

C.P. QUI. ORD. N° 12.600/ \_116\_ /Vrs.

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL  
TERMINAL MARÍTIMO EL BATO,  
QUINTERO.**

**QUINTERO, 14 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; el 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.**

Terminal Marítimo El Bato, Quintero.

**b.- DESCRIPCIÓN GENERAL.**

Esta instalación portuaria corresponde a un terminal multiboyas, destinado y diseñado para la transferencia y recepción de combustibles, principalmente petróleo, diésel y aceites lubricantes de combustibles livianos.

Cuenta con tres (3) boyas de amarre (aleta estribor, popa centro y aleta babor) para hacer firme los largos de las naves, complementariamente está equipado con dos rejas a proa (estribor y babor). Asimismo, cuenta con tres (3) cañerías submarinas.

**c.- UBICACIÓN GEOGRÁFICA.**

Se encuentra ubicado en la Comuna de Quintero, región de Valparaíso, en el sector El Bato, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 32° 46' 20" S.

Longitud: 071° 30' 29" W.

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

**d.- PROPIETARIO.**

Compañía de Petróleos de Chile, Copec S.A.

**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 recalar 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:**

Predominantes del SW y de intensidad inferior a 12 nudos, en los meses de invierno y al aproximarse sistemas frontales a la zona, se hace presente un viento del NE que va aumentando de intensidad y rolando en dirección al norte a medida que se aproxima el sistema frontal, alcanzando su máxima intensidad (a veces hasta los 35 nudos) con componentes N y N/NW al paso del frente, rolando en pocas horas hacia el SW cuando pasa el sistema frontal.

**2) Corrientes:**

De muy baja intensidad y tiene una circulación dentro de la bahía correspondiente a la llenante y vaciante de marea, esta mínima corriente se percibe como paralela a la costa en el sector del muelle de Ventanas, y en su extremo este cercano a la costa, se aprecia una componente N-S mientras que en la punta del muelle hay una componente más E-W.

**3) Olas:**

La difracción y refracción generada por la Península de los Molles, resulta en olas típicamente menores a 1 metro de altura, con periodos generalmente menores a 12

segundos. Sin embargo, en condiciones menos favorables, el oleaje puede alcanzar mayores alturas (hasta 3 metros) y períodos de hasta 16 segundos.

**4) Fondo Marino:**

En ambos costados del muelle se trata de un fondo de arenisca con un declive muy leve que se reduce progresivamente a medida que se aproxima a la playa. El fondo general es limpio de obstrucciones y parejo.

**5) Visibilidad:**

Las neblinas se levantan durante todo el año, cuando penetra en la zona la vaguada costera, o la formación de una baja local, siendo con mayor frecuencia este fenómeno atmosférico, en los meses de abril/mayo y agosto/septiembre.

Para efectos de autorizar maniobras de amarre con baja visibilidad, se exigirá una distancia mínima de 1,5 millas.

**6) Mareas:**

Ver Tabla de Marea de la Costa de Chile, Publicación SHOA N° 3009, Puerto Quintero es Puerto Patrón, rango de marea en sicigias 1.88 metros.

**i.- SITIOS O FRENTES DE ATRAQUE Y BOYAS.**

No corresponde.

**j.- TERMINALES MARÍTIMOS.**

- Orientación : 115° / 295°.
- Profundidad : 15 metros.
- Bitas de Amarre : No tiene.
- Ductos : 03 NR. (Submarinos). Cañerías trazadas hasta la cámara ubicada en el sector sur de la planta del Terminal Marítimo. En el extremo del rígido, se dispone de demarcación del término de éste.
- Boyas de Amarre : 05 NR., según siguiente detalle y coordenadas geográficas:

Boya	Posición	Patas	Ubicación
N° 1	Aleta Babor	4 NR.	Latitud : 32° 46' 22,48" S. Longitud: 071° 30' 24,97" W.
N° 2	Popa Centro	4 NR.	Latitud : 32° 46' 20,39" S. Longitud: 071° 30' 21,10" W.
N° 3	Aleta Estribor	4 NR.	Latitud : 32° 46' 16,19" S. Longitud: 071° 30' 22,50" W.
Rejera Norte	Aleta Estribor	2 NR.	Latitud : 32° 46' 07,51" S. Longitud: 071° 30' 28,83" W.
Rejera Sur	Aleta Babor	2 NR.	Latitud : 32° 46' 10,55" S. Longitud: 071° 30' 41,71" W.

**k.- CONDICIONES LÍMITES PARA LAS NAVES.**

- 1) **Eslora Total Máxima** : 250 metros.  
**Eslora total Mínima** : 80 metros.
- 2) **Calado Máximo** : 12,5 metros.
- 3) **Manga Máxima** : 45 metros.
- 4) **Desplazamiento Máximo** : 130.000 TM.
- 5) **Condiciones o Restricciones particulares:**

Fondeará con anclas de babor y estribor.

- Proa Rejera de Babor y Estribor (Provee el Terminal).
- Popa Babor, 3 espías largas.
- Popa Estribor, 3 espías largas.
- Popa Centro, 3 espías largas.

**Nota:**

Para naves tipo bunkering 2 espías largas boya babor y 2 espías largas boya estribor. Sin rejeras.

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

**1) Amarre y Desamarre:**

Está habilitado para maniobrar las 24 horas del día, mientras se mantenga operativo el balizamiento instalado.

**2) Bandas de atraque:**

No corresponde.

**3) Maniobras simultáneas:**

No autorizadas.

**4) Maniobras de abarloamiento:**

No autorizadas.

**5) Rancho de naves:**

La faena de abastecimiento, se realiza solo en naves fondeadas a la gira.

**6) Elementos mínimos con los que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre y desamarre:**

- Naves de eslora hasta 80 metros, usarán cuatro espías a popa (dos por banda) de 220 metros.
- Resto de las naves, usarán 7 espías por cada una de las boyas (3 al centro y 2 por banda) de 220 metros.

- Ambas anclas operativas con un mínimo de 12 paños de cadena.
- Naves de eslora hasta 140 metros, NO usarán rejeras.

**7) 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.**

**1) Tipo:**

Enfilaciones de Aproximación y Fondeo Ancla Estribor.  
Cantidad: 02.

Elemento	Referencia	Coordenadas Geográficas	
		Latitud	Longitud
SH1A	Señal Anterior Aproximación y Fondeo Eb.	32° 46' 32,71" S.	071° 29' 43,07" W.
SH1P	Señal Posterior Aproximación y Fondeo Eb.	32° 46' 35,04" S.	071° 29' 37,65" W.

**2) Tipo:**

Enfilaciones de Aproximación y Fondeo Ancla Babor.  
Cantidad: 02.

Elemento	Referencia	Coordenadas Geográficas	
		Latitud	Longitud
SH2A	Señal Anterior Fondeo Ancla Bb.	32° 46' 37,24" S.	071° 29' 49,19" W.
SH2P	Señal Posterior Fondeo Ancla Eb.	32° 46' 38,92" S.	071° 29' 45,04" W.

**3) Tipo:**

Balizas de Fondeo.  
Cantidad: 03.

Elemento	Referencia	Coordenadas Geográficas	
		Latitud	Longitud
GNL1	Señal Anterior.	32° 46' 00,73" S.	071° 30' 32,29" W.
GNL2	Señal Anterior Fondeo Ancla Eb.	32° 46' 00,81" S.	071° 30' 32,16" W.
GNL3	Señal Posterior Fondeo Ancla Eb.	32° 46' 00,03" S.	071° 30' 31,79" 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) **Dirección y velocidad del viento máximo:**

**Maniobras de Aproximación/Amarre/Desamarre:** Inferior a 18 nudos desde cualquier dirección.

**Faenas de Carga/Descarga:** 18 nudos, desde cualquier dirección.

**Permanencia en el terminal:** Hasta 25 nudos, cualquier dirección.

**Nota:**

Sobre 18 nudos se paralizarán las maniobras y faenas de transferencia de carga/descarga, debiendo desconectar el flexible del manifold y cuando la Autoridad Marítima Local, estime que el viento afecta la seguridad en el desarrollo de las mismas.

Del mismo modo, al establecerse condición de puerto que cambia de tiempo variable a mal tiempo, se procederá a largar el buque, para fondearlo a la gira o salir fuera de los límites del puerto.

2) **Dirección y velocidad máxima de las corrientes:** Sin restricción.

3) **Altura de la Ola máxima:**

- **Maniobras de Aproximación/Amarre/Desamarre** : Hasta 1,5 metros.
- **Faenas de Carga/Descarga** : Hasta 1,5 metros.
- **Permanencia en el terminal** : Hasta 1,5 metros.

4) **Lluvia:**

No afectará mientras se tenga en visual las enfilaciones desde el puente de la nave que amarra.

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:**

<b>Eslora Naves</b>	<b>Cantidad RAM</b>	<b>Bollard Pull Mínimo Total</b>
80 metros	2 lanchas de amarre	7 toneladas
182,5 metros	2	46 toneladas
228 metros	2	80 toneladas
250 metros	2	124 toneladas

**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.- 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. N° O-80/022, de fecha 6 de febrero de 2014.
- c.- 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.

**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.

Las naves deberán contar con su dotación mínima de seguridad establecida en su respectivo certificado, debiéndose efectuar las coordinaciones necesarias entre nave y terminal para contar con el personal mínimo para las maniobras de amarre/desamarre. 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.



**6) Uso de bitas, defensas y ganchos:**

Será responsabilidad del terminal que las boyas y sus elementos de amarre, ganchos de largada rápida con su respectivo cabo y rejeras se encuentren en buen estado de conservación y mantengan las capacidades para las que fueron diseñadas y aprobadas. En este contexto, deberán considerar los esfuerzos que sobre estos elementos de maniobra ejercerá la nave con las condiciones meteorológicas imperantes y pronosticadas.

También será responsabilidad del terminal, mantener la superficie plana de las boyas libre de residuos orgánicos, además de mantener operativa la señal luminosa de cada boya de amarre.

Prohibido el uso de alambres de amarra en reemplazo de las espías de amarra. Naves de eslora hasta 140 metros, NO usarán rejeras.

Será responsabilidad de las respectivas instalaciones portuarias que, las bitas, defensas y ganchos de las boyas 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.

**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:**

Viento sobre 35 nudos o altura de la ola mayor a 1,5 metros. Al establecerse esta condición las naves no podrán amarrar al terminal. La nave que esté amarrada deberá proceder a interrumpir la transferencia de carga e iniciar los preparativos para desamarrar, solicitando el servicio de practica a través de su agente de naves para largar 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 SHOA ORD. N° 13.250/24/48/Vrs., de fecha 03 de agosto de 2018, que considera con valor hidrográfico el Estudio Batimétrico sector El Bato, realizado por la empresa DESMAR SPA.

**2) Resoluciones que aprueban Estudios de Maniobrabilidad:**

Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/5/Vrs., de fecha 3 de enero de 2020, que aprueba Estudio de Maniobrabilidad para naves esloras 79.9 metros, 182,86 metros, 228 metros y 249.9 metros, Terminal Marítimo El Bato, Revisión 0, octubre 2019.

**3) Documento que aprueba el Estudio de Señalización Marítima:**

- DIRSOMAR autoriza instalación con fecha 18 de febrero de 2005.
- Señalización inspeccionada y autorizada por la Gobernación Marítima de Valparaíso, el 13 de mayo de 2011.

**4) Certificado que aprueba Inspecciones.**

Certificado de Seguridad de Operación de Terminal Marítimo El Bato Quintero, A-N 1306698, vigente hasta el 1 de febrero de 2022.

**5) Certificación Código PBIP.**

Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria Terminal Marítimo El Bato Quintero, A-N 1239961, vigente hasta el 5 de julio de 2021.

**q.- CONTACTOS.**

**Capitanía de Puerto de Quintero:**

Dirección : Av. Bulnes S/N°.  
Teléfono : +56 32 2930057.  
Email : [sctmquintero@directemar.cl](mailto:sctmquintero@directemar.cl)

**Terminal Marítimo El Bato**

**Nombre** : Patricio Álvarez.  
**Cargo** : Jefe de Planta TPI.  
**Email** : [palvarez@copec.cl](mailto:palvarez@copec.cl)  
**Teléfono** : +56 32 2206647.  
**Celular** : +56 9 84187246.

**Nombre** : Juan P. Veas.  
**Cargo** : Ing. Mantenimiento.  
**Email** : [jveas@copec.cl](mailto:jveas@copec.cl)  
**Teléfono** : +56 32 2206609.  
**Celular** : +56 9 8741742.

**Nombre** : Ariel Hernández.  
**Cargo** : Supervisor Operaciones y OPIP.  
**Email** : [ahernandez@copec.cl](mailto:ahernandez@copec.cl)  
**Teléfono** : +56 32 2206646.  
**Celular** : +56 9 78400808.

**Nombre** : Marco Jara.  
**Cargo** : Jefe Turno.  
**Email** : [mjara@copec.cl](mailto:mjara@copec.cl)  
**Teléfono** : +56 32 2206646.  
**Celular** : +56 9 56498909.

**Nombre** : Elias Pizzorno.  
**Cargo** : Jefe Turno.  
**Email** : [epizzorno@copec.cl](mailto:epizzorno@copec.cl)  
**Teléfono** : +56 32 2206646.  
**Celular** : +56 9 99308150.

**Nombre** : Victor Salazar.  
**Cargo** : Jefe Turno.  
**Email** : [vsalazar@copec.cl](mailto:vsalazar@copec.cl)  
**Teléfono** : +56 32 2206646.  
**Celular** : +56 9 31973214.

**Nombre** : Mauricio Flores.  
**Cargo** : Jefe Operaciones Planta Lubricantes.  
**Email** : [meflores@copec.cl](mailto:meflores@copec.cl)  
**Teléfono** : +56 32 2206604.  
**Celular** : +56 9 92245545.

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

- 1) Existe un Esquema de Separación de Tráfico debidamente dibujado en la Carta Náutica SHOA N° 4321, que establece la dirección del tráfico que deben seguir los buques que 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 hrs.) el esquema de amarra al terminal. 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 náutica del puerto, emitida por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, SHOA N° 4321, última edición y actualizada, o su equivalente en ECDIS también actualizada, aprobada por el SHOA.
- 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 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 sol para las maniobras de amarre a una boya, abarloamiento o atraque. Se utilizará como referente la información del diagrama de luz y oscuridad emitido diariamente por el SHOA ([www.shoa.cl](http://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 practica 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 este 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 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), 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 náutica SHOA N°4321, sin la asesoría de un práctico.
- 20) Cuando al arribo de una nave, su capitán 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 Náutica 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° 12.600/141, 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.- COPEC QUINTERO.
- 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. PRÁCTICOS).
- 16.- ARCHIVO.