seguridad.
- 2.23 Toda nave que requiera inspección de su trinca o carga para hacerse a la mar, deberá contar con la aprobación escrita de un inspector de la Comisión Local de Inspección de Naves de Valparaíso (CLINVALP). No obstante lo anterior, será facultad de la Capitanía de Puerto disponerla, si así lo estima necesario.
- 2.24 El tránsito entre el terminal marítimo “Monoboya” y el muelle GNL Quintero, deberá realizarse siempre con anclas trincadas en el escobén, frenada y asegurada.

3. SERVICIO DE PRACTICAJE

- 3.1 Todas las maniobras se registrarán por lo dispuesto en el reglamento de practicaaje y pilotaje (D.S. (M) N° 397 de fecha 8 de mayo de 1985). Es obligatorio el uso de práctico para toda maniobra dentro de los límites del puerto, incluido fondear a la gira y levar ancla para zarpar; excepto para las naves de bandera chilena cuyos capitanes podrán fondear y levar ancla sin asistencia de práctico y en aquellas ocasiones en que, por razones debidamente calificadas, el Capitán de Puerto autorice en forma excepcional.
- 3.2 Quedan exentas del uso de práctico aquellas naves chilenas cuyos capitanes, conforme al reglamento correspondiente, estén expresamente autorizados para no utilizar el servicio de practicaaje en el puerto de Quintero, con excepción de las maniobras de practicaaje que se efectúen en terminales marítimos petroleros y muelles, distintos del sitio N° 1 del puerto Ventanas.
- 3.3 Para efectuar corridas en muelle (menos de 20 metros) no es obligatorio el servicio de practicaaje. Sin embargo, si este servicio es solicitado, se registrará por lo establecido en la reglamentación vigente, relacionada con el practicaaje y tarifas. Además, deberá contar con los medios necesarios para efectuar dicha maniobra.
- 3.4 Para toda nave de eslora igual o superior a 220 metros, se solicitarán 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 recalen a la bahía, el embarco del práctico será en la “estación de práctico” definida precedentemente. 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. El práctico al momento del embarque o desembarque de la nave deberá informar a la Capitanía de Puerto (Quintero radio CBV21).

4. MANIOBRAS DE ABARLOAMIENTO / DESABARLOAMIENTO PARA ALIJE

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

- 4.1 Límites operacionales y meteorológicos para efectuar las maniobras de abarloamiento o desabarloomiento.

Viento	Inferior a 18 nudos.
Altura de ola	Menor a 1,5 metros, con un período de ola hasta 12 segundos.
Luz	Abarloomiento sólo con luz diurna / Desabarloomiento durante las veinticuatro horas.
Niebla	Restringe ejecución de maniobras, debe haber una visibilidad superior a 0,5 millas.
Límite de Operación	Con la debida antelación, se deberá detener la transferencia de carga y desconectar ductos flexibles cuando el viento promedio en ascenso alcance 16 nudos y se pronostiquen sobre 20 nudos sostenidos. En caso de presentarse marejadas y naves comiencen a balancear peligrosamente, deberá procederse a su desabarloomiento teniendo en consideración los límites para maniobrar.

- 4.2 Como norma general, todas las naves que se encuentren realizando trasvasijos, deberán cumplir y seguir estrictamente las recomendaciones establecidas en el “Ship to Ship Transfer Guide”, editado por “International Chamber of Shipping” (ICS) y “Oil Companies International Marine Forum” (OCIMF) en su última edición vigente, en especial aquellas recomendaciones relacionadas con la utilización de Plan de Manejo de Compuestos Orgánicos Volátiles (COVs) para naves que transportan crudo y Sistema de Recuperación de Gases. Además, deberá cumplirse con la reglamentación y normativas nacionales vigentes que regulan la manipulación de la carga.
- 4.3 La nave “base o madre” será la de mayor eslora o desplazamiento, 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 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. Se considerará “de igual eslora” a naves que no sobrepasen respecto de la otra en un 10% su eslora total.
- 4.4 Las defensas deberán estar instaladas en el costado de la nave base o en la que abarloom. Si la nave base cuenta con defensas a bordo (naves dedicadas específicamente a maniobras de alije), la nave que abarloom será la que, preferentemente, pasará las espías para el amarre. De ser necesario, la nave base también podrá pasar espías o combinación de alambre con gaza sintética (mooring tail o tail rope), debiéndose utilizar un mismo tipo de elemento en todas las amarras, es decir, todas con espías combinadas o todas con espías.
- 4.5 Lo anterior, referido a las líneas de amarre que van en la misma posición de trabajo, pudiendo ser distintos los springs de los largos.
- 4.6 Para las faenas de alije la empresa que solicite el abarloomiento, designará un “POAC” de nacionalidad chilena y será responsable de su idoneidad profesional. El “POAC” o STS Superintendent, será responsable de hacer cumplir las exigencias y recomendaciones establecidas en las publicaciones nacionales e internacionales que regulan esta actividad y cualquier otra normativa o disposición reglamentaria aplicable a estas faenas, como por ejemplo:
- a. En el caso de nave nacional y otra extranjera, el STS Superintendent, deberá encontrarse a bordo de la nave extranjera con la debida antelación y previo al inicio de la maniobra de abarloomiento con el objeto de coordinar la operación de ambas naves.
 - b. En el caso de que ambas naves sean extranjeras el STS Superintendent, deberá encontrarse siempre en la nave base o madre.
 - c. Tendrá, además, la responsabilidad de contactar y coordinar la lancha con equipo de contención de derrame.
 - d. Durante la faena de alije deberá coordinar la asistencia del remolcador para permitir que naves abarloomadas se mantengan a una proa que evite el balance de riesgo. El remolcador asignado deberá encontrarse en atención permanente a las instrucciones del “POAC”.
 - e. Deberá encontrarse atento a las condiciones de ventilación atmosféricas, debiendo cumplir con las disposiciones emanadas por la Autoridad Marítima, en lo que respecta a la Gestión de Episodios Críticos Atmosféricos (GEC).
- 4.7 Las maniobras estarán supeditadas a las condiciones meteorológicas pronosticadas, 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, es decir, antes de alcanzar los 18 nudos sostenidos en intensidad de viento.

De igual forma, teniendo en consideración el D.S. N°105 de 27 de diciembre de 2018, del Ministerio del Medio Ambiente, que Establece Plan de Prevención y de Descontaminación Atmosférica para las comunas de Concón, Quintero y Puchuncaví, las maniobras estarán supeditadas a los Pronósticos Meteorológicos establecidos como "Críticos" de acuerdo al análisis de la situación atmosférica para las comunas de Quintero y Puchuncaví, las naves que no cuenten con Plan de Manejo de Compuestos Orgánicos Volátiles y sistema de recuperaciones de gases, deberán suspender las transferencias mientras se determine el establecimiento de ejecución de Protocolos de Gestión de Episodios Críticos (GEC).

4.8 El plan de amarre deberá ser entregado al práctico asignado, previo al inicio de la maniobra, al correo electrónico (praccpqtr@directemar.cl), el que deberá contar con la autorización y visación del capitán de la nave, considerando la secuencia y posición de cada espía, de acuerdo a la disponibilidad y características de ambas naves.

4.9 Para realizar las maniobras de abarloadamiento para faenas de alije, la nave base fondeará en los siguientes puntos:

Q1 L: 32° 45'22" S y G: 071°30'42" W, para naves de eslora superior 190 mts.

Q2 L: 32° 45,443' S y G: 071° 30,058' W, para naves de eslora máxima 190 mts.

4.10 El terminal o solicitante, deberá disponer de una cuadrilla de conectadores con su matrícula de "trabajador portuario" vigente y cuyo procedimiento de nombradas deberá ser efectuado ante la Autoridad Marítima, mientras haya buque amarrado a terminal.

4.11 Las naves de eslora superior a 95 metros, usarán dos (2) remolcadores con un mínimo de 45 toneladas de 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, tamaño y dimensiones de su franco bordo. Para apoyo de la maniobra (abarloadamientos) se exigirán embarcaciones con dos ejes.

4.12 El terminal o solicitante de la faena de alije, deberá verificar, con anterioridad a la maniobra de abarloadamiento, los certificados correspondientes a los flexibles y defensas, incluidas las "baby fenders" (defensas pequeñas) y sistema de recuperación de gases (VRS), debiendo estar disponibles en caso de ser requeridos por la Autoridad Marítima para su control.

5. FAENAS DE ENTREGA DE COMBUSTIBLE (BUNKER)

Las naves tipo abastecedor dedicadas a las faenas de entrega de "rancho" (bunkering), para sus maniobras se ceñirán a las normas especiales aquí indicadas y a las que le son aplicables las mismas especificaciones de las maniobras de abarloadamiento antes descritas.

5.1 LÍMITES OPERACIONALES Y METEOROLÓGICOS

- a. Para las maniobras de abarloomiento o desabarloomiento.

Viento	Inferior a 18 nudos.
Altura de ola	Inferior a 1 metro con un periodo de ola hasta 12 segundos.
Luz	Abarloomiento sólo con luz diurna / Desabarloomiento sin restricción.
Niebla	Restringe ejecución de maniobras, debe haber una visibilidad superior a 0,5 millas.

- b. Límite de operación:

Con la debida antelación, se deberá detener la transferencia de carga y desconectar ductos flexibles, cuando el viento promedio en ascenso alcance 16 nudos y se pronostiquen sobre 20 nudos sostenidos.

En caso de presentarse marejadas y las naves comiencen a balancear peligrosamente, deberá procederse con debida antelación a su desabarloomiento.

Las maniobras estarán supeditadas a las condiciones meteorológicas atmosféricas establecidas para las comunas de Quintero y Puchuncaví, debiendo las naves que no cuenten con Plan de Manejo de Compuestos Orgánicos Volátiles y sistema de recuperaciones de gases, suspender las transferencias mientras se determine el establecimiento de ejecución de Protocolos de Gestión de Episodios Críticos (GEC).

5.2 PARA LA NAVE ABASTECEDORA

- a. Las maniobras de abarloomiento y desabarloomiento a la gira, deberán ejecutarse con práctico o con capitanes de alta mar debidamente autorizados, de acuerdo al artículo N° 20 del Reglamento de Practicaje y Pilotaje.
- b. El capitán de la nave abastecedora, antes de iniciar la maniobra de abarloomiento y bombeo de combustible, deberá dar cumplimiento a las recomendaciones indicadas en el "SHIP TO SHIP TRANSFER GUIDE" (PETROLEUM) de la I.C.S. / O.C.I.M.F. en su última publicación vigente, cuyas listas de chequeo operaciones deben ser firmadas por ambos capitanes.
- c. La nave abastecedora, en las faenas de transferencia de combustible, debe dar cumplimiento estricto al "MANUAL DE OPERACIONES DE LA NAVE" y las disposiciones establecidas en MARPOL 73/78, incluidas sus respectivas enmiendas, el plan de contingencia "SOPEP", debe ser conocido a cabalidad por los oficiales y tripulantes.
- d. La nave abastecedora deberá informar vía radial a la Capitanía de Puerto (Quintero radio CBV-21), la hora de conexión, inicio de bombeo, término de bombeo, inicio de soplado y desconexión.
- e. Antes de iniciar el bombeo del petróleo y hasta el término de la desconexión de las naves involucradas, deberá instalarse entre proa y popa del buque que entrega, barreras oceánicas de contención, desplegadas y adosadas en forma magnética entre ambos cascos, de manera tal que puedan contener hidrocarburo en caso de un derrame. Las barreras no podrán tener senos en los extremos que permitan la filtración del producto derramado.
- f. Deberá mantener en la cercanía una lancha de apoyo objeto verificar oportunamente el adecuado posicionamiento magnético de las barreras considerando las variaciones de altura producto de la transferencia de combustible.

- g. La dotación de la nave abastecedora, debe ser idónea, capacitada y entrenada conforme a las normas del convenio “S.T.C.W.-78” y sus respectivas enmiendas.
- h. El capitán de la nave abastecedora será el responsable del cumplimiento de todas las medidas de seguridad para efectuar las maniobras de abarloadamiento y las faenas de transferencia de combustible, además esta nave efectuará semestralmente la certificación del test de presión de los flexibles en presencia de la Comisión Local de Inspección de Naves (CLIN) de la Gobernación Marítima de Valparaíso.
- i. Los buques que efectúan bunkering deberán poseer “Searchlight” (pantalla intrínsecamente segura) en el sector de la faena.
- j. Está prohibida la entrega de rancho a naves abarloadadas en faenas de alije.
- k. Está prohibido realizar maniobras de bunkering con naves atracadas a muelle o en terminales.
- l. El capitán de la nave que cuente con autorización para maniobrar sin uso de práctico de puerto, deberá utilizar todos los medios de apoyo disponibles (lanchas con capacidad de carnereo) aún cuando la nave posea hélice lateral de proa.

5.3 PARA LA NAVE RECEPTORA

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

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

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

lo menos 4,13 toneladas de bollard pull o su equivalente en HP cada una, para apoyar como remolcador.

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

6. SERVICIO DE REMOLCADORES

Para la ejecución de todas las maniobras de amarre, desamarre, abarloamiento, desabarlar y en algunas maniobras de fondear y llevar a la gira, el uso de remolcadores es obligatorio. La cantidad de remolcadores a utilizar y su potencia en "bollard pull" requerida, corresponderá al fijado en la presente resolución, que se desprende 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 subsanar el inconveniente, previa inspección de la Comisión Local de Inspección de Naves de Valparaíso (CLINVALP).
- 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, debiendo ser definido por cada empresa, instalación portuaria o terminal marítimo que contrata servicio de remolcador.
- 6.4 Mensualmente la Capitanía de Puerto coordinará con las agencias que posean remolcadores y que operan en la bahía de Quintero, la disponibilidad de estas naves, objeto confeccionar el rol de guardia de remolcadores para emergencias y condiciones de mal tiempo. Éstos, deberán encontrarse a disposición de la Autoridad Marítima, objeto apoyar ante eventuales emergencias que ocurran en la bahía de Quintero.
 - a. Será responsabilidad de la agencia armadora del remolcador que se encuentre de guardia, proveer un relevo si éste llegara a ausentarse de la jurisdicción, informando oportunamente dicha situación.
 - b. Ante peligro inminente, emergencias mayores como incendios, varadas, colisiones, terremotos, tsunamis, catástrofes naturales u otros, 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.

- c. El Capitán de Puerto podrá disponer del uso del remolcador de guardia o de cualquier nave en caso de peligro inminente, para asistir a otra nave que se encuentre en peligro o condición desfavorable y que pueda provocar un daño mayor a personas, buques o al medio ambiente marino.

7. SERVICIO DE LANCHAS

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

- 7.1 Toda maniobra que involucre el servicio de practicaje deberá contar una lancha dedicada exclusivamente a la transferencia de prácticos, debiendo cumplir además con lo estipulado en la directivas D.G.T.M. ordinario N° O-80/011 y N° O-80/022. Cumplido este servicio podrá ser utilizada también como apoyo en las maniobras, si reúne las características y potencia necesarias para pasar espías o carnear un buque. 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 como mínimo por: un (1) patrón y dos (2) tripulantes. Además, se exigirá como mínimo, dos (2) personas con experiencia suficiente para actuar como amarradores y con su matrícula de “trabajador portuario” vigente.
- 7.3 El patrón de la lancha deberá velar por la eficiencia y seguridad de las maniobras en las que le corresponda participar, haciendo énfasis en la seguridad de la dotación, amarradores y pasajeros; siendo el responsable que a bordo se utilicen los elementos de protección personal y salvamento apropiados.
- 7.4 El personal de amarradores no formará parte de la dotación de la embarcación. Sin embargo, estará bajo las órdenes 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 El personal a bordo deberá hacerlo con chaleco salvavidas aprobado por la D.G.T.M. y M.M., 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 calificado para operarlo.
- 7.7 Todas las embarcaciones deberán poseer equipo de VHF base (no portátil) y al menos un (1) equipo VHF portátil, con los canales y frecuencias marítimas respectivas, especialmente los canales 08-13-16-67-68-69-74-75 y 76. El personal que opere el equipo, deberá estar en posesión de la licencia de radiooperador restringido.

- 7.8 Los armadores de lanchas en la jurisdicción de Quintero, deberán velar por la seguridad de toda la dotación y dar cumplimiento a lo establecido en el Código del Trabajo para la jornada de trabajo del personal embarcado (gente de mar), 56 horas semanales distribuidas en 8 horas diarias y de 45 horas fondeados en puerto. La dotación deberá descansar el tiempo suficiente para así efectuar de manera segura las distintas faenas y evitando la ocurrencia de accidentes, debiendo cumplir con la normativa legal vigente.

8. AGENCIAS DE NAVES

- 8.1 Las agencias de naves, deberán dar estricto cumplimiento a la reglamentación marítima vigente, relacionado con sus obligaciones y responsabilidades.
- 8.2 Las agencias de naves son las responsables de comunicar a la Autoridad Marítima en forma oportuna y con 24 horas de anticipación, las recaladas de sus naves a la bahía de Quintero.
- 8.3 Deberán mantener informados a los capitanes de las naves, sobre las condiciones de operación, la programación de atraque o amarre a sitios, terminales o fondeaderos en la bahía de Quintero y toda información relevante para la operación marítima de las naves bajo su representación.
- 8.4 Las agencias deberán informar oportunamente a sus naves representadas que operen en terminales marítimos, las instrucciones específicas de la preparación de los elementos de maniobra y procedimientos de amarre. En el caso de tener que embarcar personal en forma de complemento para las maniobras de entrada y salida a puertos y terminales, éste personal deberá contar con la idoneidad profesional acorde a los trabajos que se realizarán, con calificación de trabajador portuario para que cubran las estaciones de proa y popa trabajando de manera conjunta con la tripulación de la nave.
- 8.5 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.
- 8.6 Ante condiciones meteorológicas adversas (marejadas anormales, mal tiempo, temporal) que afecten a la bahía de Quintero, informadas por la Capitanía de Puerto o por el servicio meteorológico de la Armada, las agencias deberán transmitir a los capitanes esta información por escrito, para que adopten las medidas en forma previsoras, planificando el zarpe, desatraque o desamarre de la nave, antes de alcanzar los límites máximos permitidos y establecidos en el respectivo estudio de maniobrabilidad de la instalación portuaria.
- 8.7 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 encargados de informar por escrito, 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.
- 8.8 Las agencias serán responsables de informar a sus naves representadas, que deberán asegurar en todo momento una autonomía tal que les permita efectuar drifting, en caso que la Autoridad Marítima disponga que las naves deban salir de

puertos, terminales o fondeaderos por razones de seguridad u otras situaciones relacionadas con avisos de mal tiempo.

- 8.9 Las agencias deben utilizar la página web www.directemar.cl/serviciosonline/serviciointegralatencionalanave (SIAN) seleccionando la opción “atención a la nave”, para efectuar las solicitudes de practica correspondiente. Sin perjuicio de lo anterior, y como una forma de complementar y optimizar el servicio, las agencias deberán verificar el “estado” de la solicitud en un plazo no superior a 30 minutos y mantener informado al VTS y práctico de servicio de los requerimientos especiales, modificaciones y alteraciones a las solicitudes de practica, en especial cambios en el horario de la maniobra, anulaciones o de los recursos inicialmente asignados.
- 8.10 Las agencias serán responsables de confirmar que toda nave a la que representen en Quintero, disponga de la carta S.H.O.A. N° 4321 digital o de papel, actualizada.
- 8.11 Las agencias que soliciten maniobras de abarlobamiento, deberán proveer embarcaciones de apoyo con doble eje, cuando los elementos de amarre sean de alambres o combinación de alambres con otros materiales.
- 8.12 Las agencias deberán informar oficialmente y mantener actualizados los siguientes datos: números de teléfonos fijos y móviles, correos electrónicos y dirección comercial de contacto.
- 8.13 Las agencias deberán informar vía correo electrónico, todo movimiento de sus naves que no tengan relación con ingreso directo a muelles o terminales en la bahía de Quintero, fondeos a la gira o zarpes desde puntos de fondeo.
- 8.14 Las agencias al hacer sus solicitudes vía SIAN, no deben generar interrupción o demora en otras maniobras ya solicitadas. En caso de producirse duplicidad en la asignación de recursos, se objetarán las solicitudes.

9. MUELLES Y TERMINALES MARÍTIMOS

- 9.1 Los responsables ante la Autoridad Marítima de los muelles y terminales marítimos, así como, administradores, operadores o aquellos que bajo cualquier otro título, nombre y modalidad comercial, tengan responsabilidad en la operación de muelles, sitios, boyas de amarre, u otros, serán quienes deben 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 transfieran cargas líquidas.
- 9.2 Los operadores de los muelles o terminales marítimos son garantes de la seguridad de sus instalaciones a través de sus respectivos estudios de maniobrabilidad. 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.
- 9.3 Del mismo modo, serán los responsables de mantener una adecuada planificación de la entrada y salida de buques. Para esto, los días jueves de cada semana los puertos y terminales marítimos deberán enviar a la Capitanía de Puerto de Quintero (vtsquintero@directemar.cl) la programación de los zarpes y recalada de

los respectivos sitios de atraque o terminales marítimos. Lo anterior, deberá ser actualizado de manera diaria y antes de las 08:00 horas, si por razones comerciales o meteorológicas así lo ameritan. En caso de incumplimiento las maniobras no informadas serán reprogramadas conforme a disponibilidad de medios.

- 9.4 Deberán mantener vigente la batimetría de sus respectivos muelles y terminales, con el correspondiente visado del S.H.O.A. y en especial cuando la bahía sea afectada por tsunami.
- 9.5 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”.
- 9.6 Los buques que operen en los puertos y terminales marítimos de la jurisdicción deberán contar con los sistemas de amarres aprobados por las respectivas resoluciones de habilitación. Éstos deberán encontrarse en óptimas condiciones, objeto brindar una permanencia segura durante su estadía. Bajo condiciones excepcionales, los operadores de las instalaciones portuarias podrán autorizar el cambio de los elementos de amarre, propios de cada nave; para lo cual, deberán confeccionar los estudios que justifiquen dicho cambio, a plena satisfacción del capitán de la nave y bajo conocimiento de la Autoridad Marítima.
- 9.7 Realizar las mantenciones semestrales, anuales y bienales de boyas, rejeras, muertos, todos los flexibles, entre otros y su correspondiente certificación, según lo establecido en el reglamento pertinente, evitando que coincidan o afecten estos trabajos (buceo) con maniobras o faenas adyacentes.
- 9.8 En circunstancias que un sitio o terminal presente problemas estructurales, como defensas en mal estado o falta de defensas, muelles colapsados, bitas de amarre en mal estado, luces de enfilaciones apagadas, 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 y eventualmente suspender la maniobra solicitada.
- 9.9 El uso de reloj de marea se autorizará dando estricto cumplimiento a la circular A-31/004 que estable el procedimiento para solicitud y autorización del reloj de mareas, en su última actualización vigente.
- 9.10 Ante una emergencia en la bahía, como por ejemplo alerta de tsunami, derrame, mal tiempo o temporal, la administración respectiva adoptará las medidas de seguridad informadas en sus planes de contingencias y seguirá las instrucciones de coordinación de la Autoridad Marítima.
- 9.11 Serán los responsables de verificar el cumplimiento de lo establecido en punto 4.6 de la presente Resolución.
- 9.12 Muelles y terminales marítimos deberán mantener en óptimo estado de operatividad y limpieza de sus boyas de amarre, bitas o dolphins según corresponda, para asegurar al personal y la operación de las naves, previo a cada amarre.

10. COMUNICACIONES Y FUENTES DE INFORMACIÓN

10.1 Comunicaciones por VHF:

Canal 16:	Canal de Emergencia
Canal 14:	Canal de trabajo de la Autoridad Marítima
Canal 08,13, 67, 68, 69, 74, 75, 76:	Uso exclusivo para maniobras de practicaje.
Otros Canales:	De acuerdo al Reglamento UIT.

Ver Anexo "B".

10.2 Los agentes de naves, que tengan buques en la bahía, deberán informar oportunamente a la Capitanía de Puerto sus teléfonos fijos y móviles para estar contactados permanentemente.

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

Dirección:	21 de mayo esquina Bulnes sin número, Quintero.
Email:	cpquintero@directemar.cl / vtsquintero@dgtm.cl.
Fono:	+56322934126 o +56322930057 materias de índole general.
Oficial de servicio:	+56982482220.
Fono Emergencia:	137 emergencias marítimas.

10.4 Los administradores de muelles y terminales marítimos mantendrán sus números telefónicos actualizados y atendidos por personal responsable, mientras tengan naves atracadas o amarradas, para permitir el enlace expedito con la Autoridad Marítima.

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, que impidan la ejecución de la maniobra solicitada, el práctico oficial o práctico de servicio en conjunto con el capitán de la nave involucrada, en base a la experiencia y a la naturaleza del impedimento, resolverán oportunamente suspendiendo o abortando las maniobras solicitadas e informando al Oficial de Servicio o Capitán de Puerto de la decisión adoptada.

11.2 Aquellos usuarios que deseen innovar en los estándares y criterios implementados en la bahía de Quintero, deberán efectuar la solicitud de acuerdo a lo establecido en base a los procedimientos administrativos, que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado, Ley 19.880, Artículo N° 24, de fecha 29 de Mayo de 2003 y en su última edición vigente, a lo menos con 36 horas de anticipación y acompañado del correspondiente estudio de maniobrabilidad e informes técnicos pertinentes para ser estudiados, analizados y resueltos en consecuencia.

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

12. INSPECCIONES Y VETTING

- 12.1 Todo tipo de inspecciones de casas clasificadoras, de armadores, de charteadores y de organismos técnicos a las naves no podrán afectar al correcto desarrollo de las operaciones de atraque/desatraque o amarre/desamarre.
- 12.2 Toda inspección, no importando su naturaleza, deberá realizarse con personal distinto a la dotación involucrada en forma directa con la seguridad de la nave y no generando distracciones que puedan resultar en accidentes por desatender a las operaciones comerciales. Esta disposición no es aplicable a fiscalizaciones que disponga la Autoridad Marítima.
- 12.3 Las inspecciones, supervisiones y fiscalizaciones no deberán producir distracción o falta de concentración del personal de la nave involucradas en faenas de carga o descarga.
- 12.4 Las inspecciones tipo vetting deberán ser informadas oportunamente a la Autoridad Marítima, completando el formulario correspondiente, asegurando que estas, no afectarán la operación de la nave y deberán contar con el conocimiento del terminal o muelle en donde se realizará.

13. INSTRUCCIONES GENERALES DE SEGURIDAD PARA CONDICIONES METEOROLÓGICAS ADVERSAS

- 13.1 Es facultad privativa de la Capitanía de Puerto, disponer las medidas preventivas para resguardar la seguridad de las personas, naves, instalaciones portuarias y el medio ambiente acuático, durante períodos de mal tiempo o cualquier otra condición que afecte la jurisdicción, tales como cerrazones por niebla, marejadas anormales, mal tiempo u otros.
- 13.2 Ante un aviso especial de condiciones meteorológicas, marejadas, marejadas anormales, mal tiempo o temporal, emitidos por la Autoridad Marítima se empleará la siguiente matriz de decisión:
 - a. Con la información meteorológica proporcionada por los canales regulares (Servicio Meteorológico de la Armada, estaciones meteorológicas particulares, internet y otros), se evaluará en primera instancia si las características del sistema frontal, marejadas o cualquier otra condición meteorológica que involucre riesgos al buque, muelle o terminal marítimo, amerita el zarpe de la nave hacia un punto de fondeo o para capear fuera de la bahía. En el caso que el estudio de maniobrabilidad permitiera mantener el buque amarrado, se deberá analizar, en segunda instancia, si las condiciones de tiempo permiten mantener la transferencia de carga en dicho muelle o terminal.
 - b. Analizadas las variables se decidirá que la nave, zarpe o se mantenga en la instalación portuaria, antes de alcanzar los valores máximos permitidos para maniobrar, establecidos en el estudio de maniobrabilidad de la instalación portuaria.
 - c. No se autorizará por excepción solicitudes rutinarias durante avisos de tiempo adverso. Solicitudes especiales, serán analizadas de acuerdo a su gravedad e importancia.
 - d. Previo a alcanzar el máximo (viento-ola) pronosticado, se debe actuar en forma proactiva, favoreciendo las condiciones seguras para el personal, material y medio ambiente.

- 13.3 La condición de MAL TIEMPO, se establecerá cuando el viento reinante sea constante desde 25 hasta 35 nudos, independiente de la componente de viento que predomine.
- 13.4 Los pronósticos y avisos meteorológicos proporcionados por el Centro Meteorológico de la Armada, será información oficial para conocer la aproximación de sistemas frontales y para establecer la condición de tiempo y puerto en la bahía de Quintero, complementado por otras fuentes de información meteorológicas.
- 13.5 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.
- 13.6 Según evolucione el frente de mal tiempo 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, entre otros, pudiendo ordenar en forma preventiva la salida de naves desde muelles y terminales, la suspensión total de maniobras y finalmente, cerrar el puerto.
- 13.7 Ante un aviso de marejada y marejada anormal, mal tiempo o temporal, emitido por la Capitanía de Puerto, las agencias deberán informar a los capitanes sobre dicha situación, para que éstos adopten las medidas de seguridad oportunamente, sin esperar alcanzar los parámetros máximos informados, ya sea en intensidad de viento o altura de ola.
- 13.8 El establecimiento de la “Condición del Puerto” será difundida por VHF, correo electrónico, página web (www.meteoarmada.directemar.cl) y mediante el código de señales, además de ser publicado a través del Sistema de Visualización de Instalaciones Portuarias (SVIP) y puede descargarse la aplicación SITPORT para celulares.
- 13.9 Se debe tener presente que la mejor forma de soportar un sistema frontal, 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.
- 13.10 Las presentes disposiciones y obligaciones son aplicables 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 u otros.
- 13.11 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 sistema frontal, tales como combate contra la contaminación, trabajos de mantención, alerta o alarma de tsunami, etc., en tales casos el Capitán de Puerto dispondrá la suspensión total de las maniobras en la bahía de Quintero.
- 13.12 No obstante lo indicado en los puntos anteriores, cada representante o administrador de terminales o muelles deberá tomar resguardos previos y adicionales a los indicados por la Autoridad Marítima, con el objeto de salvaguardar la integridad y operatividad de sus instalaciones.

13.13 Las empresas administradoras de muelles y terminales, deberán remitir siempre a la Autoridad Marítima, posterior a un evento “anormal”, como marejadas anormales, sistema frontal o tsunami, vía correo electrónico (vtsquintero@directemar.cl y servicioscpqtr@directemar.cl), el reporte de estado de sus instalaciones, previo a inspección técnica o de buceo según corresponda, objeto informar condición normal para iniciar las operaciones. Eventualmente, en caso de eventos específicos del tipo “marejada normal”, la Autoridad Marítima podrá disponer del envío del informe de estado de sus instalaciones.

14. SEÑALES DE ESTADO DEL TIEMPO

14.1 Las señales de tiempo, diurnas y nocturnas, de la Capitanía de Puerto de Quintero, se izarán en la torre de señales ubicada en la repartición y en el cabezo del muelle perteneciente a la empresa Asimar S.A., según se muestran en “Anexo D”, de la presente Resolución.

14.2 Las mencionadas señales deberán reconocerse oficialmente como disposición de la Autoridad Marítima, aclarándose que éstas constituyen un indicador de tiempo presente.

14.3 Las señales indicadoras de tiempo serán las que se señalan a continuación:

CONDICIÓN	CARACTERÍSTICA	SEÑAL
TIEMPO NORMAL		Ninguna señal izada
TIEMPO VARIABLE	Viento entre 18 – 25 nudos	Señal Diurna gallardete N°2. Señal Nocturna luz verde.
MAL TIEMPO	Viento entre 25 – 35 nudos y Marejada en aumento	Señal Diurna una esfera negra Señal Nocturna una luz roja
TEMPORAL	Viento sobre 35 nudos y fuerte marejada	Señal Diurna dos esferas negras Señal Nocturna dos luces rojas

14.4 Restricciones a las maniobras:

a. Condición de TIEMPO NORMAL:

Permite efectuar operación normal en la bahía de Quintero, sin restricción.

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

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

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

- Buques fondeados a la gira.
- Abarloados.
- Muelles.
- Terminales marítimos.

En la eventualidad de tener naves atracadas en muelle GNL Quintero o muelle Oxiquim, éstas tendrán prioridad de maniobra, previa evaluación.

Cuando la Autoridad Marítima lo disponga, las naves atracadas suspenderán sus faenas de carga o descarga, desconectando los flexibles desde la nave, trincando tapas escotillas, grúas, plumas, entre otros. Reforzarán sus espías y alistarán sus máquinas para estar en condiciones de zarpar, mantendrán a bordo al Capitán y la dotación de seguridad, adoptarán medidas para reforzar amarras o abandonar los sitios cuando sea necesario.

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

Los prácticos, de acuerdo a las órdenes de la Autoridad Marítima, previo a requerimiento a través del sistema integrado de atención a las naves (SIAN), procederán a desamarrar las naves de muelles y terminales, en resguardo de la seguridad de la vida humana, de las propias naves, de las instalaciones portuarias y del medio ambiente acuático.

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

c. Condiciones de Mal Tiempo o Temporal:

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

El remolcador de guardia, deberá estar listo a operar ante el requerimiento del capitán de una nave o del Capitán de Puerto.

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

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

Las empresas administradoras de muelles y terminales marítimos, deberán remitir a la Autoridad Marítima, vía correo electrónico (vtsquintero@directemar.cl y servicioscpqtr@directemar.cl), el reporte de estado de sus instalaciones, previo a inspección técnica, objeto informar si se encuentran en condición normal de operación.

Cuando se hayan normalizado los parámetros de operación al interior de la bahía, se establecerá la condición de "tiempo normal", autorizándose la realización de maniobras a todo tipo de naves, de acuerdo a la siguiente prioridad:

- Fondeo a la gira de naves de pabellón nacional (según asignación de punto de fondeo indicado por VTS).
- Amarre a terminales marítimos.

- Atraque a muelles.
- Abarloamientos.
- Fondeos a la gira de naves de pabellón extranjero (según las prioridades instruidas por los muelles y terminales marítimos a las agencias de naves respectivas).

En la eventualidad de tener naves programadas para atracar en el muelle GNL Quintero o muelle Oxiquim, estas tendrán prioridad de maniobra, previa evaluación.

e. Condiciones Especiales:

Cuando por razones de marejadas, viento o neblina de tipo local, no asociada a un sistema frontal 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 16/09 cambiando la “condición de puerto”.

La condición de “puerto cerrado” carecerá de señalización en el mástil de la Capitanía de Puerto, las indicaciones particulares a cada situación serán informadas por difusión en canal VHF 16, correo electrónico, fax o vía telefónica.

15. INSTRUCCIONES GENERALES ANTE ESTABLECIMIENTO DE PROTOCOLO DE GESTIÓN DE EPISODIOS CRÍTICOS, PRODUCTO DE MALAS CONDICIONES DE VENTILACIÓN ATMOSFÉRICA.

- 15.1 Teniendo en consideración el D.S. N°105, de fecha 27 de diciembre de 2018, del Ministerio del Medio Ambiente, que establece Plan de Prevención y de Descontaminación Atmosférica para las comunas de Concón, Quintero y Puchuncaví, y las medidas que los Organismos Sectoriales deberán establecer para su cumplimiento.
- 15.2 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 episodios de mala condición de ventilación atmosférica que afecte su jurisdicción.
- 15.3 De acuerdo a lo establecido por el Ministerio de Medio Ambiente en el D.S. N°105, de fecha 27 de diciembre de 2018, se establecieron las siguientes condiciones de emergencia, aplicables para la Bahía de Quintero:

CONDICIÓN	ACCIÓN	RESTRICCIÓN
BUENA	MONITOREO	NO HAY
PRE – EMERGENCIA	ADMINISTRATIVA SUSPENSIÓN	MONITOREO Y PREPARACIÓN EN CASO DE EMERGENCIA. TRASIEGO CRUDO
EMERGENCIA	SUSPENSIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - ALIJE. - BUNKERING. - TRANSFERENCIAS DESDE INSTALACIÓN EN TIERRA HACIA BUQUES.

- 15.4 Las empresas, agencias, muelles, terminales y naves surtas en la Bahía de Quintero, deberán considerar los pronósticos meteorológicos establecidos por el Ministerio de Medio Ambiente, objeto estar en condiciones de suspender las operaciones de alije, bunkering y transferencia de hidrocarburos y sus derivados desde instalación en tierra hacia buque, que no cuenten con VRS o sistemas aprobados por la administración, cuando se establezcan períodos de emergencia por parte del Ministerio de Medio Ambiente, de acuerdo a las restricciones establecidas en el punto anterior o bien dar cumplimiento a las acciones establecidas en su plan aprobado por la SMA.

Los pronósticos meteorológicos de condiciones de ventilación de la bahía, se encontrarán disponibles en forma diaria en la página Web del Ministerio del Medio Ambiente <https://mma.gob.cl/pronostico-meteorologico-concon-quintero-puchuncavi/>.

- 15.5 Durante la Gestión de Episodios Críticos y en consideración de las exigencias provenientes del Plan para la Prevención y Descontaminación Atmosférica mencionado en vistos de la presente resolución, las empresas del cordón industrial de la bahía de Quintero, deberán dar estricto cumplimiento a lo comprometido ante la Superintendencia de Medio Ambiente, de acuerdo a las acciones a realizar en estos episodios críticos, establecidos en sus respectivos planes aprobados por la Seremi de Medio Ambiente, como a su vez, en sus planes operacionales, de la interfaz Buque-Tierra, Tierra-Buque y Buque-Buque, aprobado por esta Autoridad Marítima.
- 15.6 Los administradores de puertos, muelles y terminales marítimos, así como los capitanes de alijes, agencias y capitanes de naves que se encuentren realizando faenas de rancho de combustible (bunkering), serán los responsables de verificar lo establecido en el puntos precedentes.

16. OTRAS DISPOSICIONES

Los supervisores de los terminales o muelles deben verificar que las condiciones de seguridad para la realización de las maniobras y las exigencias especificadas para éstas se cumplan antes de que la nave sea abordada por el práctico, informándole las novedades.

Como una guía para lo anterior, se deberán considerar al menos los siguientes aspectos:

16.1 Conocimiento previo.

- a. Conocer la resolución que habilita las instalaciones portuarias del puerto de Quintero.
- b. Conocer la última batimetría con valor hidrográfico del puerto. terminal o muelle del puerto de Quintero.
- c. Conocer la señalización marítima del puerto de Quintero y sus características.
- d. Conocer los planes de contingencia para cada una de las situaciones de riesgo en el respectivo frente de atraque o muelle y en el puerto.
- e. Conocer la ubicación y operación de los dispositivos de seguridad existentes en el muelle, a fin de contribuir con información a controlar una emergencia.
- f. Conocer las características del frente de atraque y del sitio en que se realizará la maniobra en especial, así como sus limitaciones operacionales (eslora, manga, calado, desplazamiento, banda de atraque, etc.)

16.2 Previo a la maniobra.

- a. Verificar la operatividad, correcto funcionamiento y visibilidad de la señalización marítima diurna y nocturna (enfilaciones, balizas, boyas, etc.).
- b. Verificar el buen estado y posición correcta de las defensas en el sitio de atraque.
- c. Verificar el estado de las bitas y dolphins, que éstas se encuentren libres de espías y sin residuos orgánicos de aves u otros animales.
- d. Verificar que las condiciones meteorológicas y oceanográficas se encuentren dentro de los límites operacionales para el respectivo frente de atraque y tipo de nave a maniobrar.
- e. Verificar que la eslora, manga, desplazamiento y calado de la nave se encuentren dentro de los máximos operacionales para el respectivo sitio de atraque o terminal marítimo.
- f. Verificar que el respectivo terminal o sitio de atraque y área de maniobra se encuentre libre de embarcaciones u obstáculos que pudieran poner en peligro el desarrollo de la maniobra.
- g. Verificar cuando corresponda que las boyas de amarre se encuentren en su posición y en buen estado de operación y limpieza.
- h. Verificar que los amarradores se encuentren en sus puestos y cuenten con los elementos de seguridad que corresponde (casco, salvavidas, zapatos de seguridad y equipos de comunicaciones), así como con el talegón con los elementos de maniobra necesarios para el cumplimiento de su función y solución de los problemas que pudieran presentarse (hacha, bicheros, nivelays, lanza cuerdas, etc.).
- i. Previo al atraque de una nave, verificar con la partida de amarradores el esquema de amarre a emplear y que las bitas dispuestas se encuentren disponibles y sin limitaciones.

16.3 Durante la maniobra.

- a. Verificar que no existan objetos flotantes que pongan en riesgo las hélices y aspiraciones de los remolcadores, lanchas de amarre y de la propia nave.
- b. Para las maniobras de atraque, entregar al práctico información de distancia a la posición final desde los 100 metros y de 10 en 10 metros. En los últimos 10 metros la información deberá ser de 1 en 1 metro.
- c. Verificar permanentemente que la posición final planificada permita el arriado de la escala real y la bajada de la rampa, conexión al manifold u operación de la grúa en la bodega respectiva, según corresponda.
- d. Verificar el seguro trabajo de los amarradores, adoptando las medidas que corresponda para evitar accidentes.
- e. Verificar que las amarras dispuestas sean hechas firmes por los amarradores en las bitas que corresponda.
- f. Informar al práctico de servicio cualquier otra novedad que afecte la seguridad de la nave o terminal.

16.4 Posterior a la maniobra de atraque.

- a. Verificar el correcto trabajo de las amarras y defensas en el sitio de atraque.
- b. Informar a sus superiores, a la agencia respectiva y a la Autoridad Marítima a la brevedad, en caso que una nave corte espías.

17. ANEXOS

ANEXO "A" Puntos de Fondeo a la gira.
ANEXO "B" Comunicaciones.
ANEXO "C" Matriz de decisión.
ANEXO "D" Código de señales.

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

DÉJESE SIN EFECTO, la resolución C.P.QUI. ORD. N° 12.000/287 VRS., de fecha 06 de junio de 2019,

Quintero, **9 AGO 2019**

(ORIGINAL FIRMADO)

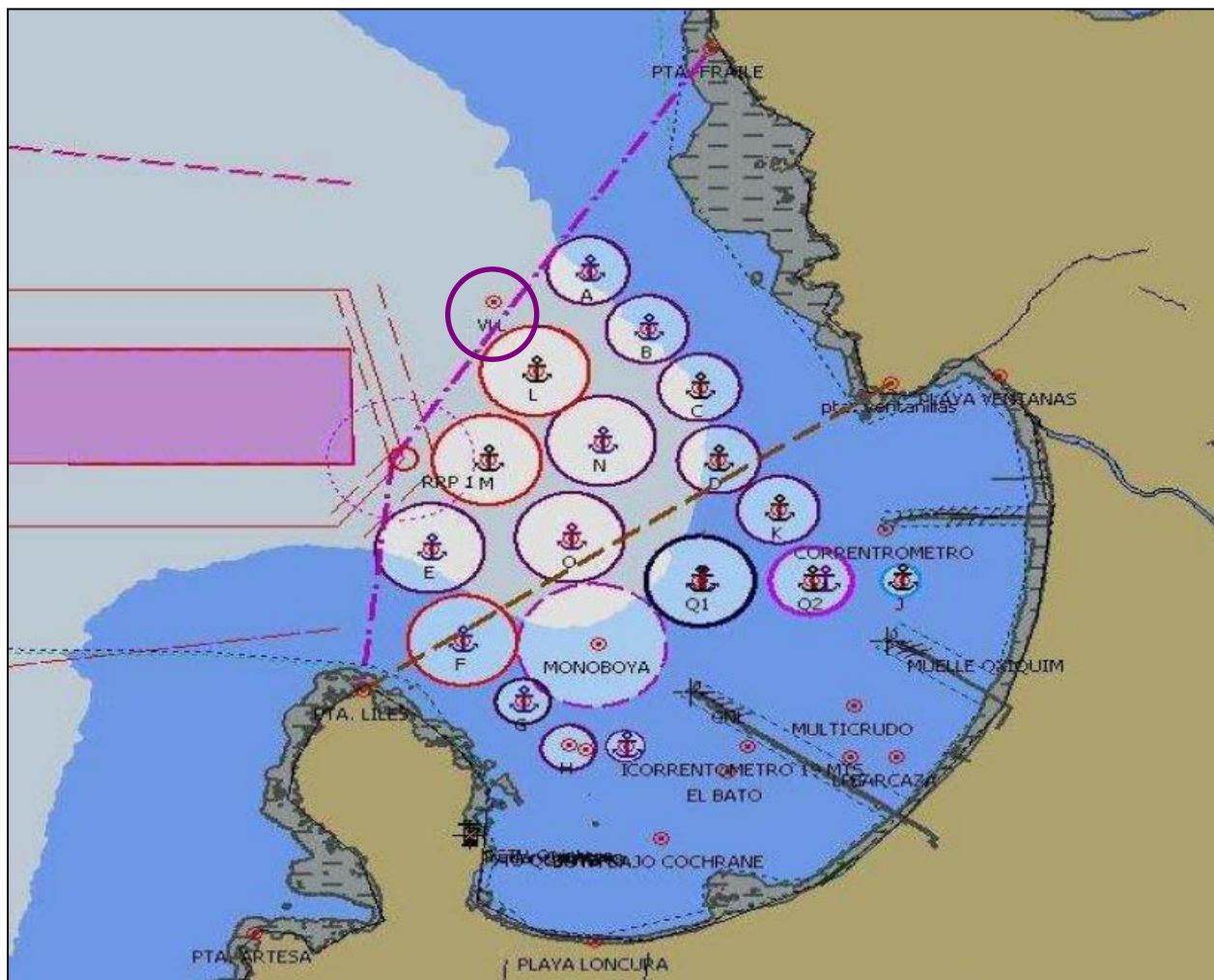
MARIO BESOAIN FUENTES
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE QUINTERO

Distribución:

1. Enap S.A.
2. Oxiquim S.A.
3. Copec S.A.
4. GNL Quintero.
5. Puerto Ventanas S.A.
6. Asimar S.A.
7. Agencia de Naves Inchcape Shipping Services B.V.
8. Agencia de Naves Ultramar Agencias Marítimas Ltda.
9. Agencia de Naves Ian Taylor S.A.
10. Agencia de Naves A.J. Broom S.A.
11. Agencia de Naves Saam S.A.
12. Agencia de Naves N y K Sudamérica Ltda.
13. Agencia Marítima B&M S.A.
14. Agencia Marítima Agunsa S.A.
15. Agencia Marítimas Agental Ltda.
16. Agencia Marítima Sonamar.
17. Tugs Chile S.A.
18. C.J. 1ª Z.N. (Inf.)
19. D.S.O.M. (Inf.)
20. D.I.M. y M.A.A. (Inf.)
21. S.H.O.A.
22. G.M. (V.)
23. Oficina Prácticos C.P.QUI.
24. Depto. Operaciones C.P.QUI.
25. Archivo PP y TT C.P.QUI.

ANEXO "A"

PUNTOS DE FONDEO A LA GIRA (REFERENCIALES)



(ORIGINAL FIRMADO)

MARIO BESOAIN FUENTES
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE QUINTERO

Distribución:
Idem C.P.P.

ANEXO “B”

COMUNICACIONES

A. 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 períodos de mal tiempo y condiciones atmosféricas desfavorables, se hace necesario contar con un enlace expedito entre la Autoridad Marítima y todas las entidades que participan del quehacer marítimo y portuario.

B. DISPOSICIONES

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

2. Las condiciones de tiempo, serán informadas de la siguiente forma:

- a. Alcaldías de mar, clubes de yates, terminales marítimos y agencias de naves, vía teléfono, vía correo electrónico y por difusión VHF en canal 09.
- b. Naves y embarcaciones vía VHF y por el mástil de señales de la Capitanía de Puerto.
- c. Capitanía de Puerto de Quintero difundirá por VHF, canal 16, la condición del puerto cada vez que se establezca condición de tiempo variable, mal tiempo, temporal o puerto cerrado, al momento de producirse cambios o las evoluciones de mal tiempo.

3. Las comunicaciones por VHF se transmitirán:

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

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

TELÉFONO Y FAX: 32 2930057 O 32 2934126
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO: EMERGENCIAS 137

Quintero, 09 AGO 2019

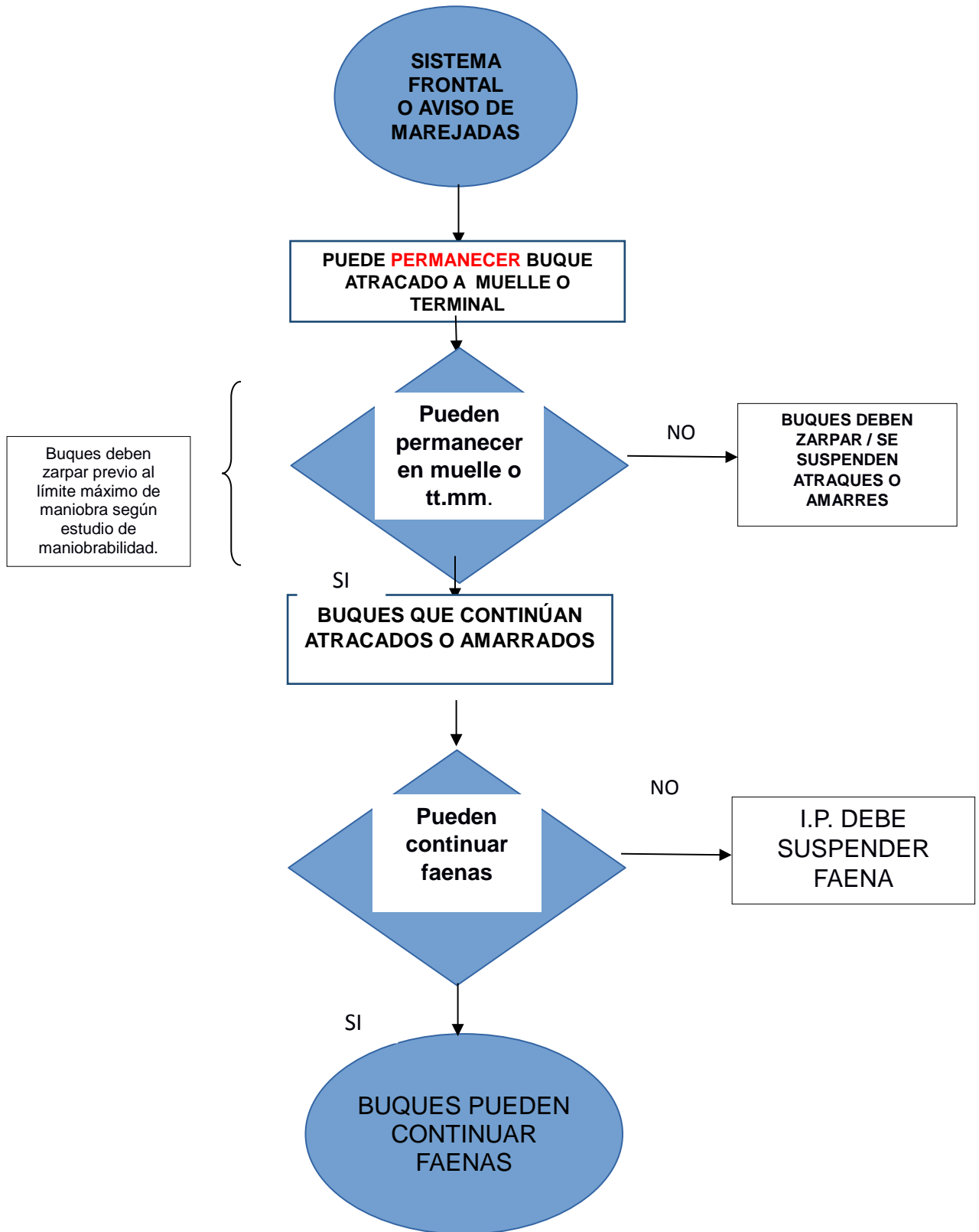
(ORIGINAL FIRMADO)

**MARIO BESOAIN FUENTES
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE QUINTERO**

Distribución:
Idem C.P.P.

ANEXO "C"

MATRIZ DE DECISIÓN PARA OPERACIÓN DEL PUERTO DE QUINTERO



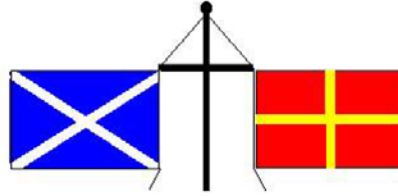
(ORIGINAL FIRMADO)

MARIO BESOAIN FUENTES
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE QUINTERO

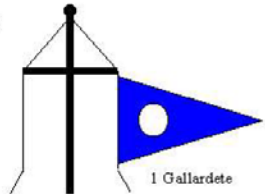
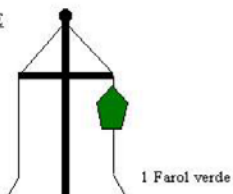
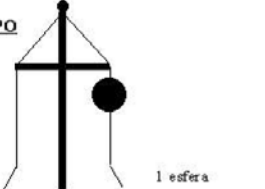
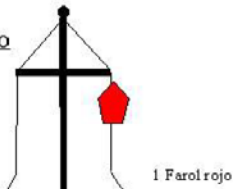
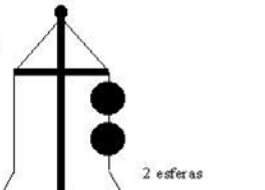
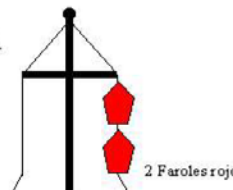
ANEXO "D"

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

Estas señales corresponden a la carta sinóptica del momento

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

Quintero, 09 AGO 2019

(ORIGINAL FIRMADO)

**MARIO BESOAIN FUENTES
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE QUINTERO**

Distribución:
Idem C.P.P.