

**HABILITA Y ESTABLECE CONDICIONES
DE OPERACIÓN DEL TERMINAL
MARÍTIMO “ROCAS NEGRAS”,
PERTENECIENTE A LA COMPAÑÍA DE
PETRÓLEOS DE CHILE, COPEC S.A.**

CALDERA, 30 OCT 2014

VISTOS; lo establecido en Ley de Navegación, aprobada por D.L. N° 2.222, de fecha 21 de Mayo de 1978; Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, aprobado por D.S.(M.) N° 1340 Bis, de fecha 14 de Junio de 1941; Reglamento de Inspección y Certificación del Estado de la Maniobra para Carga y Descarga de Naves, aprobado por D.S.(M.) N° 1.115, de fecha 05 Diciembre de 1977; Reglamento de Practicaje y Pilotaje y sus modificaciones posteriores, aprobado por D.S.(M.) N° 397, de fecha 08 de Mayo de 1985; Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, aprobada por D.F.L. N° 292, de fecha 25 de Julio de 1953; Reglamento sobre Concesiones Marítimas, aprobado por D.S.(M.) N° 2, de fecha 03 de Enero de 2005; la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. A-31/001, de fecha 03 de Noviembre de 2006, que “Imparte Instrucciones a los Capitanes de Puerto para la Elaboración de las Resoluciones de Habilitación que Establecen las Condiciones de Operación en los Puertos e Instalaciones Portuarias”; y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

R E S U E L V O:

HABILÍTASE, el Terminal Marítimo denominado “Rocas Negras”, para efectuar maniobras conforme a las siguientes definiciones, características y condiciones de operación:

1.- Nombre de la Instalación Portuaria

Terminal Marítimo “Rocas Negras”.

2.- Descripción General

El Terminal Marítimo “Rocas Negras” es un terminal petrolero que opera con buques tanque y sólo efectúa la descarga de productos líquidos (Petróleo Diesel, Bencina 97, 93 y Petróleo Diesel Invierno), con el propósito de abastecer a las industrias mineras, pesqueras, a la región y sus alrededores. Este terminal cuenta con 07 estanques especialmente diseñados para el almacenamiento de dichos productos con una capacidad total de 22.300 m³, construidos sobre pretilas de contención en patios aledaños al terminal. No obstante, en casos de emergencia o a solicitud, se puede efectuar la carga de estos productos a una nave amarrada al terminal.

Este terminal cuenta con dos enfilaciones que se encuentran localizadas en tierra (una de aproximación y una de fondeo) y dos boyas para el amarre de las espías de popa de los buques que amarran al terminal. Además, cuenta con un ducto submarino para efectuar la transferencia de sus productos, compuesto por un tramo de ducto flexible y un tramo de cañería rígida que conecta a los distintos estanques que posee el terminal, debidamente señalizado por un boyarín y por un pilar rígido de PVC respectivamente.

3.- Ubicación Geográfica

El Terminal Marítimo se encuentra ubicado en la Región de Atacama, Provincia de Copiapó, Comuna de Caldera, en la Bahía de Caldera, en una pequeña caleta sin nombre, situada inmediatamente al norte de Punta Calderillo, en Latitud 27° 02' 53" Sur y Longitud 070° 48' 48" Weste.

Referencia:

Carta Náutica del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3111, "Proyección Mercator, sistema SIRGAS (WGS-84), 9° Edición, Enero 2004.

4.- Propietario Operador

Compañía de Petróleos de Chile, COPEC S.A.

5.- Zona de Espera de Prácticos

Punto ubicado al 007° / 187° y a 6.4 cables de Muelle Punta Padrones, en Latitud 27° 02' 26" Sur y Longitud 070° 50' 21" Weste; y área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- Punto del Vértice 1) : Lat. 27° 02' 30" S, Long. 70° 50' 50" W.
- Punto del Vértice 2) : Lat. 27° 02' 42" S, Long. 70° 50' 40" W.
- Punto del Vértice 3) : Lat. 27° 02' 21" S, Long. 70° 50' 12" W.
- Punto del Vértice 4) : Lat. 27° 02' 11" S, Long. 70° 50' 22" W.

Queda expresamente prohibido fondear en la Zona de Espera de Prácticos.

Referencia:

Carta Náutica del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3111, "Proyección Mercator, sistema SIRGAS (WGS-84), 9° Edición, Enero 2004.

6.- Zona de Fondeo a la Gira

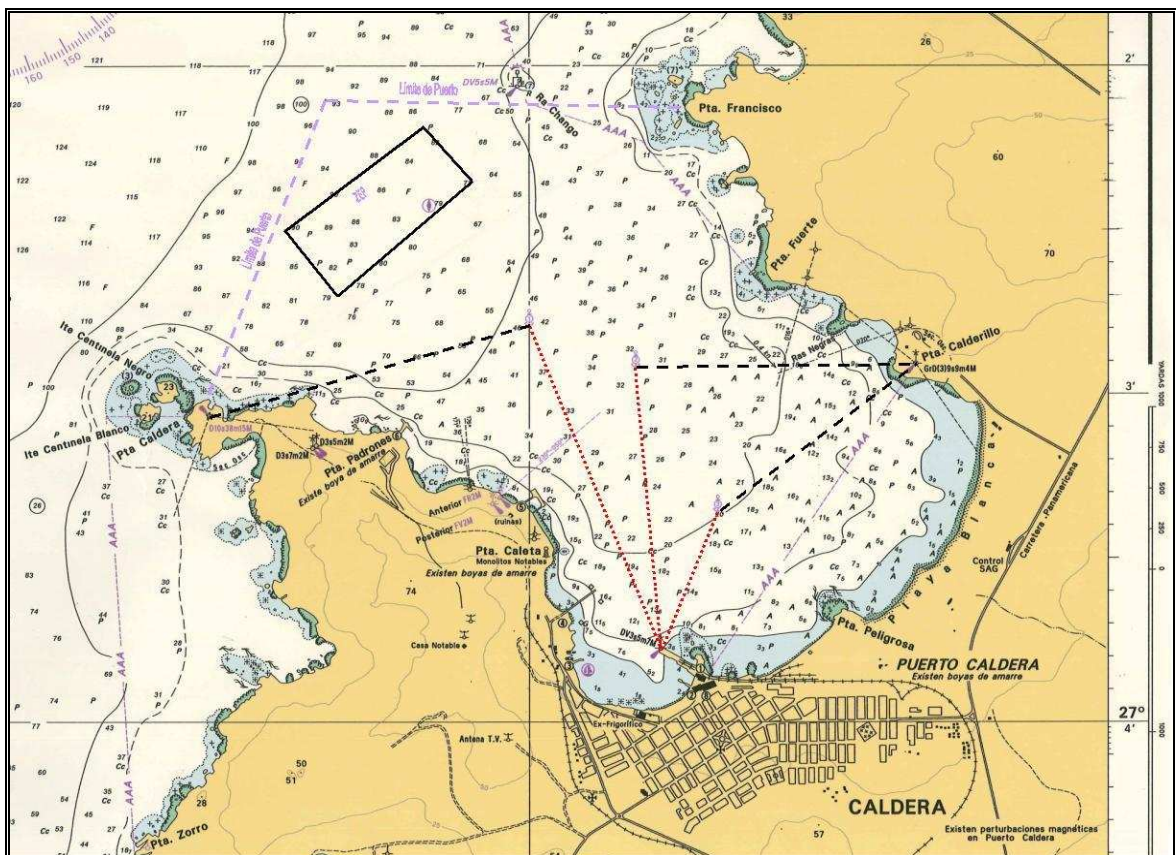
Las naves mayores que se mantengan a la gira en el Puerto de Caldera, podrán optar a los siguientes puntos de fondeos referidos a la **señal lateral del Muelle Fiscal**, en posición Latitud 27° 03' 48" Sur y Longitud 070° 49' 30" Weste:






- a) Punto de fondeo N° 1:
Al 338° / 158° y a 1,08 millas náuticas.
En Latitud 27° 02' 45" Sur y Longitud 070° 50' 01" Weste.
- b) Punto de fondeo N° 2:
Al 355° / 175° y a 8,8 cables.
En Latitud 27° 02' 54" Sur y Longitud 070° 49' 37" Weste.
- c) Punto de fondeo N° 3:
Al 202° / 022° y a 4,7 cables.
En Latitud 27° 03' 22" Sur y Longitud 070° 49' 21" Weste.

En caso de visibilidad reducida se optará por las siguientes demarcaciones y distancias a un punto notable:

- a) Punto de fondeo N° 1:
Al 250° / 070° y a 1,0 Milla del Faro Punta Caldera.
- b) Punto de fondeo N° 2:
Al 272° / 092° y a 0,8 Millas del Faro Punta Calderillo.
- c) Punto de fondeo N° 3:
Al 235° / 055° y a 0,7 Millas del Faro Punta Calderillo.

GRÁFICO ZONA DE ESPERA DE PRÁCTICO Y PUNTOS DE FONDEOS A LA GIRA



- 1.-  Punto Espera de Práctico.
- 2.-  Zona de Espera de Práctico.
- 3.-  Puntos de Fondeo.
- 4.-  Demarcación y distancia al Punto de Fondeo.
- 5.-  Demarcación y distancia al Punto de Fondeo con visibilidad reducida.

Toda nave que fondee a la gira en la Bahía de Caldera, deberá poseer la carta náutica actualizada de la bahía. Será responsabilidad del Capitán y de la Agencia que la represente, la provisión oportuna de este elemento de apoyo a la navegación.

Es obligatorio el uso de Práctico para toda maniobra dentro de los límites del puerto, incluido fondear a la gira o levar anclas para zarpar, según lo establecido en la Resolución C.P. Caldera Ord. N° 12.000/285, de fecha 10 de Noviembre de 2014. A

su vez es obligación de las Agencias de Naves informar a los capitanes de las naves la prohibición del ingreso a la bahía de Caldera sin el empleo de Práctico.

Referencia:

Carta Náutica del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3111, "Proyección Mercator, sistema SIRGAS (WGS-84), 9º Edición, Enero 2004.

7.- Límites del Puerto

El límite del puerto es una línea imaginaria que une "Punta Caldera" con punto geográfico situado en Latitud 27° 02' 06" Sur y Longitud 070° 50' 42" Weste, y "Punta Francisco".

Referencia:

Carta Náutica del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3111, "Proyección Mercator, sistema SIRGAS (WGS-84), 9º Edición, Enero 2004.

8.- Características Meteorológicas

- **Dirección y velocidad de viento predominante:**
Viento predominante del SW al S, con una velocidad máxima de 25 nudos.
- **Dirección y velocidad de la corriente predominante:**
Corriente de reflujo de 0,4 nudos de dirección NW, la cual entra por el lado N de la Bahía.
- **Altura de la ola:**
La ola modal es inferior a 0,5 metros de altura y la altura media anual es de 0,6 metros.
- **Amplitud de la marea:**
Máxima de 1,7 metros.
- **Tipo de fondo:**
Arenoso

Referencia:

Publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3001, "Derrotero de las Costas de Chile, Volumen I", 10º edición, año 2013.

9.- Sitios o Frentes de Atrache y Boyas

No corresponde.

10.- Terminal Marítimo

- **Boyas de amarre**
Cantidad: 02 (Dos)

Ubicación por coordenadas geográficas:

Boya Norte : Latitud 27° 02' 54,0" Sur, Longitud 070° 48' 54,0" Weste.

Boya Sur : Latitud 27° 02' 58,9" Sur, Longitud 070° 48' 53,4" Weste.

Ubicación por demarcación y distancia a un punto notable:

Boya Norte : al 319° / 139° de Punta Fuerte y a 633,6 yardas.

Boya Sur : al 248° / 068° de Punta Calderilla y a 197,12 yardas.

- **Ductos**

Posee un ducto submarino armado de un largo total de 729.75 metros, siendo 75.75 metros flexible y 654 metros rígido, los que deben ser inspeccionados anualmente, y el cual posee las siguientes dimensiones:

Flexible N° 1 y 2 : Diámetro 08"

Flexible N° 3, 4 y 5 : Diámetro 10"

Flexible N° 6 y 7 : Diámetro 12"

Rígido : Diámetro 12"

11.- Condiciones Límites para las Naves

- **Calado Máximo** : 11,90 metros
- **Eslora Máxima** : 200,00 metros
- **Manga Máxima** : 32,20 metros
- **Desplazamiento Máximo** : 67.781,00 toneladas.
- **Deadweight** : 47.000,00 toneladas.

- **Condiciones o restricciones particulares de operación:**

Las naves que operan en el terminal deberán quedar fondeadas a barbas de gato, con sus propios Medios (anclas y cadenas), utilizando además, las dos boyas del terminal (boya Norte y boya Sur) para el amarre desde la popa del buque, dejando así por la banda de estribor el boyarín del ducto flexible de descarga.

Está prohibido el uso de espías que contengan en su totalidad o en parte cables de acero, ni espías que pudiesen estar unidas mediante costura larga o corta.

12.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria

- **Amarre, largada y fondeo:**

Para las maniobras en naves con eslora igual o menor a 120 metros, se requiere el empleo de un remolcador con un mínimo de 25 toneladas de tiro; y para naves mayores a 120 metros, dos remolcadores de 40 toneladas de tiro como mínimo en total.

Para la maniobra de amarre a las boyas se deberá contar con una lancha de servicio general con su respectiva dotación de seguridad para este tipo de faena y además deberá contar con mínimo de 03 (tres) personas con sus respectivos permisos de trabajador portuario vigentes, proporcionado por una Empresa de Muellaje establecida, de tal manera de no involucrar a la dotación de la lancha de servicio, los que deberán contar con sus respectivos chalecos salvavidas y elementos de protección personal durante toda la maniobra.

Con el fin de realizar la maniobra de conexión del ducto flexible a la nave y poder así, efectuar la faena de descarga en forma segura y eficiente, un representante del terminal a bordo de la lancha de servicio que efectúa la maniobra de amarre, será quien le indique al Sr. Práctico la posición longitudinal y transversal del buque en relación al terminal.

- **Banda de Descarga:**
Estribor.
- **Maniobras Simultáneas:**
No corresponde por ser sólo un sitio de amarre.
- **Maniobras de abarloomiento:**
Se autorizarán según condición dispuesta por el capitán de la nave amarrada al terminal y previa solicitud a la Autoridad Marítima Local.
- **Abastecimiento de naves:**
No tiene.
- **Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre /atraque (Anclas/Espías):**
La nave debe tener en condiciones operativas sus dos anclas con 10 paños de cadena cada uno. El Amarre a las boyas de popa, requiere de cuatro espías de 220 metros cada una, dos espías por boya (norte y sur); si el Capitán de la nave, por medidas de seguridad, estima necesario, podrán pasarse un mayor número de espías. El diámetro o la mena de las espías deberá ser acorde al tamaño de la nave.

13.- Ayudas a la Navegación

Las enfilaciones del Terminal Marítimo, se iluminan en el momento requerido para efectuar faenas nocturnas. La solicitud de autorización de balizamiento particular se encuentra en trámite de regularización, conforme a lo establecido en la Circular Marítima O-63/001, que "Establece Procedimiento para Solicitar, Instalar y Modificar Ayudas a la Navegación".

- Enfilaciones

Tipo : ENFILACIÓN DE APROXIMACIÓN, Rumbo 070° / 250°.

Cantidad : 01 (Una).

Ubicación :

Baliza Ciega Anterior : Triángulo equilátero de color rojo, ubicada en Latitud 27° 02' 47.9" Sur y Longitud 070° 48' 40.6" Weste.

Baliza Ciega Posterior: Triángulo equilátero de color verde, ubicada en Latitud 27° 02' 47.4" Sur y Longitud 070° 48' 42.7" Weste.

Tipo : ENFILACIÓN DE FONDEO, Rumbo 016° / 196°.

Cantidad : 01 (Una).

Ubicación :

Baliza Ciega Anterior : Triángulo equilátero de color rojo, ubicada en Latitud 27° 02' 38.6" Sur y Longitud 070° 49' 01.9" Weste.

Baliza Ciega Posterior: Triángulo equilátero de color verde, ubicada Latitud 27° 02' 33.5" Sur y Longitud 070° 49' 00.2" Weste.

Referencias:

Carta Náutica del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3111, "Proyección Mercator, sistema SIRGAS (WGS-84), 9º Edición, Enero 2004.

Publicación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada 3001, "Derrotero de las costas de Chile, Volumen I", 10º edición, año 2013.

14.- Limitaciones Operacionales

Conforme a lo descrito en los Puntos 11 y 12 de la presente resolución, al sobrepasar los límites establecidos, las naves no podrán amarrar al terminal.

- **Maniobras diurnas y nocturnas:**

Las maniobras se podrán realizar las 24 horas del día. Durante las maniobras nocturnas se deberán mantener iluminadas todas las enfilaciones, el boyarín del ducto flexible y el vertical que indica el comienzo del ducto rígido. La iluminación puede ser de sistema fijo o móvil.

- **Velocidad máxima del viento, en nudos, para las siguientes maniobras y operaciones:**

* Maniobras de amarre y desamarre : Máximo 15 nudos de viento.

* Ejecución de faenas de carga y/o descarga : Máximo 20 nudos de viento.

- **Velocidad máxima de la corriente, en nudos, para las siguientes maniobras y operaciones:**

* Maniobras de amarre y desamarre : 0,4 nudos.

* Ejecución de faenas de carga y/o descarga : Sin restricción, lo que podrá ser reevaluado por la Autoridad Marítima Local, ante situaciones anormales.

- **Altura máxima de la ola, en metros, para las siguientes maniobras y operaciones:**

* Maniobras de amarre y desamarre : 1,0 metros.

* Ejecución de faenas de carga y/o descarga : 1,2 metros.

- **Limitaciones por lluvias:**

No tiene.

- **Limitaciones por Visibilidad:**

No tiene.

15.- Servicios de Apoyo a las Maniobras

- **Carta Náutica:**

Carta Náutica del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada N° 3111, "Proyección Mercator, sistema SIRGAS (WGS-84), 9º Edición, Enero 2004.

- **Uso de Prácticos:**

El Practicaje es **obligatorio** para todas las naves nacionales y extranjeras, con excepción de las naves nacionales cuyo Capitán posea Resolución para efectuar maniobras sin Práctico, previa autorización del propietario de la Instalación Portuaria.

Por razones de seguridad, el Capitán de Puerto podrá disponer el embarque y permanencia de un Práctico a bordo sin previa solicitud agencia de naves, hasta que mejore la condición meteorológica o hasta el zarpe de la nave, cuando se conozca una de las siguientes condiciones:

- a) Al existir "Condición de Marejada" vigente;
- b) Al existir "Aviso de Mal Tiempo" vigente;
- c) En condición de "Tiempo Variable", "Mal Tiempo", "Temporal" o;
- d) La condición de viento aumente su intensidad.

En caso de que la permanencia del Práctico (Oficial o Autorizado) a bordo durante la condición meteorológica o zarpe de la nave, sea por un periodo mayor a las 24 horas, este deberá ser relevado por otro Práctico el cual continuará con el rol para mantener la permanencia a bordo del buque.

Cada maniobra deberá contar con el apoyo de una lancha autorizada por la Capitanía de Puerto, para el embarque y desembarque de Prácticos, la cual puede también utilizarse para la maniobra de amarre de la nave. Esta lancha deberá estar tripulada por un Patrón calificado y a lo menos dos Tripulantes, poseer equipo de comunicaciones acorde a su actividad, el cual debe a lo menos contar con los canales 16 y 09 VHF; y cumplir conforme a lo estipulado en la Circular Marítima O-80/22, que "Fija Características De Construcción, Equipamiento, Inspección y Pruebas, que Deben Cumplir Las Embarcaciones que se Destinan a la Transferencias De Prácticos".

- **Uso de Remolcadores:**

Naves Tipo	Eslora (mt.)	Condición (máx. Carga-lastre)	Desplazamiento (ton)	N° Mat. RAM	Potencia (Ton. BP)
RAM HUILO HUILO	22,81	Sin Registro	223,00	3118	43,80
RAM LAUCA	27,01	Sin Registro	247,00	2947	41,39

16.- Situaciones Especiales

- **Acciones ante "Aviso Especial de Marejadas":**
Cuando la Autoridad Marítima Local anuncie esta situación y haciendo uso de sus facultades, evaluará la suspensión de faenas de amarre al terminal.
- **Acciones ante "Condición de Marejadas":**
Cuando se establezca la condición de marejadas, la Autoridad Marítima haciendo uso de sus facultades, evaluará la suspensión de faenas de amarre al terminal.

Si la nave se encuentra amarrada al terminal y experimente marejada o se establezca esta condición, la faena de transferencia de productos al terminal se paralizarán y la Autoridad Marítima Local dispondrá el embarque y permanencia de un Práctico a bordo, el que evaluará si la nave se mantiene fondeada, asegurando su posición, o si es preferible que zarpe a capear la marejada fuera de los límites del puerto o fondear a la gira en la Bahía de Caldera.

Si se decide que espere mejores condiciones de mar amarrado en el terminal, la nave tesará las cadenas de ambas anclas y estará atento a reemplazar las espías amarradas a las boyas, con la lancha de servicio ante cualquier corte de éstas. Si es necesario, el buque podrá requerir el apoyo de uno o dos remolcadores para mantenerlo en área de fondeo al terminal.

Si se dispone el zarpe, se empleará el procedimiento normal de zarpe, acortando al máximo los tiempos, para evitar los daños que pudiesen producirse en la interacción del buque.

- **Acciones ante “Aviso de Mal Tiempo”:**

Cuando la Autoridad Marítima Local anuncie esta situación y haciendo uso de sus facultades, evaluará la suspensión de faenas de amarre al terminal.

Si hay nave amarrada al terminal se deberá suspender la faena de transferencia, verificando su condición de estabilidad, debiendo encontrarse a bordo al menos la Dotación Mínima de Seguridad de la nave y el Agente de Naves procederá a coordinar ante la Autoridad Marítima el embarque de un Práctico en el más breve plazo, el que una vez que se encuentre a bordo, procederá a asesorar al Capitán de dicha nave para desamarrarla antes o a más tardar en el momento en que se manifieste uno de los límites operacionales.

- **Acciones ante “Condición de Tiempo Variable”:**

Al establecerse esta condición, la nave amarrada al terminal deberá encontrarse con las faenas de transferencias paralizadas conforme a los límites operacionales establecidos para el terminal y el tipo de nave.

En caso que la nave decida o establezca permanecer en el sitio de fondeo del terminal, deberá tesar las cadenas, reforzar sus amarras y encontrarse preparado para zarpar al más breve plazo, manteniendo a bordo al menos su Dotación Mínima de Seguridad y agencia de naves respectiva deberá proporcionar los medios necesarios para esta acción.

- **Acciones ante “Condición de Mal Tiempo”:**

La nave podrá mantenerse amarrada, con sus amarras reforzadas manteniendo la dotación completa a bordo, debiendo encontrarse con la faena de transferencia suspendida y, la condición de estiba y estabilidad verificada, o podrá dejar el sitio y fondear a la gira o capear el temporal fuera de los límites del puerto y distante de costa que permita mantener en forma segura la nave.

- **Acciones ante “Condición de Temporal”:**

La nave deberá dejar el sitio y fondear a la gira o capear el temporal fuera de los límites del puerto y distante de costa que permita mantener en forma segura la nave.

- **Acciones ante la activación de “Estado de ALERTA” y “Estado de ALARMA” de Tsunami:**

Ante la activación de estos estados, las naves deben realizar el zarpe oportuno o de inmediato, sin la presencia del Práctico a bordo y dirigirse hacia aguas profundas sobre las 5 millas de costas y a un mínimo de 150 metros de profundidad manteniendo comunicaciones permanentes con la Autoridad Marítima local.

Si el Capitán de la nave determina y dispone la permanencia de la nave en el terminal, éste deberá formalizarlo por escrito a la respectiva Agencia de Naves al momento de la recepción, la que a su vez, difundirá por los canales oficiales a la Autoridad Marítima Local y al terminal.

17.- Obligaciones del Jefe de Turno de la Instalación Portuaria

El Jefe de Turno del Terminal Marítimo deberá verificar que las condiciones de seguridad y las exigencias específicas que a continuación se detallan sean cumplidas e informar las novedades al Sr. Práctico antes de que la nave sea abordada:

- a) El correcto funcionamiento de la Señalización Marítima nocturna (enfilaciones, balizas, boyas, etc.).
- b) Que la eslora, desplazamiento y calado de la nave se encuentren dentro de los parametros máximos operacionales para el terminal marítimo.
- c) Que las boyas de amarre se encuentren en su posición, en buen estado, limpias en todo momento e iluminadas para las faenas nocturnas.
- d) Que el personal de amarradores se encuentren en sus puestos y cuenten con los elementos de seguridad que corresponde (casco, salvavidas, zapatos de seguridad y equipos de comunicaciones).

18.- Otras informaciones

- Resolución SHOA que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos.
No hay.
- Fecha de última batimetría: Abril del año 1993.
- Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/42 VRS, de fecha 06 de Enero de 2006, que "Aprueba Estudio de Maniobrabilidad y Dimensionamiento de Elementos de Fondeo del Terminal".
- Resolución C.P. CALDERA ORD. N° 12.600/46, de fecha 04 de Septiembre de 2013, correspondiente al Certificado de Operación Habilitación del Terminal Marítimo "Rocas Negras", vigente hasta el 20 de Agosto de 2015.
- Resolución C. P. CALDERA ORD. N° 12.000/188, de fecha 01 de Julio de 2013, que "Establece Puntos de Fondeo, Zona de Espera de Práctico y condiciones de operación para Buques Mercantes que Fondean a la Gira en la Bahía de Caldera".
- Resolución que aprueba Inspecciones Código PBIP:
Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria N° 12.600/O-74/PBIP/21/2014, de fecha 07 de Octubre de 2014.
Nombre I.P. : Terminal Marítimo "Rocas Negras".
Empresa : Compañía de Petróleos de Chile S.A., Copec S.A.
Dirección : Rocas Negras S/N, Caldera.
Aprobado : Buques Petroleros.

19.- Contactos

Capitanía de Puerto de Caldera

- Teléfonos
Central telefónica : (+56) (52) 2315551 / 2316776.
Emergencia : 137
- Correo Electrónico : cpcaldera@directemar.cl
servicioscpclld@directemar.cl

Terminal Marítimo “Rocas Negras”

- Teléfonos
Central telefónica : (+56) (52) 2315215.
- Correo Electrónico : pmouat@copec.cl

20.- Otras informaciones de la Capitanía de Puerto

- Previo a la recalada de la nave al terminal, el propietario de la Instalación Portuaria deberá administrar las medidas necesarias para mantener limpias y operativas las boyas con el objeto de que el personal que efectúa el amarre o desamarre de las espías y las naves que prestan apoyo a la maniobra operen en condiciones seguras y se puedan evitar accidentes. Asimismo, los ganchos de escape de las boyas, deberán estar bien mantenidos y operando en forma satisfactoria.
- Las boyas deberán contar con sistema de barandas y defensas adecuadas y operativas.
- Las Agencias de Naves deberán dar aviso de recalada a puerto a la Autoridad Marítima, con 72, 48 y 24 horas de anticipación al arribo de la nave.
- Durante las maniobras de amarre, las comunicaciones Práctico/Cubierta, deben ser permanentes y con un funcionario idóneo, designado por la Agencia de Naves.
- Las Agencias de Naves deberán entregar documentación e información de la condición sísmica que vive el país a los respectivos capitanes de las naves e informar y formalizar por escrito a la Autoridad Marítima y al terminal las condiciones que éstos estipulen ante una emergencia de Tsunami.
- Toda situación no descrita en la presente resolución deberá ser consultada mediante documento oficial a la Autoridad Marítima Local para su evaluación y posterior resolución.

DERÓGUESE, la Resolución C.P. CALDERA ORD. N° 12.530/05, de fecha 14 de Noviembre de 2012.

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

ORIGINAL FIRMADO

RODRIGO CABRERA VALENZUELA
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE CALDERA

DISTRIBUCIÓN:

- 01.-COMPANÍA DE PETRÓLEOS DE CHILE S.A. (CALDERA)
- 02.-Ag. Nav. SERVIPOINT
- 03.-Ag. Nav. ULTRAMAR.
- 04.-Ag. Nav. B&M.
- 05.-D.S. Y O.M.
- 06.-D.I.M. Y M.A.A.
- 07.-C.J. la Z.N.
- 08.-S.H.O.A.
- 09.-G.M.CAL.
- 10.-OFICINA PRÁCTICO C.P.CAL.
- 11.-DEPTO. OPER C.P.CAL.
- 12.-DESNAV. C.P.CAL.
- 13.-ARCHIVO C.P.CAL.

ORIGINAL