

HABILITA MUELLE OXIQUIM Y ESTABLECE SUS CONDICIONES DE OPERACIÓN.

Quintero, **04 AGO 2017**

VISTOS: La Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, del 25 de julio de 1953 y sus modificaciones; la Ley de Navegación, Decreto Ley (M.) N° 2.222 de 1978; el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante N° 7 – 50/2; el Reglamento de Prácticos, D.S. (M.) N° 398, del 08 de mayo de 1985; el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, D.S. (M.) N° 397, del 08 de mayo de 1985; el Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, D.S. (M.) N° 1.340, del 14 de junio de 1941; el Reglamento de Concesiones Marítimas, D.S. (M.) N° 2, del 03 de enero del 2005; el Reglamento de Informaciones que Afectan a la Navegación e Hidrografía del Litoral, promulgado por Resolución C.J.A. Ord. N° 6499/1, del 05 de noviembre de 1982, la Directiva D.G.T.M. Y M.M.N. Ordinario A-31/001, imparte instrucciones a los Capitanes de Puerto para la elaboración de Resoluciones de Habilitación que establecen las condiciones de operación en los Puertos e Instalaciones Portuarias; la Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/1436, de fecha 27 de Octubre de 2005 y la Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/1074, de fecha 12 Octubre de 2016, que aprueba Estudio de Maniobrabilidad para las Instalaciones Portuarias del Muelle Oxiquim Sitio Norte y Sur respectivamente y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

RESUELVO:

HABILÍTASE el muelle Oxiquim y **ESTABLÉCESE** las condiciones y características de operación que más adelante se detallan,

1. NOMBRE DEL PUERTO

Muelle Oxiquim.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL

El muelle Oxiquim, es un muelle destinado a la transferencia de carga y descarga de productos líquidos a granel.

El muelle cuenta con dos sitios y está compuesto por un cabezal con dos frentes de atraque, uno por el lado norte y otro por el sur, cada sitio cuenta con dos duques de alba que complementan el sistema de atraque.

3. UBICACIÓN GEOGRÁFICA

El terminal marítimo de Oxiquim, se encuentra ubicado en la bahía de Quintero al norte de Valparaíso, a una distancia de 48 kilómetros aproximadamente, en la comuna de Puchuncaví, provincia de Valparaíso.

Situado al S y a 5,6 cables del muelle Ventanas, tiene una longitud de 688 metros en dirección 307° y desde esta posición cambia su orientación al 293° en una longitud de 181 metros.

Las coordenadas geográficas del lugar son las siguientes:

Latitud 32° 45' 44.43'' S,
Longitud 71° 29' 42.65'' W.

Éstas ubicaciones están referidas en la carta SHOA. N° 4321.

4. PROPIETARIO

Oxiquim S.A.

5. ESTACIÓN DE ESPERA DE PRÁCTICOS

La zona espera de prácticos es un área circular, de 500 metros de radio cuyo centro está latitud: 32° 44',9 S y longitud: 071° 31',9 W.

Las naves que se encuentren a una (1) milla náutica en aproximación a la zona de espera de práctico, 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 expresamente prohibido fondear en la zona de espera de prácticos.

6. ZONA DE FONDEO A LA GIRA

Puntos de Fondeo a la gira: Las naves que deban fondear a la gira lo harán siempre con la asistencia del servicio de practicaje, 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. Como apoyo a lo anterior y en consideración a la utilización del espacio disponible al interior de la bahía, se establecen los siguientes puntos de fondeo:

Puntos	Referencia	Demarc.	Distancia	Sonda	Considera
A	Cabezo Muelle Ventanas	315°-135°	1,55 MN	44 mts	Eslora hasta 190 mts
B	Cabezo Muelle Ventanas	314°-134°	1,21 MN	43 mts	Eslora hasta 190 mts
C	Cabezo Muelle Ventanas	310°-130°	0,89 MN	46 mts	Eslora hasta 190 mts
D	Cabezo Muelle Ventanas	293°-113°	0,66 MN	46 mts	Eslora hasta 190 mts
K	Cabezo Muelle Ventanas	276°-096°	0,39 MN	31 mts	Eslora hasta 190 mts
L	Cabezo Muelle Ventanas	297°-117°	1,44 MN	75 mts	Eslora sobre 190 mts
M	Cabezo Muelle Oxiquim	298°-118°	1,67 MN	68 mts	Eslora sobre 190 mts
N	Cabezo Muelle Ventanas	288°-108°	1,09 MN	61 mts	Eslora sobre 190 mts
O	Cabezo Muelle Oxiquim	291°-111°	1,24 MN	55 mts	Eslora sobre 190 mts
E	Cabezo Muelle GNL	304°-124°	1,14 MN	58 mts	Eslora hasta 250 mts
F	Cabezo Muelle GNL	285°-105°	0,85 MN	37 mts	Eslora hasta 250 mts

G	Cabezo Muelle GNL	266°-086°	0,65 MN	29 mts	Eslora hasta 150 mts
H	Cabezo Muelle GNL	242°-062°	0,49 MN	25 mts	Eslora hasta 190 mts
I	Cabezo Muelle GNL	224°-044°	0,33 MN	23 mts	Eslora hasta 90 mts
J	Cabezo Muelle Oxiquim	010°-190°	0,27 MN	17 mts	Eslora hasta 90 mts
Q1	(ALIJE)Cabezo Muelle Oxiquim	292°-112°	0,69 MN	43 mts	Eslora sobre 190 mts
Q2	(ALIJE)Cabezo Muelle Oxiquim	313°-133°	0,38 MN	23 mts	Eslora hasta 190 mts

7. 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.

8. CARACTERÍSTICAS METEOROLÓGICAS Y AMBIENTALES GENERALES DEL PUERTO

Vientos: En la bahía de Quintero, la dirección prevaleciente del viento es del SW con un 26% del tiempo aproximadamente, registrándose también vientos del S y N con ocurrencias del 14% y 10% del tiempo respectivamente.

La intensidad máxima del viento es de 14 nudos, con dirección SW.

Los vientos de mayor velocidad (mayor a 36 nudos) se presentan alrededor de 0,2% en el año y provienen generalmente del N,S y SW ocurren en otoño e invierno; sin embargo los vientos máximos registrados (50 nudos) provienen del SW.

Corrientes: La intensidad de las corrientes en la bahía de Quintero es baja, menos a 12 cm/seg (0.23 nudos) y con dirección más frecuente hacia el sur.

Las corrientes presentan un predominio de las direcciones asociadas al primer y tercer cuadrante.

Las mayores ocurrencias se registran en las direcciones S, NE, SW y N.

Olas: Las olas que se observan en el sector pueden dividirse en dos grupos, el primero corresponde a olas largas, que llegan desde mar abierto y que no tienen relación con vientos locales. Este grupo de olas es el que tiene mayor influencia en las maniobras de atraque y desatraque, y durante la operación de las naves. El segundo grupo de olas corresponde a olas cortas, superficiales, que se forman dentro de la bahía por efectos de los vientos, especialmente del S y SW. Éste oleaje es de baja energía y no afecta la operación ni las maniobras.

Naturaleza del fondo marino: se encuentra dominado por el grupo sedimentario de las arenas, las cuales en su conjunto representan el 99.3% del total de las muestras. Se advierte además, la dominancia de las arenas finas con un porcentaje retenido de 53.90%, seguida de las arenas muy finas y arenas medias con un 19.0% y 17.3% respectivamente.

9. SITIOS O FRENTE DE ATRAQUE Y BOYAS

SITIO	EXTENSIÓN	ORIENTACIÓN	ENFILACIÓN	BITAS
Norte	225 metros	318° - 138°	SI	9
Sur	235 metros	293°	SI	9

Sitio Norte:

- | | | |
|----|--------------------------|-------------------|
| a. | Extensión del sitio | : 225 metros. |
| b. | Orientación | : 318° / 138°. |
| c. | Boyas de amarre | : 01. |
| d. | Ductos | : No corresponde. |
| e. | Profundidad | : 15.5 metros. |
| f. | Tipo de fondo | : Arena compacta. |
| g. | Número de bitas | : 09. |
| h. | Resistencia de las bitas | : 100 toneladas. |

Sitio Sur:

- | | | |
|----|--------------------------|------------------|
| a. | Extensión del sitio | :235 metros. |
| b. | Orientación | :293° |
| c. | Boyas de amarre | :01. |
| d. | Ductos | :No corresponde. |
| e. | Profundidad | :15.5 metros. |
| f. | Tipo de fondo | :Arena compacta. |
| g. | Número de bitas | :09. |
| h. | Resistencia de las bitas | :100 toneladas. |

10. TERMINALES MARÍTIMOS

No corresponde.

11. CONDICIONES LÍMITES PARA LA NAVE

Sitio Norte:

- | | | |
|----|--------------------------------|--------------------|
| a. | Eslora total máxima | : 225 metros. |
| b. | Eslora total mínima | : Sin restricción. |
| c. | Desplazamiento máximo | : 56.000 TM. |
| d. | Calado máximo | : 12,4 metros. |
| e. | Resguardo bajo la quilla (UKC) | : 2,10 metros |

Sitio Sur:

- | | | |
|----|--------------------------------|--------------------|
| a. | Eslora total máxima | : 235 metros. |
| b. | Eslora total mínima | : Sin restricción. |
| c. | Desplazamiento máximo | : 77.400 TM. |
| d. | Calado máximo | : 12,55 metros. |
| e. | Resguardo bajo la quilla (UKC) | : 1,95 metros |

Condiciones límite para ejecución de maniobras

MANIOBRA	VIENTO		TIPO	OLAS	CORRIENTE	
	DIRECCIÓN	VELOCIDAD (Nudos)		ALTURA (metros)	DIRECCIÓN	VELOCIDAD (nudos)
ATRAQUE	Cualquier dirección	≤18	No rompiente	≤1.0	Cualquier dirección	≤0.25
OPERACIÓN	Cualquier dirección	≤25	No rompiente	≤1.5	Cualquier dirección	≤0.3
DESATRAQUE	Cualquier dirección	≤30	No rompiente	≤1.5	Cualquier dirección	≤0.3

12. CONDICIONES ESPECÍFICAS DE OPERACIÓN EN LA INSTALACIÓN PORTUARIA

Para todos los sitios se prohíbe el uso de alambres de amarra.

Ante la eventualidad que la nave requiera espías extras, la agencia deberá presentar con la antelación suficiente (mínimo 48 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 y estar debidamente certificadas.

Las naves que recalen en una condición de carga total, parcial o vacía, deberán considerar la cantidad y distribución de lastre necesario para mantener su hélice siempre sumergida en condiciones de maniobrar en forma segura de acuerdo a Stability Book correspondiente.

- a. **Atraque y desatraque:** Está habilitado para maniobrar las 24 horas del día, mientras se mantenga operativo el balizamiento instalado.
- b. **Bandas de atraque:** Sitio Norte babor a muelle, Sitio Sur estribor a muelle.
- c. **Maniobras simultáneas:** No se autorizan maniobras simultáneas por ser sitios adyacentes.
- d. **Maniobras de abarloomiento:** No se autorizan abarloomientos a naves atracadas.
- e. **Rancho de naves:** La faena de abastecimiento, se realiza solo en naves fondeadas a la gira.
- g. **Elementos mínimos con los que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de atraque y desatraque:**

Sitio Norte:

Deberá contar con 2 remolcador de 45 toneladas de bollard pull, más una lancha con capacidad de pasar espías al atraque y desatraque.

Naves de eslora igual o superior a 180 metros y hasta 225 metros, 2 remolcador ASD de 45 toneladas bollard pull igual o superior, más una lancha con capacidad de pasar espías al atraque y desatraque.

Nave de eslora menor a 180 metros:

- a. Sin hélice lateral de proa, 2 remolcadores de bollard pull igual o superior a 45 toneladas más una lancha con capacidad de pasar espías al atraque y desatraque.
- b. Equipada con hélice lateral de proa, podrá utilizar al desatraque, un (1) remolcador de bollard pull igual o superior a 45 toneladas más una lancha con capacidad de pasar espías.

Naves de eslora hasta 211 metros, podrán maniobrar con un práctico sin restricción de luz.

Con la nave atracada, el tráfico de personas, con excepción del personal de Oxiquim, será solo vía marítima.

Sitio Sur :

Deben contar con 02 remolcador de bollard pull igual o superior a 45 toneladas, más 01 lancha con capacidad de pasar espías al atraque y desatraque.

Naves de eslora igual o superior a 180 metros y hasta 235 metros, 2 remolcador de bollard pull igual o superior a 45 toneladas más una lancha con capacidad de pasar espías para el atraque y desatraque.

En la eventualidad que deba maniobrar un desatraque con viento de **30 nudos**, deberá contar con 3 remolcador ASD de 60 toneladas de bollard pull.

Nave de eslora menor a 180 metros.

- a. Sin hélice lateral de proa, 2 remolcador de bollard pull igual o superior a 45 toneladas más una lancha con capacidad de pasar espías al atraque y desatraque.
- b. Equipada con hélice lateral de proa, podrá utilizar al desatraque, un (1) remolcador de bollard pull igual o superior a 45 toneladas más una lancha con capacidad de pasar espías.

13. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Enfilación muelle Oxiquim

N°G-1889

Posición L: 32°4',7 S y G: 071°2',8 W

Descripción torre asimétrica de fierro, amarilla. Señal especial.

Enfilación Oxiquim 5 anterior

N° 155-B

Posición L: 32°46',4 S y G: 071°29',5 W

Descripción Poste de fierro con rombo blanco, con franja vertical roja de 2x2 metros, ubicado en la parte superior.

Enfilación Oxiquim 8 posterior

N° 155-B

Posición L: 32°46',4 S y G: 071°29',5 W

Descripción Poste de fierro con rombo blanco, de 2x2 metros, ubicado en la parte superior, con franja vertical roja.

Playa Herradura OX N°3 anterior

N° 159

Posición 32°46',0 y G: 071°29',2 W

Descripción Poste de fierro, con rombo blanco y franja vertical color rojo.

Playa Herradura OX N°2 posterior

N° 159-A

Posición 32°45',9 y G: 071°29',2 W

Descripción Poste de fierro, con rombo blanco y franja vertical color rojo.

Playa Herradura OX N°4 posterior

N° 159-B

Posición 32°46' y G: 071°29',2 W

Descripción Rombo blanco, con franja vertical roja.

Enfilación muelle Oxiquim OX N°6 Quintero anterior

N°159-C

Posición 32°46' y G: 071°29',7 W

Descripción pilar de fierro, en su parte superior tablero rectangular blanco, con franja vertical roja de 4,2 x 2,1 metros.

Oxiquim OX N°7 posterior

N° 159-D

Posición al 173° y a 280 metros de la anterior

Pilar de fierro, en su parte superior tablero rectangular blanco, con franja vertical roja de 4,2 x 2,1 metros.

Enfilación de aproximación e ingreso para los sitios Norte y Sur

Las luces de enfilación se denominan OXM1 y OXM2. Ambas están constituidas básicamente por un tubo de acero que sirve de pedestal con escalera de gato con jaula de protección, un panel de madera y una lámpara guía de enfilación tipo RL-200 de TineLand. Las enfilaciones deberán delimitar un rumbo verdadero correspondiente a 95° para la nave mínima y máxima.

14. LÍMITES OPERACIONALES

Viento:	Inferior a 25 nudos.
Altura de ola:	Inferior a 1,5 metros.
Luz:	Sin restricción.
Neblina:	Sin restricción.

15. SERVICIOS APOYO A LAS MANIOBRAS

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 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 cerrado para embarcaciones menores, hasta que se alcancen los límites operacionales para los cuales estas embarcaciones fueron diseñadas, conforme a lo establecido en las Circulares D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-80/011 del 10 septiembre de 2003 y O-80/022 del 06 de febrero de 2014.

Uso de amarradores

El personal de amarradores deberá ser proporcionado por la respectiva agencia de naves, 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. 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, nivelayeres, lanza cuerdas, etc.) en buen estado.

Uso de bitas y defensas

Será responsabilidad de los respectivos terminales que las bitas y defensas 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 identificables desde el Puente de la nave en maniobra, la numeración de las bitas en su respectivo frente de atraque, señalar la posición de la proa y de la popa de la nave que va a atracar con conos de color naranja durante el día y con luces destellantes rojas o amarillas durante la noche, señalización que debe encontrarse activada antes del ingreso de la nave al puerto.

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.

Carta SHOA. N° 4321.

SHOA. 3001, Derrotero de la Costa de Chile, Volumen I;

Pub. SHOA. 3008, Radioayudas a la Navegación;

Pub. SHOA. 3007, Lista de Faros.

16. SITUACIONES ESPECIALES

- a. **Condición de tiempo variable o marejadas:** Viento sobre 18 nudos, altura de la ola superior a un metro. 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.
- b. **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.
- c. **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.
- d. **Alerta de Tsunami:** Si se tiene información de un sismo que reúne las características para generar un tsunami. En caso de recibir la nave una notificación de alerta de tsunami, a través de las autoridades competentes, ésta interrumpirá la transferencia de carga y dispondrá lo necesario para zarpar cuando se le ordene.
- e. **Alarma de Tsunami:** Si se tiene la confirmación de la generación de un tsunami que afectará las costas en un tiempo determinado. En caso de recibir la nave una notificación de alarma de tsunami, a través de las autoridades competentes, ésta interrumpirá la transferencia de carga y dispondrá lo necesario para zarpar de inmediato.

17. OTRAS INFORMACIONES

Documento que aprueba estudio de maniobrabilidad:

Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/1436, de fecha 27 de Octubre de 2005

Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/1074, de fecha 12 Octubre de 2016.

Vigencia concesión marítima: 31 diciembre 2034.

18. CONTACTOS

NOMBRE	CARGO	CORREO	FONO FIJO	N° CEL.
SERGIO OYARZÚN S.	GTE. OPERACIONES	sergio.oyarzun@oxiquim.cl	32-2418741	+56988898101
GONZALO GUZMÁN F.	JEFE TERMINAL	gonzalo.guzman@oxiquim.cl	32-2418741	+56984096669
MARTÍN LOPEZ V.	JEFE GESTION LOG. Y SEG.	martin.lopez@oxiquim.cl	32-2458703	+56962497950
SALLY ROJAS	ASIST. GERENCIA	sally.rojas@oxiquim.cl	32-2458741	
PORTERÍA			32-2458701	

19. OTRAS INFORMACIONES QUE EL CAPITÁN DE PUERTO ESTIME DE INTERÉS

- a. 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.
- b. 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.
- c. Las naves que recalen 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 lo solicite, por razones de seguridad u otras situaciones relacionadas con avisos de mal tiempo o catástrofes de la naturaleza.
- d. 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 Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, SHOA N° 4321 última edición y actualizada.
- e. Los capitanes de las naves chilenas que recalen a la bahía de Quintero y que deban fondear a la gira, solicitarán a la Capitanía de Puerto de Quintero (VTS Quintero / Quintero radio) les asigne un punto de fondeo.
- f. La Capitanía de Puerto podrá requerir que las naves cambien de fondeadero, o establecer determinados fondeaderos cuando circunstancias especiales lo ameriten.
- g. Esta prohibido el fondeo de anclas en un radio de 500 metros de la Monoboya.

- h. 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.
- i. 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, abarloomientos o atraque. Se utilizará como referente la información del diagrama de luz y oscuridad emitido diariamente por el SHOA (www.shoa.cl).
- j. Toda nave que recale a la bahía de Quintero cuya eslora sea igual o superior a 220 metros o su desplazamiento sea igual o mayor a 100.000 tons., deberá ser asistida por un remolcador con capacidad no inferior a 50 tons. de bollard pull para fondeo y leva a la gira. Se podrá prescindir de lo anterior sujeto a la densidad de naves fondeadas en la bahía y a la condición meteorológica reinante, situación que deberá ser analizada en forma conjunta con agencia, VTS o práctico de servicio, con la debida antelación y previa a la solicitud vía SIAN.
- k. 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.
- l. En todos los sitios y terminales de la bahía de Quintero, las naves que recalen o zarpen en una condición de carga total, parcial o vacía, deberán considerar la cantidad y distribución de lastre necesario para mantener su hélice siempre sumergida en condiciones de maniobrar en forma segura, con asiento positivo y adrizado.
- m. 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, a terminales, o bien para recibir rancho o provisiones.
- n. 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.
- o. Toda maniobra deberá ser realizada como lo señalan los estudios de maniobrabilidad debidamente aprobados por la autoridad marítima.
- p. Todas las naves que recalen u operen al interior del puerto de Quintero deben contar con sistema PILOT PLUG operativo.
- q. La utilización de las PPU como apoyo a las maniobras esta permitida pero, en ningún caso, reemplazarán las buenas costumbres marineras en los resguardos de seguridad.

- r. 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 (CLINVALP).
- s. Las naves recalando a la bahía de Quintero deberán informar al menos con una hora de anticipación, su E.T.A. a VTS (Quintero Radio CBV21).
- t. 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.4321, sin la asesoría de un práctico.
- u. 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 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.
- v. 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.
- w. Si durante la maniobra de amarre, el práctico aprecia que las condiciones 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.

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



DINSON BAACK VÁSQUEZ
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE QUINTERO

Distribución:

- 1. Terminal Marítimo Oxiquim.
- 2 a 10. Agencias de Naves Habilitadas en Quintero.
- 11. C.J. 1ª Z.N. (Inf.)
- 12. D.S.O.M. (Inf.)
- 13. D.I.M. y M.A.A. (Inf.)
- 14. G.M. (V.)
- 15. S.H.O.A.
- 16. Oficina de Prácticos Quintero.
- 17. Archivo.