

**CIRCULAR MARÍTIMA DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SAN ANTONIO
N° 12.010/ 1 /2016**

OBJ.: Establece procedimientos operacionales ante la presencia de marejadas.

REF.: a) Ley de Navegación, D.L. N° 2.222, de fecha 21 de Mayo de 1978.
b) Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de fecha 25 de Julio de 1953.
c) Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, aprobado por D.S. (M.) N° 1.340, de fecha 14 de Junio de 1941.
d) Circular D.G.T.M. y M.M. N° O-41/001, de fecha 20 de Octubre de 1999.

I.- ANTECEDENTES

- A.- Debido a que San Antonio es un puerto abierto al océano Pacífico, las defensas naturales y artificiales que posee resultan insuficientes para detener la agitación de las aguas que producen las marejadas por condiciones meteorológicas y oceanográficas imperantes en el área oceánica, y en consecuencia, en ocasiones, resguardar convenientemente las naves que se encuentren en los diferentes frentes de ataque, las personas que trabajan en ellas o en sus cercanías, las instalaciones portuarias y el medio ambiente acuático.
- B.- El marco legal y reglamentario de la referencia, asigna al Capitán de Puerto la responsabilidad en materias de seguridad y las atribuciones exclusivas para determinar las medidas que convenga adoptar.
- C.- Aún cuando los límites operacionales están establecidos para llevar cabo las maniobras con seguridad, los fenómenos de marejada varían su ángulo de incidencia, así como la altura y el periodo de la onda, lo que produce que la agitación que ingresa al interior de los sitios de ataque como una fuerte corriente, desestabilice de manera diferente la condición de equilibrio en que se encuentran las naves atracadas.
- D.- La Capitanía de Puerto de San Antonio emite mensualmente el Rol de Remolcadores de Guardia, el que considera a sólo una de estas naves diariamente para atender situaciones de emergencia.
- E.- Se debe tener presente que el corte de espías de una nave atracada, produce un desequilibrio en un período de tiempo no superior a dos minutos generando un momento de inercia que no podrá ser controlado con sus propios recursos y ni siquiera con el apoyo de un remolcador.
- F.- La Empresa Portuaria San Antonio cuenta con una estación oceanográfica instalada a un cable del rompeolas, la que permite medir en tiempo real la dirección, altura y período de los trenes de olas que inciden sobre el puerto, sin embargo, no se cuenta con instrumentos que permitan medir cuánta de esa agitación ingresa hacia los diferentes frentes de ataque y con qué intensidad.

II.- PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES.

A.- Corte de espías de amarre:

- 1.- Ante la ocurrencia de corte de espías en las naves que se encuentren atracadas, las respectivas Agencias y Terminales deberán informar de ello, por separado, a la Autoridad Marítima, dentro de los 10 minutos de ocurrido el hecho, indicando sitio de ataque, nave, espía(s) que cortó y espía(s) remanentes.

- 2.- Las naves que corten y/o dañen más de dos de sus espías de amarre, se evaluará su abandono del sitio de atraque, para lo cual la respectiva Agencia deberá realizar en el más breve plazo las acciones necesarias para que ello ocurra dentro de los 30 minutos siguientes, en caso de disponer su zarpe.
- 3.- Las naves que recalén al puerto de San Antonio y que deban atracar en cualquier sitio, deberán contar con a lo menos 16 espías en buen estado y de no menos de 220 Mts. de largo.

B.- Embarco y desembarco de personas en naves a la gira:

Debido a las condiciones que presenta el antepuerto de San Antonio, las inspecciones de gases sólo podrán realizarse con luz diurna, de manera que tanto el embarque y desembarque de quienes participen en estas actividades se realice entre el orto y el ocaso de sol.

C.- Uso de la Escala de Prácticos:

Para el embarque y desembarque de las naves que se encuentren a la gira deberá usarse la Escala de Prácticos, la que deberá dar estricto cumplimiento a lo establecido en la Regla 23, Capítulo V, del SOLAS, de lo cual serán responsables las respectivas Agencias de Naves, así como de los atrasos y demoras que resulten producto de tener que cambiar escalas en mal estado, así como corregir instalaciones inseguras y/o que no cumplan esta importante Regla Internacional.

D.- Requerimiento de zarpe por parte de capitanes desde sitios de atraque.

Ante el requerimiento de zarpe por parte de un capitán de una nave que se encuentre atracada en algún terminal del puerto de San Antonio, éste se debe coordinar por parte de la agencia, en el más breve plazo. (20 minutos como máximo desde la notificación del capitán de la nave).

San Antonio, 04 de Julio de 2016.

FDO

**ALEX RICH EHRLICH
CAPITÁN DE FRAGATA LT.
CAPITÁN DE PUERTO DE SAN ANTONIO**

DISTRIBUCIÓN:

- | | |
|-----------------------------|--------------------------------------|
| 1.- E.P.S.A. | 13.- Agental Ltda. |
| 2.- S.T.I. | 14.- Somarco Ltda. |
| 3.- Puerto Central S.A. | 15.- Ian Taylor y Cia. Ltda. |
| 4.- Puerto Panul S.A. | 16.- Broom y Cia Ltda. |
| 5.- Q&C Terminales Ltda. | 17.- Agunsa S.A. |
| 6.- Terquim S.A. | 18.- NYK Sudamericana Ltda. |
| 7.- G.M.S.A. | 19.- MSC Chile S.A. |
| 8.- Oficina de Prácticos. | 20.- Sonamar S.A. |
| 9.- Saam S.A. | 21.- Multimar S.A. |
| 10.- Ultramar Ltda. | 22.- Cámara Marítima de San Antonio. |
| 11.- Jorge Carle CIA. Ltda. | 23.- Archivo |
| 12.- B&M S.A. | |

**CAMBIO N° 1
26-07-2017**