

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL  
TERMINAL MARÍTIMO GAS  
NATURAL LICUADO (GNL), GNL  
QUINTERO S.A.**

**QUINTERO, 26 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.**

Terminal Marítimo Gas Natural Licuado (GNL) Quintero.

**b.- DESCRIPCIÓN GENERAL.**

La estructura del Terminal Marítimo GNL Quintero S.A., tiene aproximadamente 1.878 metros de largo, con una altura promedio de 12,5 metros y una profundidad de 24 metros en el cabezo, donde atracan los buques.

El cabezo del muelle tiene cinco brazos que permiten descargar y cargar el GNL desde y hacia los barcos. Los brazos tienen una capacidad de descargar y cargar a una tasa de hasta 12 mil metros cúbicos por hora.

Este terminal marítimo está diseñado para recibir naves de transporte de GNL con una capacidad bruta entre 74.000 y hasta 180.000 metros cúbicos; sin embargo, la resistencia del cabezo, se construyó para buques de GNL de hasta 265.000 metros cúbicos de Gas Natural Licuado de capacidad.

**c.- UBICACIÓN GEOGRÁFICA.**

Se encuentra ubicado en la Bahía de Quintero, en la Comuna de Quintero, Región de Valparaíso.

Latitud : 32° 46' 00" S.  
Longitud : 071° 30' 35" W.

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

**d.- PROPIETARIO.**

GNL Quintero 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

Punto	Referencia	Demarcación	Distancia	Sonda	Naves (mts.)	Fondo
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
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:**

Los vientos dominantes en esta zona son de los del 3er cuadrante, de preferencia en primavera y comienzos del verano, los que soplan con mayor intensidad en diciembre. En invierno se experimentan vientos del Norte.

TEMPORADA	DIRECCIÓN	VELOCIDAD MÁXIMA PROMEDIO	ESALA BEAUFORT
Invierno	N – NW	27,0 NUDOS	6 - 7
Verano	S – SW	27,0 NUDOS	6 - 7

**2) Corrientes:**

La corriente litoral medida, en general, presentó sentido hacia el norte con velocidad promedio que no superó los 11,6 cm/s.

Las corrientes en la zona de estudio por su parte mostraron gran tendencia hacia el NE y en general en la zona superficial, hasta los 7,2 metros. Los flujos sub-superficiales fueron más lentos de unos 4-5 cm/s como promedio.

**3) Olas:**

Ola incidente 303° SW, olas dominantes NW. Condiciones de descarga en el área del cabezo (el 70% de todos los casos): 0.5-1.0 metro (300°-310°). Promedio de la altura de ola significativa (Hs)= 1.6 metros.

**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) Marejadas:**

Dirección S y SW. Frecuencia 10/12 segundos. Períodos prácticamente a mediados del periodo entre mayo a agosto. Épocas de mayor actividad entre primavera y verano. El terminal marítimo está protegido de los fuertes vientos del tercer cuadrante (SSW) en el periodo de primavera y verano. Esto no afecta particularmente las operaciones de carga y/o descarga del gas natural licuado.

**6) Tipo de Fondo:** Arena.

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

**1) Extensión** : 1.878 metros.

**2) Orientación** : 304°-124°.

**3) Duques de Alba** : 11 NR., con sus respectivos ganchos:  
- 4 duques de alba (Breasting Dolphin-BD) independientes, cada uno con ganchos de amarre doble.  
- 7 duques de alba (Mooring Dolphin –MD) con ganchos de amarre cuádruples.

**4) Ganchos de Amarre** : 11 NR., ganchos de amarre de largada rápida. Ganchos dobles en BD (300 toneladas) y ganchos cuádruples en MD (600 toneladas), de 150 Toneladas de capacidad de tiro cada gancho de amarre.

- 5) **Defensas** : 4 NR., de panel con cilindro de compresión de 499 toneladas de fuerza de reacción y 485 toneladas-metro de energía de absorción.

**j.- TERMINALES MARÍTIMOS.**

No corresponde.

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

- 1) **Eslora Máxima** : 300 metros.  
2) **Calado Máximo** : 13,0 metros.  
3) **Manga Máxima** : Sin restricción.  
4) **Desplazamiento Máximo** : 132.000 toneladas.

5) **Condiciones o Restricciones particulares:**

- No menos de 16 espías (según diagrama de amarra de cada nave).
- Proa: 3 espías largas, 2 springs y 3 espías de través.
- Popa: 3 espías largas, 2 springs y 3 espías de través.

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

- 1) **Banda de Atraque:** Babor.  
2) **Maniobras de Abarloamiento:** No autorizadas.  
3) **Rancho de Naves:** No autorizado.

**m.- AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.**

Se utilizarán las balizas de fondeo del ancla de estribor del "Terminal LPG de ENAP" como balizas de aproximación al área de giro para el atraque de naves al terminal marítimo GNL Quintero.

1) **Enfilación al 180° "Playa Herradura".**

- 157 Baliza N° 2 L.P.G. (anterior).  
Ubicación: Latitud: 32° 46' 45,72" S y Longitud 071° 29' 59,97" W.  
Descripción: Poste de fierro, triángulo blanco con borde color rojo, fanal luz F.V.
- 157-A Baliza N° 6 L.P.G. (posterior).  
Ubicación: Latitud: 32° 46' 45,72" S y Longitud: 071° 29' 59,97" W.  
Descripción: Poste de fierro, triángulo blanco con borde color rojo, fanal luz F.V.

**2) Área atraque y amarre.**

Baliza 1 LPG Anterior (se repite para Baliza N° 2 LPG y Baliza N° 5 LPG).

- 160 Baliza N° 1 L.P.G. (Anterior).  
Ubicación: Latitud: 32° 46' 25,66" S. y Longitud: 071° 29' 35,35" W.  
Descripción: Poste de fierro, con círculo rojo, con franja vertical amarilla, fanal luz D.R.
- 160-A Baliza N° 2 L.P.G. (Posterior).  
Ubicación: Latitud: 32° 46' 29,41" S. y Longitud: 071° 29' 22,34" W.  
Descripción: Poste de fierro, con triángulo blanco, con borde rojo, fanal luz D.V.
- 160-B Baliza N° 5 L.P.G. (Posterior).  
Ubicación: Latitud: 32° 46' 33,46" S. y Longitud: 071° 29' 35,35" W.  
Descripción: Poste de fierro, con círculo rojo y franja vertical amarilla, fanal luz F.R.

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

**n.- LÍMITES OPERACIONALES.**

**Maniobras:** Diurnas y Nocturnas.

Maniobras	Visibilidad	Viento	Olas	Corrientes
	Mínima	Dirección-Velocidad	Tipo-Altura	Dirección-Velocidad
<b>Atraque</b>	1 milla	Cualquier dirección hasta 18 nudos.	Máximo de 1.0 metro Hs.	0.3 nudos
<b>Faenas de Carga y/o descarga</b>	No afecta	N, NW hasta 25 nudos S, SW hasta 35 nudos.	máximo 2.0 metros Hs.	No afecta directamente
<b>Detención de faenas de carga y/o descarga</b>	No afecta	N, NW sobre 25 nudos S, SW sobre 35 nudos.	máximo 2.0 metros Hs.	No afecta directamente
<b>Desconectar brazos y/o flexibles</b>	No afecta	N, NW sobre 25 nudos S, SW sobre 35 nudos.	máximo 2.0 metros Hs.	No afecta directamente
<b>Desatraque</b>	1 milla	Cualquier dirección hasta 18 nudos.	Sobre 1 metro Hs.	0.3 nudos

**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:**

Naves en maniobras de atraque y desatraque en condiciones ambientales normales, utilizarán 4 remolcadores ASD, con un mínimo de 50 toneladas de bollard pull (BP) cada uno.

Para maniobras hasta 18 nudos se requerirán 200 toneladas de BP y para maniobras sobre 18 y hasta 25 nudos, la potencia será de 250 toneladas de BP.

Cualquier requerimiento de servicio de los remolcadores que se encuentren en atención a la nave, por ejemplo, carnereo en caso de marejada, deberá considerar un práctico a bordo de la nave GNL quién dirigirá la maniobra.

Durante la permanencia en el terminal, se deberá contar con un remolcador de capacidad Fi-Fi (Combate de Incendio), ubicado fuera del área de seguridad del terminal en condiciones de asistir a la nave en el momento en que se requiera. Los tres remolcadores restantes se deberán encontrar dentro de la Bahía de Quintero en condiciones operativas.

**Remolcador de Guardia GNL.**

El remolcador de guardia GNL con capacidad FI-FI, permanecerá en constante alistamiento, en una ubicación cercana, que no interfiera en una eventual maniobra de emergencia para brindar asistencia al buque y al terminal.

**Observaciones o disposiciones de seguridad con la nave a la gira:**

Salvo solicitud del Terminal GNL Quintero o de la nave, no se requerirá mantener un RAM de guardia a su costado.

**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:

- Para la maniobra de atraque, deberán ser seis (6) personas.
- Para la maniobra de desatraque, deberán ser cuatro (4) personas.

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, se deberá contar con al menos un equipo de comunicación, intrínsecamente seguro, para enlazar con las instrucciones del 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 de los respectivos terminales el mantener pintados e identificados desde el puente de la nave en maniobra, la numeración de los postes de amarre y atraque en respectivo frente de atraque, señalar la posición del brazo de retorno de vapor.

**7) Prohibición de Maniobras simultáneas:**

Iniciada la maniobra de aproximación y hasta el término del giro de la nave, queda prohibido efectuar maniobras simultáneas en los terminales Monoboya, Oxiquim Sur, Multicrudo, Barcaza, LPG, El Bato y abarloadamientos en zona alije.

Iniciada la maniobra de desatraque, esta prohibición, se mantendrá hasta que la nave pueda navegar en forma segura.

**8) Zona de exclusión**

Se establece zona de exclusión en un círculo de 250 metros de radio centrado en el manifold de la nave GNL, desde el inicio de la descarga.

**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 practica a través de su agente de naves para desatracar y fondear a la gira.

**5) Estado de 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° 13.270/4/117 VRS., de fecha 26 abril 2006, aprueba Estudio Oceanográfico consistente en mediciones y análisis de vientos, corrientes, mareas y calidad de fondo, en la bahía de Quintero.
- Resolución S.H.O.A Ord. N° 13.270/4/105 VRS., de fecha 25 abril 2006, aprueba Estudio Oceanográfico consistente en mediciones y análisis de olas, en la bahía de Quintero.
- Resolución C.J.A. Ord. N° 12.200/29, de fecha 11 de julio de 2006, aprueba clima de oleaje, batimetría de precisión y estudios oceanográficos del Proyecto GNL, en la Bahía de Quintero.
- **Fecha última batimetría:** Resolución S.H.O.A Ord. N° 13.270/24/93/Vrs., de fecha 31 de mayo de 2016.

**2) Resolución que aprueba Estudio de Maniobrabilidad:**

Resolución D.I.M.Y M.A.A.ORD. N° 12.600/03/807, de fecha 17 de junio de 2020.

**3) Señalización Marítima:**

Se emplean las ayudas a la navegación del Terminal Marítimo LPG, utilizando además, para apoyo a las maniobras, el uso obligatorio de las PPU.

**4) Certificado de Seguridad.**

Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo A-N° 1305905, válido hasta noviembre 2021.

**5) Certificación Código PBIP.**

Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria A-N°1180198, 12.600/O-74/PBIP/44/2015, válido hasta 20 noviembre 2020.

**q.- CONTACTOS.**

**Capitanía de Puerto de Quintero.**

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

**Terminal Marítimo GNL Quintero.**

Nombre : Jorge Barrios S.  
Cargo : Superintendente Marítimo.  
Teléfono : +56 32 2524459.  
Celular : +56 9 81896757.  
Email : jorge.barrios@gnlquintero.com

Nombre : Jorge Cantwell Yagman.  
Cargo : Superintendente Seguridad y Prevención.  
Teléfono : +56 32 2524422.  
Celular : +56 9 81896759.  
Email : jorge.cantwell@gnlquintero.com

Cargo : Supervisores de Turno.  
Teléfono : +56 32 2524488 / 2524480 / 2524482.  
Celular : +56 9 81896751 / +56 9 75792163 / Satelital 881632525061.  
Email : saladecontrol@gnlquintero.com

**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) Durante la transferencia de GNL no podrá haber naves menores al costado de la nave, respetando la zona de exclusión.
- 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, 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 practicaje 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. Todas las naves que recalén u operen al interior del puerto de Quintero deben contar con sistema PILOT PLUG del AIS operativo. La utilización de las PPU como apoyo a las maniobras esta permitida, pero en ningún caso, reemplazarán las buenas prácticas marineras en los resguardos de seguridad.
- 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° 12.600/50/Vrs., de fecha 17 de abril de 2020.

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

**(FIRMADO)**  
**MARIO BESOAIN FUENTES**  
**CAPITÁN DE FRAGATA LT**  
**CAPITÁN DE PUERTO DE QUINTERO**

**DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- TERMINAL MARÍTIMO GNL QUINTERO.
- 2 a 10.- AGENCIAS DE NAVES QUINTERO.
- 11.- C.J. 1° 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.