

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL
MUELLE ASIMAR, QUINTERO.**

QUINTERO, 5 DE AGOSTO 2020.

VISTO: 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; el 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 General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República; el D.S. (M.) N° 9, de fecha 11 de enero de 2018, Reglamento sobre Concesiones Marítimas; D.S. (M.) N° 1, de fecha 6 de enero de 1992, Reglamento para el 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 1987, que Fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y Establece las Capitanías de Puerto y sus respectivas jurisdicciones; la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. Ord N° A-31/002, de fecha 6 de diciembre de 2018, y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

RESUELVO:

1.- HABILÍTESE la operación de la siguiente instalación portuaria:

a.- NOMBRE DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA.

Muelle ASIMAR.

b.- DESCRIPCIÓN GENERAL.

La referida instalación portuaria, es un muelle multipropósito, con un frente de atraque destinado a la transferencia de carga y descarga de carga general, graneles sólidos y líquidos. También se usa para el apoyo logístico de naves especiales y de pesca.

El muelle consiste en una plataforma de concreto, soportada sobre pilotes. Para el amarre de las naves posee bitas instaladas en el muelle, que forman parte de la estructura del muelle y dos boyas de amarre.

La boya Este solo se usa como marca de navegación, durante la aproximación de la nave. La boya Weste se usa como elemento de amarre.

c.- UBICACIÓN GEOGRÁFICA.

Se encuentra ubicado en la comuna de Quintero, Región de Valparaíso. Se sitúa en el lado Este de la península de los Molles, adyacente a la playa el Durazno, protegido de los vientos y mares provenientes del Sur, Surweste y Weste. El cabezo del muelle se encuentra en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 32° 46' 30,7" S.
Longitud : 071° 31' 30,5" W.

Ref.: Carta SHOA N° 4321, Bahía de Quintero, 11° Edición, marzo 2009, actualizada el 20 de febrero 2020.

d.- PROPIETARIO.

Asociación de Servicios Integrales Marítimos Portuarios Limitada (ASIMAR Ltda.).

e.- ZONA DE ESPERA DE PRÁCTICOS.

Un área circular de 500 metros de radio, cuyo centro se encuentra en Latitud: 32° 44' 54" S. y Longitud: 071° 31' 54" W.

Las naves que se encuentren a 1 milla náutica, en aproximación a la zona de espera de prácticos, 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.

Queda prohibido fondear en la zona de espera de prácticos.

Ref.: Carta SHOA. N° 4321, Bahía de Quintero, 11° Edición, marzo 2009, actualizada el 20 de febrero 2020.

f.- ZONA DE FONDEO A LA GIRA.

Las naves que deban fondear a la gira lo harán siempre con la asistencia de prácticos, de tal forma de asegurar una distancia adecuada entre naves que se encuentren en similares condiciones en la bahía. Considerando el estiramiento de las cadenas y sus esloras, se establecen los siguientes puntos de fondeo:

Punto	Referencia	Demarcación	Distancia	Sonda	Naves (mts.)	Fondo
A	Cabezo Muelle Ventanas	315°-135°	1,55 MN	44 mts	Eslora hasta 190	Arena
B	Cabezo Muelle Ventanas	314°-134°	1,21 MN	43 mts	Eslora hasta 190	Arena
C	Cabezo Muelle Ventanas	310°-130°	0,89 MN	46 mts	Eslora hasta 190	Arena
D	Cabezo Muelle Ventanas	293°-113°	0,66 MN	46 mts	Eslora hasta 190	Arena
E	Cabezo Muelle GNL	304°-124°	1,14 MN	58 mts	Eslora hasta 250	Arena y concha
F	Cabezo Muelle GNL	285°-105°	0,85 MN	37 mts	Eslora hasta 250	Arena
G	Cabezo Muelle GNL	266°-086°	0,65 MN	29 mts	Eslora hasta 150	Arena y barro
H	Cabezo Muelle GNL	242°-062°	0,55 MN	25 mts	Eslora hasta 190	Arena y barro
I	Cabezo Muelle GNL	224°-044°	0,41 MN	23 mts	Eslora hasta 90	Arena y barro
J	Cabezo Muelle Oxiquim	001°-181°	2,9 MN	17 mts	Eslora hasta 90	Arena
K	Cabezo Muelle Ventanas	276°-096°	0,39 MN	31 mts	Eslora hasta 190	Arena

Punto	Referencia	Demarcación	Distancia	Sonda	Naves (mts.)	Fondo
L	Cabezo Muelle Ventanas	297°-117°	1,44 MN	75 mts	Eslora hasta 190	Arena
M	Cabezo Muelle Oxiquim	298°-118°	1,67 MN	68 mts	Eslora hasta 190	Arena
N	Cabezo Muelle Ventanas	288°-108°	1,09 MN	61 mts	Eslora sobre 190	Arena
O	Cabezo Muelle Oxiquim	291°-111°	1,24 MN	55 mts	Eslora sobre 190	Arena
P	Cabezo Muelle Oxiquim	315°-135°	2.18 MN	80 mts	Naves tipo VLCC	Arena
Q1 (Alije)	Cabezo Muelle Oxiquim	292°-112°	0,79 MN	43 mts	Eslora sobre 190	Arena
Q2 (Alije)	Cabezo Muelle Oxiquim	313°-133°	0,43 MN	23 mts	Eslora hasta 190	Arena

Ref.: Carta SHOA N° 4321, Bahía de Quintero, 11° Edición, marzo 2009, actualizada el 20 de febrero 2020.

g.- 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.

Ref.: Carta SHOA N° 4321, Bahía de Quintero, 11° Edición, marzo 2009, actualizada el 20 de febrero 2020 y Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

h.- CARACTERÍSTICAS METEOROLÓGICAS Y AMBIENTALES GENERALES DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA.

- 1) **Vientos:** Para la bahía el mayor porcentaje de vientos es de componente SW. La intensidad máxima de los mismos alcanza los 19,08 nudos. Le sigue en porcentaje los vientos de componente sur con una intensidad máxima de 14 nudos.

En los meses de junio, julio y agosto existe un porcentaje relativamente alto de vientos promedio de componente norte con una intensidad de 14 nudos. Sin embargo, se han experimentado vientos de 43 nudos alcanzando rachas de hasta 70 nudos, cuando ocurren temporales.

Considerando los porcentajes de vientos existentes en la bahía y que el muelle por su ubicación geográfica está protegido de los vientos del tercer cuadrante (del surweste) la condición de calma se da en un 30% del tiempo con vientos de intensidad inferior a 2,22 m/s (4,37) nudos.

Respecto a los vientos de mayor intensidad que inciden directamente sobre el muelle, corresponden a vientos de componente norte o norweste, lo que sucede cuando existe la aproximación y paso de un sistema frontal, dando origen a temporales y cuya intensidad puede sobrepasar los 40 nudos, con rachas superiores a los 60 nudos.

- 2) **Corrientes:** La intensidad de las corrientes en la bahía de Quintero no supera los 0,25 nudos y de otros estudios existentes en el área también se concluye que la corriente fluye, en general, con una dirección paralela a la costa.

Sin embargo, para efectos de cálculos se asume una velocidad de 0,5 nudos, valor altamente mayor, lo que permite tener un mayor resguardo de seguridad.

- 3) **Olas:** En general en el área del muelle, de los datos obtenidos y registrados por ASIMAR, durante el 94% del tiempo, las olas tienen una altura no superior a 1 metro, estando el promedio en el rango de los 0,4 a 0,6 metros.

El periodo en el cual el oleaje supera 1,2 metros de altura equivale en tiempo al 6% del año y corresponde básicamente a los periodos de tormentas invernales.

- 4) **Mareas:** La marea de Quintero es semidiurna. Asimismo, el régimen es mixto dado que existe una desigualdad diurna de la marea, en la cual dos pleamares (y bajamares) no son iguales en altura.

- 5) **Tipo de Fondo:** De acuerdo a la información existente en la base de datos del muelle, el material superficial del fondo corresponde a un limo arenoso gris negruzco, restos de concha y de materia orgánica. Blando hasta los 1,6 metros. Luego de 1,6 a 2,85 metros es una arena gruesa y gravilla de hasta $\frac{3}{4}$ ", restos de conchas y algo de limo arcilloso gris verdoso. Medianamente compactado. Alrededor de la Roca el Durazno existen rocas de superficie plana.

i.- SITIOS O FRENTE DE ATRAQUE Y BOYAS.

- 1) **Extensión** : 95 metros de largo por 13 metros de ancho.
- 2) **Orientación** : 031° - 211°.
- 3) **Bitas de Amarre** : 8 NR.
- 4) **Boyas de Amarre:** 2 NR.
- Boya Este, sólo se usa como marca de navegación.
 - Boya Weste, se usa como elemento de amarre, en las siguiente coordenadas geográficas:
Latitud : 32° 46' 29,00" S.
Longitud : 071° 31' 30,55" W.

j.- TERMINALES MARÍTIMOS.

No corresponde.

k.- CONDICIONES LÍMITES PARA LAS NAVES.

- 1) **Eslora Máxima** : 126,5 metros para buques de carga.
88,1 metros para buques petroleros.
- 2) **Calado Máximo** : 5,80 metros.

- 3) **Manga Máxima** : 20,6 metros.
- 4) **Desplazamiento Máximo** : 9.206 TM.
- 5) **UKC** : - Para naves de 88,1 metros de eslora, UKC de 0,87 metros
- Para naves de 126,5 metros de eslora y calado de 5,8 metros, UKC de 0,98 metros.
- Para naves de 126,5 metros de eslora y calado de 5,0 metros, UKC de 0,94 metros.

6) **Condiciones o Restricciones particulares:**

- a.- Las naves de 88,1 y 126,5 metros de eslora, podrán atracar por ambas bandas (Babor/Estribor).
- b.- Las naves indicadas anteriormente, atracarán por la banda SE del muelle.

I.- **CONDICIONES ESPECÍFICAS DE OPERACIÓN EN LA INSTALACIÓN PORTUARIA.**

1) **Maniobras Simultáneas:**

No autorizadas.

2) **Maniobras de Abarloamiento:**

No autorizadas.

3) **Rancho de Naves:**

Los camiones que realicen abastecimiento de combustible a las naves en Muelle ASIMAR, deben dar cumplimiento a lo establecido en el D.S. N° 160, de fecha 26 de mayo 2009, "Reglamento de seguridad para las instalaciones y operaciones de producción y refinación, transporte, almacenamiento, distribución y abastecimiento de combustibles líquidos".

4) **Reloj de Marea:**

A requerimiento, debiendo dar cumplimiento a la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° A-31/004, de fecha 20 de enero de 2012.

m.- **AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.**

Tipo : Baliza
Cantidad : 1.

Muelle ASIMAR N° 147, N° Internacional G-1887-6.

Descripción:

Característica y color D.V. 5s

Altura sobre el nivel medio del mar 8 metros.

Alcance Nominal 3 millas.

Descripción de la estructura Pilar metálico verde. Señal lateral babor.

Boyarines A-B-C. Luz Blanca fija.

Ubicación: Latitud :32° 46' 30,72" S. y Longitud: 071° 31' 30,78" W.

Las referencias que marcan el rumbo de entrada al 236°, constituidas por marcas luminosas, ubicadas en el lado NW del muelle, se encuentran en siguientes coordenadas geográficas:

- Anterior:
Latitud: 32° 46' 32,86" S. y Longitud: 071° 31' 32,40" W.
- Posterior (sobre techo Capitanía de Puerto de Quintero):
Latitud: 32° 46' 35,2" S. y Longitud: 071° 31' 36,52" W.

Ref.: Carta SHOA N° 4321, Bahía de Quintero, 11° Edición, marzo 2009, actualizada el 20 de febrero 2020 y Publicación SHOA. 3007 – “Lista de Faros”.

n.- LÍMITES OPERACIONALES.

- 1) **Maniobras de Atraque** : Diurno.
- 2) **Maniobras de Desatraque** : Diurno y Nocturno.
- 3) **Vientos** : Hasta 12 nudos (para ambas naves tipo).
- 4) **Corriente** : No superior a 0,5 nudos.
- 5) **Altura de Ola** : Hasta 0,5 metros.
- 6) **Visibilidad** : Mínimo 5 cables.

ñ.- SERVICIOS APOYO A LAS MANIOBRAS.

1) **Cartas Náuticas:**

Carta SHOA N° 4321, Bahía de Quintero, 11° Edición, marzo 2009, actualizada el 20 de febrero 2020

2) **Uso de Práctico:**

Conforme a las disposiciones y excepciones que establece el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, aprobado por D.S. (M.) N° 397, de 1985, con sus modificaciones.

- ##### 3) **Uso de Remolcadores:** El Muelle ASIMAR, en reemplazo de remolcadores, emplea 2 lanchas de apoyo, las que en conjunto deben poseer una potencia de tiro igual o superior a 15,1 TM, con vientos hasta 12 nudos. Una tercera lancha debe asistir durante la maniobra para colaborar en la pasada de espías a la boya y/o muelle si fuese necesario.

4) **Uso de Lanchas de Transferencia de Prácticos:**

- a.- Las lanchas de transferencia de prácticos cumplirán además funciones de lanchas de amarre, reporte de distancias de seguridad, resguardo del área de maniobra clara y de ayuda, en todo lo que sea necesario para el seguro desarrollo de la maniobra.

- b.- Su dotación estará compuesta de a lo menos por un patrón y dos tripulantes, los que en cubierta deberán usar chaleco salvavidas y para la transferencia de personas, además deberán emplear los arneses de seguridad.
- c.- Las lanchas de transferencia de prácticos podrán continuar operando cuando el puerto sea restringido para embarcaciones menores, hasta que se alcancen los límites operacionales, para los cuales estas embarcaciones fueron diseñadas, conforme a lo establecido en la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. ORD. O-80/022, de fecha 6 de febrero de 2014.

5) Uso de Amarradores:

El personal de amarradores deberá ser proporcionado por el terminal, no pudiendo ser inferior a seis (6) personas (3 a proa y 3 a popa).

Por motivos de seguridad, los amarradores deberán, durante toda la maniobra, permanecer con sus chalecos salvavidas, zapatos y cascos de seguridad puestos.

Del mismo modo, tanto las partidas de proa como de popa deberán contar con equipos de comunicaciones en condiciones de enlazarse con el práctico y supervisor del terminal.

Asimismo, las partidas de amarradores deberán contar con un talegón dotado de todos los elementos necesarios para la solución de los problemas que pudieran presentarse durante la amarra y desamarra de naves (hacha, bicheros, nivelayes, lanzas cuerdas, etc.) en buen estado.

6) Uso de bitas, defensas y ganchos:

Será responsabilidad de la respectiva instalación portuaria que, las bitas, defensas y ganchos de los frentes de atraque se encuentren en buen estado de conservación y mantengan las capacidades para las que fueron diseñadas y aprobadas por la Dirección de Obras Portuarias. En este contexto, los esquemas de amarre deberán considerar los esfuerzos que sobre estos elementos de maniobra ejercerá la nave con las condiciones meteorológicas imperantes y pronosticadas.

También será responsabilidad la respectiva instalación portuaria, el mantener pintados e identificados, desde el puente de la nave en maniobra, la numeración de las bitas en respectivo frente de atraque, señalar la posición de la proa y de la popa de la nave.

o.- SITUACIONES ESPECIALES.

1) Acciones ante Condición de Tiempo Variable o Marejadas:

Viento sobre 15 nudos, altura de la ola superior a un metro. La nave no podrá atracar al puerto. Las naves atracadas deberán suspender la transferencia de carga. Esta condición será evaluada por la Capitanía de Puerto, teniendo en cuenta las condiciones ambientales, la naturaleza de la carga y el pronóstico meteorológico.

2) Acciones ante Anuncio del Mal Tiempo:

Viento sobre 18 nudos, altura de la ola superior a 1,5 metros. La nave no podrá atracar al puerto. Las naves atracadas podrán continuar con la transferencia de carga, siempre y cuando ello no afecte la seguridad de las personas que participan en dicha transferencia y la de la nave. Esta condición será evaluada por la Capitanía de Puerto, teniendo en cuenta las condiciones ambientales, la naturaleza de la carga y el pronóstico meteorológico.

3) Acciones ante Condición de Mal Tiempo o Marejadas:

Viento sobre 25 nudos en cualquier dirección, altura de la ola sobre 1,0 metro y hasta 1,5 metros. Al establecerse esta condición las naves no podrán atracar al puerto. Para las naves atracadas, no se autorizarán las corridas; se evaluará el comportamiento de ellas en el puerto y la existencia de riesgos para el personal que participa de la transferencia de carga. Existiendo riesgos para la seguridad de las personas o la nave se interrumpirá la transferencia de carga.

4) Acciones ante Condición de Temporal o Marejadas:

Viento sobre 35 nudos o altura de la ola mayor a 1,5 metros. Al establecerse esta condición las naves no podrán atracar al terminal. La nave que esté atracada deberá proceder a interrumpir la transferencia de carga e iniciar los preparativos para desatracar, solicitando el servicio de practicaje a través de su agente de naves para desatracar y fondear a la gira.

5) Estado Precaución, Alerta y Alarma de Tsunami:

La instalación portuaria deberá considerar las indicaciones emitidas por las Autoridades competentes, sin perjuicio de sus propios planes de contingencia

p.- OTRAS INFORMACIONES.

1) Resolución SHOA que aprueba Estudio Batimétricos:

Resolución S.H.O.A Ord. N° 13.250/24/63 Vrs., de fecha 20 de junio de 2017, que considera "Con valor Hidrográfico el Estudio Batimétrico realizado por la Empresa DESMAR Ltda., en el sector de la Bahía de Quintero".

2) Resoluciones que aprueban Estudios de Maniobrabilidad:

- Resolución D.I.M.Y M.A.A.ORD. N° 12.600/1011/Vrs., de fecha 20 de julio 2007, que aprueba Estudio de Maniobrabilidad para las instalaciones portuarias del Muelle ASIMAR (Abril 2007).
- Resolución D.I.M.Y M.A.A.ORD. N° 12.600/03/2/Vrs., de fecha 25 de marzo de 2020, que aprueba Adendum N° 1 al Estudio de Maniobrabilidad para las instalaciones portuarias del Muelle ASIMAR buque tipo (Doña Ana) de eslora igual a 88,1 metros y Adendum N° 2 al Estudio de Maniobrabilidad para las instalaciones portuarias del Muelle ASIMAR buque tipo (Scan Hansa) de eslora igual a 126,5 metros de eslora, de fecha 4 de septiembre 2017, actualizado marzo 2020.

3) Documento que aprueba el Estudio de Señalización Marítima:

Señalización inspeccionada y autorizada por la Gobernación Marítima de Valparaíso, el 2 de junio de 2015.

4) Certificado que aprueba Inspecciones.

Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo A-N° 1466121, vigente hasta abril de 2021, que certifica el sistema de fondeo para la Boya Weste del Muelle.

5) Certificación Código PBIP.

Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria A-N°1179306 12.600/O-74/PBIP/63/2015, vigente hasta 22 octubre 2020.

q.- CONTACTOS.

Capitanía de Puerto de Quintero:

Dirección : Av. Bulnes S/N°.
Teléfono : +56 32 2930057.
Email : sctmquintero@directemar.cl

Muelle ASIMAR:

Gerente General : Mario Carabelli Zapata.
Teléfono : +56 32 2930084.
Celular : +56 9 93249676.
Email : mariocarabelli@muelleasimar.cl

Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.

Nombre : Robinson Piñas Núñez.
Teléfono : +56 32 2930084.
Celular : +56 9 93209008.
Correo Electrónico : robinsonpinas@muelleasimar.cl

r.- OTRAS INFORMACIONES QUE EL CAPITÁN DE PUERTO ESTIME DE INTERÉS.

- 1) Existe un Esquema de Separación de Tráfico de Naves, debidamente dibujado en la Carta Náutica SHOA N° 4321, que establece la dirección del tráfico que deben seguir los buques que recalán o zarpan en la Bahía de Quintero. Arrumbamiento del tráfico principal: 090° - 270°.
- 2) Los capitanes de naves, remolcadores y patrones de lanchas, deberán informar con la debida antelación, cualquier falla o incapacidad que impida la ejecución normal de una maniobra.
- 3) Ante la eventualidad que la nave requiera espías extras, la agencia deberá presentar con la antelación suficiente (mínimo 24 horas) el esquema de amarre al muelle. Las espías extras, deben ser igual o superior en calidad a las que posee la nave y compatibles con el sistema de winches o cabrestantes conforme a su numeral de equipo y estar debidamente certificadas.

- 4) Las naves que recalén en una condición de carga total, parcial o vacía, deberán considerar la cantidad y distribución de lastre necesario para mantenerse siempre en condiciones de maniobrar en forma segura, de acuerdo a Stability Book correspondiente, por lo que se debe tener siempre los parámetros de estabilidad y esfuerzos dentro de los límites de seguridad para evitar daños estructurales en caso de tener que salir por emergencia.
- 5) Las naves podrán fondear o ser fondeadas según corresponda, dentro de las áreas generadas en torno a los Puntos de Alijes Q1 y Q2, sólo hasta que éstos sean requeridos para su operación. Debiendo ser solicitado el cambio de fondeadero con la debida antelación objeto, en ningún caso, entorpecer o retardar una maniobra solicitada. Será responsabilidad de las agencias, advertir a los capitanes de naves extranjeras esta situación.
- 6) Las naves que recalén a la bahía de Quintero, deberán asegurar en todo momento una autonomía no menor a cinco días (IFO/DO), que les permita salir del puerto en caso que la Autoridad Marítima Local lo solicite, por razones de seguridad u otras situaciones relacionadas con avisos de mal tiempo o catástrofes de la naturaleza.
- 7) Las naves que deban fondear a la gira en espera de amarrar o zarpar, lo harán dentro de los límites del puerto, con la asistencia del práctico de puerto y fuera de las zonas prohibidas de fondeo. Por lo anterior, toda nave que arribe a la Bahía de Quintero deberá contar con la Carta SHOA N° 4321, última edición y actualizada, o su equivalente en ECDIS también actualizada, aprobada por el citado organismo.
- 8) Los capitanes de las naves chilenas que recalén a la Bahía de Quintero y que deban fondear a la gira, solicitarán a la Capitanía de Puerto de Quintero (Quintero Radio CBV21) les asigne un punto de fondeo.
- 9) La Capitanía de Puerto podrá requerir que las naves cambien de fondeadero, o establecer determinados fondeaderos cuando por circunstancias especiales lo ameriten.
- 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 Local les asignará, en caso de haber disponibilidad, un fondeadero determinado con el propósito que no entorpezcan las habituales maniobras que se ejecutan. En caso de no haber disponibilidad de punto de fondeo, la nave deberá salir fuera de los límites del puerto, privilegiando a aquellas naves con programa definido de operación.
- 11) En todas las instalaciones portuarias de la Bahía de Quintero que tengan restricción de maniobras tipificadas como "solo con luz diurna", las agencias de naves deberán ingresar tales solicitudes al SIAN, considerando la ejecución de practicaje con al menos una hora de anticipación al ocaso sol para las maniobras de amarre a una boya, abarloomiento o atraque. Se utilizará como referente la información del diagrama de luz y oscuridad emitido diariamente por el SHOA (www.shoa.cl).
- 12) Se deberá dar cumplimiento a las disposiciones relativas a prevenir la contaminación del medio marino, conforme a lo establecido en el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática y demás cuerpos legales.

- 13) Naves nacionales, que no utilizan el servicio de practicaaje para fondeo o leva a la gira, podrán requerir la asistencia de remolcador cuando así lo considere el capitán de la nave.
- 14) Toda nave que esté siendo conducida por un práctico y que deba iniciar maniobras hacia los muelles y terminales dentro de la Bahía de Quintero, o que luego de ser desatracada o desamarrada de terminal deba fondear a la gira, utilizará los recursos asignados para su maniobra (remolcadores y lancha), especialmente cuando la bahía se encuentre congestionada por buques surtos esperando ingresar a muelles, terminales marítimos, o bien para recibir rancho o provisiones.
- 15) Toda transferencia de carga deberá ser realizada únicamente en instalaciones portuarias, especialmente habilitadas 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), según las condiciones que estipule la Capitanía de Puerto.
- 16) Toda maniobra deberá ser realizada como lo señalan los Estudios de Maniobrabilidad debidamente aprobados.
- 17) 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).
- 18) Las naves recalando a la Bahía de Quintero deberán informar al menos con una hora de anticipación, su E.T.A. a SCTM Quintero (Quintero Radio CBV21).
- 19) Las naves que arriban a Quintero para atracar a este puerto, ingresarán a la Zona de Espera de Prácticos a una velocidad no mayor a 3 nudos y esperarán en ella al práctico. Para el caso de las naves que fondearán a la gira, seguirán las mismas instrucciones mencionadas anteriormente, iniciando desde dicho punto la maniobra de fondeo en el punto asignado con la asesoría del práctico. Se exceptúan de lo anterior los capitanes chilenos al mando de naves chilenas, quienes fondearán en los puntos disponibles señalados en la Carta SHOA N°4321, sin la asesoría de un práctico.
- 20) Cuando al arribo de una nave, el capitán de ésta informe no poseer 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 los puntos señalados en la Carta SHOA N° 4321, donde la nave permanecerá hasta que el agente que la representa solicite que se efectúe la recepción y libre plática correspondiente, con el objeto de permitir el ingreso de personal a bordo con el apoyo del material de maniobra faltante, luego deberá ingresar una nueva solicitud de amarre.
- 21) En el caso que, durante la maniobra de atraque, el práctico aprecie que los elementos de maniobra no son los suficientes, conforme a lo dispuesto en esta resolución, suspenderá la maniobra para proceder a sacar la nave del puerto y fondearla a la gira, donde permanecerá hasta contar con los elementos de maniobra suficiente.
- 22) Si durante la maniobra de amarre, el práctico aprecia que las condiciones meteorológicas, oceanográficas y 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, para fondearla a la gira e informará de lo sucedido al Capitán de Puerto.

- 2.- **DERÓGASE**, la Resolución C.P. QUI ORD. N° 12.600/148, de fecha 04 de agosto de 2017.
- 3.- **ANÓTESE y comuníquese** a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(ORIGINAL FIRMADO)

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

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- MUELLE ASIMAR.
- 2 a 10.- AGENCIAS DE NAVES QUINTERO.
- 11.- C.J. I° Z.N.
- 12.- D.S.O.M.
- 13.- D.I.M. Y M.A.A.
- 14.- G.M. VALPARAÍSO.
- 15.- C.P. QUINTERO (OF. PRACTICOS).
- 16.- ARCHIVO.