

**ESTABLECE CONDICIONES DE OPERACIÓN
EN LA BAHÍA DE SAN VICENTE.**

TALCAHUANO, 20 SEPTIEMBRE 2022

VISTO: lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, D.F.L. (H.) N° 292, del 25 de julio de 1953 y sus modificaciones; la Ley de Navegación, aprobada por Decreto Ley (M.) N° 2.222, del 21 de mayo de 1978 y sus modificaciones; la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de San Vicente, establecida en el D.S. (M.) N° 991, del 26 de octubre de 1987; el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, promulgado por el D.S. (M.) N° 1.340 bis, del 14 junio de 1941 y sus posteriores modificaciones; el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, D.S. (M.) N° 397, del 8 de mayo de 1985; lo dispuesto en los artículos 125° y 126° del D.S. (M.) N° 1, de fecha 6 de enero de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; la carta náutica SHOA N° 6112; la Publicación SHOA N° 3001; la Resolución D.G.T.M. y M.M. Ordinario Exenta N° 12.600/41, de fecha 20 de enero de 2015, Modifica límite del Puerto de San Vicente y su respectiva Zona de Espera de Prácticos y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

CONSIDERANDO:

- 1.- Que, la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de San Vicente, se extiende entre Punta de Lobos por el límite norte y el Morro Pompón, en la ribera norte del río Biobío por el límite sur.
- 2.- Que, los límites del Puerto de San Vicente corresponden al área marítima delimitada por la línea imaginaria que sigue el meridiano que pasa por el Faro Punta Hualpén, 073° 11' 28,5" W, hasta la intersección con la línea imaginaria del paralelo 36° 43' 17,5" S, que proyectado pasa por Punta Pardo, Carta SHOA N° 6112.
- 3.- Que, están establecidos dos puntos de embarque de Prácticos, en las coordenadas que se indican, según el tipo de nave que desee ingresar a la bahía:
 - a.- Punto N° 1: (ZEP 1)
Un área circular de 1,5 cables de radio, con centro en Latitud 36° 44' 12" Sur y Longitud 073° 10' 18" Weste, Carta SHOA N° 6112.
Para naves de carga general de hasta 250 metros de eslora y para buques tanque hasta 243 metros de eslora.
 - b.- Punto N° 2: (ZEP 2)
Un área circular de 2 cables de radio, con centro en Latitud 36° 43' 35,2" Sur y Longitud 073° 11' 04" Weste, Carta SHOA N° 6112.
Para naves portacontenedores y carga general superiores a 250 metros de eslora, hasta 367 metros de eslora.

- 4.- Que, la zona de fondeo a la gira, está graficada en la carta SHOA N° 6112, Vª Edición, julio de 2012 y comprende:

Punto de Fondeo "A", su ubicación geográfica y demarcación es Latitud 36° 44' 33" Sur y Longitud 073° 10' 55" Weste, al 284º y a 7,8 cables del cabezo muelle Abastible y su eslora máxima permitida es hasta 250 metros.

- 5.- Que, las naves que requieran fondear en condiciones de mal tiempo o temporal pueden encontrar un fondeadero al socaire al sur de la Isla Quiriquina en la bahía de Concepción, no permitiéndose fondear en la bahía de San Vicente durante la presencia de estas condiciones meteorológicas.

R E S U E L V O:

- 1.- **ESTABLÉCESE** las siguientes condiciones de operación en la bahía de San Vicente, con el propósito de brindar seguridad y mantener un ordenamiento de las actividades marítimas, cautelando la vida humana, las naves y el medio ambiente acuático.

a.- **ZONAS DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PRÁCTICOS PARA NAVES MERCANTES:**

- 1) Zona de Embarque de Prácticos (ZEP) para buques portacontenedores y carga general:
 - a) Los buques de carga general de hasta 250 metros de eslora, embarcarán Prácticos en la Zona de Embarque de Práctico N° 1, excepto cuando exista marejadas o las condiciones reinantes por seguridad no lo permitan, eventualidad en que podrán ser embarcados en la bahía de Concepción, si las condiciones meteorológicas lo permiten.
 - b) El embarque de Prácticos para naves mercantes superiores a 250 metros de eslora y hasta 367 metros de eslora, será en la Zona de Embarque de Práctico N° 2, excepto cuando exista marejadas o las condiciones reinantes por seguridad no lo permitan, eventualidad en que podrán ser embarcados en la bahía de Concepción, si las condiciones meteorológicas lo permiten.
 - c) Las naves mercantes que requieran embarcar Práctico en Talcahuano para efectuar prepilotaje, podrán efectuar su embarco en los Puntos de Embarco de Práctico, (ZEP 1 y ZEP 2) ubicados en el acceso a la bahía de Concepción, para dirigirse posteriormente hasta la bahía de San Vicente. (Detalles PEP en Resolución "Establece Condiciones de Operatividad para la bahía de Concepción". Publicada en la página Web, www.directemar.cl - Gobernación Marítima de Talcahuano – Región BioBío - Capitanía de Puerto de Talcahuano – Ver Resoluciones).

- d) Las naves podrán zarpar desde el puerto de Coronel en Prepilotaje para amarrar o atracar a los sitios en la bahía de San Vicente, debiendo embarcar en el Punto de Espera de Prácticos, Punto de Fondeo o desde los sitios de atraque existentes en la bahía de Coronel.
- 2) Zona de Desembarco de Prácticos para Terminales SVTI, ENAP y CAP.
- Punto A: Lat.: 36° 43' 58" S Long 073° 08' 34" W
Punto B: Lat.: 36° 44' 04" S Long 073° 08' 41" W
Punto C: Lat.: 36° 44' 27" S Long 073° 08' 08" W
Punto D: Lat.: 36° 44' 17" S Long 073° 07' 56" W
- 3) Zona de Desembarco de Prácticos para Terminal Abastible.
- Lat.: 36° 44' 34" S Long 073° 10' 00" W, radio de 1 cable.
- 4) Zona de Embarque de Prácticos para Buques Tanque.
- a) Los buques tanques de hasta 243 metros, embarcarán Práctico en la Zona de Embarque de Práctico N° 1, excepto cuando exista marejadas, o las condiciones reinantes por seguridad no lo permitan, eventualidad en que podrán ser embarcados en la bahía de Concepción, si las condiciones meteorológicas permiten el ingreso de estas naves al puerto.
- b) El embarque de Prácticos para buques tanques de eslora superior a 243 metros, debe efectuarse en la Zona de Embarque de Práctico para alije, ubicada al norte de la Isla Quiriquina, para dirigirse posteriormente en prepilotaje hasta la bahía de San Vicente.

b.- FONDEO PARA NAVES MERCANTES:

- 1) Durante una maniobra de fondeo, se deberá adoptar las siguientes consideraciones:
- a) Las naves que arriben a la bahía San Vicente para atracar a este puerto, ingresarán a la Zona de Embarque de Prácticos, a una velocidad no mayor a 4 nudos y esperarán en ella al Práctico sin fondear.
- b) Las naves mercantes que deban fondear a la gira, lo harán en el único punto de fondeo existente en la bahía e indicado en la carta SHOA N° 6112.
- c) Con el propósito de dejar libre el área de maniobra de las naves que entran o salen del puerto de San Vicente, los buques que fondeen a la gira, sólo podrán hacerlo en la zona que se indica en el punto 4.- de los CONSIDERANDO, previa autorización de la Capitanía de Puerto de San Vicente. (CBT-23), canal 16 VHF, no permitiéndose fondear en la bahía de San Vicente con tiempo variable, mal tiempo, temporal o aviso de marejadas.
- d) La nave que recale y fondee a la gira, deberá considerar su radio de borneo, objeto no afectar las áreas destinadas a maniobras de otras naves.

- e) Ante el supuesto de que la nave requiera desplazarse dentro de los límites de la bahía o zarpar fuera de ella, deberá solicitar la autorización correspondiente a la Capitanía de Puerto de San Vicente (CBT-23), canal 16 VHF.
- f) Uso de Práctico: Obligatorio para todas las naves, incluso fondear y levar anclas, con excepción de las naves nacionales que cuenten con un Capitán chileno autorizado para maniobrar sin Prácticos y entendiéndose que está autorizado por el propietario del puerto o terminal donde amarrará o atracará la nave.
- g) Rutas de entrada y salidas de la bahía de San Vicente: Tanto para la recalada como al zarpe de la bahía, existe un Esquema de Separación del Tráfico Marítimo, el cual está graficado en las cartas SHOA N° 6110 y 6112.

c.- DISPOSICIONES RELATIVAS A LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS PARA NAVES MERCANTES A LA GIRA:

1) TIEMPO VARIABLE:

Durante el establecimiento de la condición de Tiempo Variable, la nave que espera a la gira se le recomienda cambiar su fondeadero, zarpando a la bahía de Concepción, para fondear al resguardo de la Isla Quiriquina.

2) MAL TIEMPO:

Con aviso de Mal Tiempo, las naves a la gira deberán permanecer en su posición, capear en alta mar o al socaire de la Isla Quiriquina en la bahía de Concepción, en caso de existir espacio de maniobra, conforme a la resolución del Capitán de la nave.

3) TEMPORAL:

Con aviso de Temporal, (Viento superior a 35 nudos) las naves que no puedan mantener su posición por garreo de sus anclas, deberán buscar refugio al socaire de la Isla Quiriquina, en la bahía de Concepción o capear en alta mar.

4) MAREJADAS:

Cuando exista Aviso Especial de Marejadas, la nave fondeada a la gira, deberá verificar en forma permanente que se mantiene en el punto de fondeo asignado, asimismo debe aumentar la vigilancia de su maniobra de fondeo, con el propósito de evitar el garreo de estas. Mantendrá su máquina principal en servicio, lista a zarpar en caso de que sea necesario.

d.- DISPOSICIONES RELATIVAS A LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS PARA NAVES MERCANTES ATRACADAS / AMARRADAS:

1) TIEMPO VARIABLE:

- a) Las naves reforzarán espías y sus máquinas deberán estar alistadas para un eventual zarpe del muelle.

- b) Se autorizará el atraque y desatraque de una nave, previa evaluación de la Autoridad Marítima local y siempre que las condiciones de tiempo, en ese momento, permitan el desembarco seguro del Práctico.
- c) La Autoridad Marítima local, ante la aproximación de Mal Tiempo y Aviso Especial de Marejadas vigentes, notificará por escrito a las administraciones de los terminales marítimos, puerto comercial de SVTI y Capitanes de las naves, recomendando u ordenando el desatraque de estas y posterior zarpe a la bahía de Concepción.

2) MAL TIEMPO:

- a) Todas las naves deberán encontrarse con toda su dotación a bordo lista a zarpar, objeto capear el temporal y fondear al socaire de la Isla Quiriquina. La realización de faenas portuarias quedarán sujetas a evaluación de la Capitanía de Puerto de San Vicente.
- b) Las naves que no logren completar la totalidad de su carga, deberán verificar que éstas se encuentren bien estibadas y trincadas en las mejores condiciones para zarpe de emergencia.
- c) Permitido solo maniobras de desatraque. Se suspenden las maniobras de atraque.

3) TEMPORAL:

- a) Se podrá efectuar maniobra de desamarre previa evaluación del Práctico, el Capitán de la nave y la autorización de la Autoridad Marítima local.
- b) Se suspende el trabajo y faenas portuarias en las naves.
- c) Todas las tripulaciones de las naves deberán permanecer a bordo, se reforzarán espías y se prepararán para zarpar de emergencia.
- d) Sólo desatraques permitidos en caso de emergencia, previa autorización de la Autoridad Marítima local.

4) MAREJADAS:

- a) Cuando exista Aviso Especial de Marejadas, las naves deberán reforzar espías y sus máquinas deberán estar listas para un eventual zarpe del muelle.
- b) Se autorizará el desatraque de una nave, siempre que las condiciones de mar, en ese momento, permitan el desembarco seguro del Práctico.
- c) En esta condición las faenas de carga y descarga de naves estarán sujetas a evaluación, en todo momento, por parte de la Autoridad Marítima local y podrán ser suspendidas si fuese necesario, independiente a la condición de tiempo establecida por la Capitanía de Puerto.

e.- DISPOSICIONES PARA LAS NAVES QUE EFECTÚAN FAENAS DE BUNKERING:

- 1) La Autoridad Marítima, en su calidad de autoridad superior en las faenas que se realicen en los puertos marítimos, fiscalizará la correcta ejecución de las faenas de bunkering que efectúen las naves mayores.
- 2) Procedimientos Operativos para faenas de Bunkering entre buques.
 - a) Las Instalaciones Portuarias (I.P.), Terminales Marítimos (T.M.), Capitanes de naves de Bunkering, Capitanes de naves receptoras, estando éstas atracadas, abarloadas en muelle o a la gira, darán cumplimiento a la Circular O-31/002, del 15 de junio de 2020, disponible en www.directemar.cl, Circulares Marítimas.
 - b) Las lanchas de Prácticos, darán cumplimiento a la Circular O-80/022, del 6 de febrero de 2014, disponible en www.directemar.cl, Circulares Marítimas.
 - c) La agencia de nave receptora de combustible debe informar al Capitán de la nave que, en las faenas de abarloadamiento/desabarloadamiento, deberá tener personal suficiente para el manejo de las espías y para cubrir las estaciones de proa y popa con comunicaciones directas. Asimismo, el Capitán de la nave receptora deberá entregar con antelación, para conocimiento de la dotación involucrada en la maniobra, la información respecto a puntos de amarre y lugar exacto de la toma de combustible.
 - d) Antes de iniciar el bombeo del petróleo y hasta el término de la desconexión de las naves involucradas, deberá instalarse entre las proas y popas de ambos buques, barreras de contención, desplegadas y adosadas de manera segura entre ambos cascos, de manera tal que puedan contener hidrocarburos en caso de un derrame. Las barreras no podrán tener senos en los extremos que permitan la filtración del producto derramado.
 - e) Se debe disponer de iluminación segura en el sector de la faena, con el objeto de asegurar la visibilidad en el sector del manifold, trabajos de las defensas de costado y la superficie marina para detectar posibles fugas de combustibles.
 - f) Los Capitanes de las naves involucradas en la faena de bunkering, son los responsables finales del cumplimiento de todas las medidas de seguridad para efectuar las maniobras de abarloadamiento y las faenas de transferencia de combustible.
- 3) Límites Operacionales en condición de Tiempo Normal.
 - a) Se podrán realizar faenas bunkering buque a buque, tanto a la gira como para naves atracadas en sitios o artefactos navales mayores, teniendo como máximo los siguientes parámetros:
 - Altura Máxima de la ola 0,8 metros.
 - Viento Máximo 15 nudos (viento Sur); 10 nudos (viento norte).
 - Corriente Máxima 0,4 nudos.
 - Visibilidad Mínima 1.000 metros.
 - Rollido Máximo 5°.

- b) Las faenas de bunkering con una nave receptora atracada, se encontrarán condicionadas además por las limitaciones de habilitación del respectivo sitio de atraque y la faena de carga/descarga que se encuentre realizando la nave receptora.
 - c) El abarloomiento, conexión, desconexión y desabarloe e inicio de las faenas de bunkering podrán ser realizadas con luz diurna y nocturna, en tanto se mantengan las condiciones dentro de los límites operacionales dispuesto en la presente resolución, pudiendo limitarse o suspenderse las faenas en caso de existir o preverse una desmejora en las condiciones meteorológicas.
 - d) Para las naves receptoras que planifiquen realizar bunkering a la gira, se asignará el Punto de Fondeo "A".
 - e) Abarloadas las naves y/o iniciada la faena, si alcanzare los límites de vientos de componente Sur o Norte de 15 nudos se deberá detener la transferencia, y con vientos de componente Sur o Norte de intensidad igual o superior a 25 nudos, se deberá proceder a la desconexión y desabarloomiento.
 - f) La autorización de faenas de bunkering solicitadas en condición de Tiempo Normal, que por su extensión horaria se superpongan con el inicio de otras condiciones de tiempo previstas (Marejadas, Tiempo Variable, Mal Tiempo o Temporal) quedarán sujetas a evaluación de la Autoridad Marítima local.
 - g) La evaluación por parte de la Autoridad Marítima local de los límites operacionales (altura ola, viento y rollido), será realizada en base a las siguientes fuentes de información: La información entregada por el Capitán y/o Práctico de la nave (receptora de bunkering); la información entregada por las estaciones meteorológicas de la Armada de Chile, o la condición observada in situ por la Capitanía de Puerto de San Vicente.
- 4) Comunicaciones de la nave abastecedora.
- a) Una vez que la nave de bunkering se encuentre conectada y lista a iniciar la transferencia, deberá informar a la Capitanía de Puerto de San Vicente el inicio de la transferencia, comunicando además el tiempo estimado de duración de la faena (bombeo).
 - b) Finalizada la faena de transferencia (bombeo finalizado) y efectuada la desconexión, deberá informar el termino y novedades a la Capitanía de Puerto de San Vicente.
- 5) Embarcaciones de apoyo:
- a) Para las maniobras de abarloomiento se deberá contar con la asistencia mínima de dos lanchas de apoyo, de dos ejes, de una potencia mínima no inferior a 7,5 ton., de bollard pull cada una o su equivalente en HP, debiendo ser señalados al momento de ingresar la solicitud al SIAN.
 - b) Las lanchas utilizadas para las maniobras de abarloe y desabarloe, deberán estar capacitadas para apoyar realizando carnereo, tracción y otras tareas inherentes a la maniobra de manera segura, solicitada por los Prácticos y/o Capitán de la nave.

c) Para el abarloado y desabarloado a naves en que se deban utilizar bitas de casco de la nave receptora, o en que las espías de la nave abastecedora deban ser trasladadas una larga distancia para encapillarse, dada la eslora o configuración de las bitas de la nave receptora, se deberá emplear una tercera lancha de apoyo para pasar las espías, situación que será ponderada por el Práctico o Capitán de la nave. Aquellas naves con Bow Thruster 100% operativo podrán prescindir de la tercera lancha de apoyo.

6) Otras consideraciones generales.

a) En condición de Tiempo Variable, Mal Tiempo, Temporal, Cerrazón de Neblina o Aviso de Marejada, las faenas de bunkering no serán autorizadas.

b) Mientras se ejecute una faena de bunkering buque a buque, no está permitido realizar otra transferencia de mercancías peligrosas de forma simultánea, de acuerdo a lo dispuesto en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (I.M.D.G.).

f.- DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS PARA LA OPERACIÓN SEGURA DE NAVES MERCANTES:

- 1) Las comunicaciones de enlace deberán efectuarse por canal 16-VHF, a través de Talcahuano Radio CBT o CBT-23 (Capitanía de Puerto de San Vicente). Por su parte, los Prácticos durante las maniobras operan en canal 74 VHF.
- 2) En general, se recomienda el atraque de las naves con la proa al viento predominante (Norte en invierno, Sur en verano), objeto facilitar la maniobra de desatraque en una emergencia de cualquier naturaleza. En meses de invierno y ante Aviso de Mal Tiempo, esta disposición es de carácter obligatorio.
- 3) Cuando al arribo de una nave el Capitán de esta, informe no poseer los elementos de maniobra mínimos necesarios para su atraque, el Práctico designado detendrá la maniobra de amarre, procederá a fondear el buque a la gira en el Punto "A", señalado en la carta náutica SHOA N° 6112, donde la nave deberá permanecer hasta que el Agente que la representa, solicite que se efectúe la recepción y se otorgue la Libre Plástica correspondiente, con el propósito que este pueda recibir el material faltante.
- 4) Si durante la maniobra de amarre, el Práctico aprecia que las condiciones meteorológicas han variado, superando algún parámetro establecido como límite, tomará las precauciones que cada situación amerite, asesorando al Capitán de la nave, objeto 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 a la Capitanía de Puerto.
- 5) Para efectuar la manipulación de mercancías peligrosas, se deberá dar estricto cumplimiento a lo establecido en el artículo 5°, del Reglamento de Recepción y Despacho de Naves, D.S. (M.) N° 364, de fecha 29 de abril de 1980 y sólo se autorizará el uso del recinto portuario especial a los I.M.O. estipulados en Resolución de la Autoridad Marítima local.

- 6) 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 Talcahuano, (CLINTALC).

g.- PESQUEROS DE ALTA MAR Y ARTEFACTOS NAVALES (PONTONES):

- 1) Toda nave pesquera sobre 100 toneladas de arqueo, deberá tener su dotación a bordo, dando cumplimiento a lo establecido por la Autoridad Marítima local en la Resolución que establece la Dotación Mínima de Seguridad en caso de Tiempo Variable, Mal Tiempo y Temporal, la cual se encuentra publicada en la página Web, www.directemar.cl – Marco Normativo – Resoluciones Locales AA.MM. – Talcahuano – CP San Vicente.
- 2) Durante el establecimiento de alguna de las condiciones de Mal Tiempo los Patrones deberán cumplir lo siguiente:
 - a) Capear mal tiempo con fondeos reforzados.
 - b) Permanecer en escucha permanente en canal 16 VHF.
 - c) Encontrarse listos para zarpar si es necesario.
 - d) Todo cambio de fondeadero será autorizado por la Autoridad Marítima local.
- 3) Aquellas naves de pesca menores de 1.000 TRG, que se encuentren al mando de capitanes chilenos, podrán atracar y abarloadarse sin Práctico en los sitios de San Vicente Terminal Internacional SVTI, pero deberán informar previamente su intención de maniobra a la Autoridad Marítima local, la que deberá dar su conformidad. Sin perjuicio de lo anterior, es necesario que el Capitán de la nave informe lo anterior al Práctico de Servicio, así como también deberá solicitar la autorización de atraque a la administración de San Vicente Terminal Internacional.
- 4) La capacidad de los Artefactos Navales (Pontones) para mantener abarloadas ciertas cantidades de naves de un tamaño específico, será determinada en función a sus respectivos estudios de fondeo y previa inspección bienal por parte de la Comisión Local de Inspección de Naves de la Gobernación Marítima de Talcahuano, emitiéndose la respectiva Resolución.
- 5) Todo pesquero que recale a la bahía de San Vicente, deberá informar a la Autoridad Marítima local su ingreso con anticipación. (CBT-23), canal 16 VHF.

h.- EMBARCACIONES MENORES - CALETAS PESQUERAS:

- 1) Si una nave se encuentra en malas condiciones de flotabilidad con vías de agua y en peligro de hundimiento, garreando de su lugar de fondeo o cortando espías quedando al garete, la Autoridad Marítima local requerirá a sus dueños o armadores que tomen las medidas necesarias para evitarlo y si no lo hicieren, la removerá o amarrará en sitio apropiado debiendo asumir la totalidad de los costos el armador o dueño y tomando las precauciones de seguridad que se estimen necesarias.
- 2) Las naves que no serán utilizadas durante un determinado período, deberán ser varadas oportunamente en un lugar seguro, evitando que estas queden expuestas a las marejadas en sus fondeaderos.

- 3) Ante avisos de Mal Tiempo, Temporal o Marejadas, se deberá varar la totalidad de las embarcaciones, utilizando las respectivas caletas, considerando todas las medidas de seguridad necesarias y asegurando el resguardo y trinca de éstas, objeto evitar daños a los bienes, medio ambiente o accidentes a las personas.

- 4) Aplicación INTERMAR.

El zarpe de las naves menores deberá efectuarse a través de la aplicación web INTERMAR, la cual permite realizar los trámites requeridos para el embarque, zarpe y recalada de naves menores totalmente en línea, sin requerir trámites presenciales ante la Autoridad Marítima. Sin embargo, previo al zarpe y al momento de recalcar, los Patronos deberán comunicar a la guardia de la Capitanía de Puerto de San Vicente vía radial, canal 16 VHF o telefónicamente esta situación, para que ella los ingrese al registro del sistema.

- 5) Disposición especial para el tráfico de embarcaciones y faenas dentro de la bahía en condición de "Tiempo Variable".

Una vez decretada la "Condición de Tiempo Variable" y en aquellos casos cuando se requiera la autorización de zarpe y efectuar trabajos en las instalaciones portuarias al interior del saco de la bahía, correspondiente al área delimitada por una línea entre el cabezo del Muelle CAP y el extremo sur del Malecón de atraque de SVTI, se podrá autorizar dicho movimiento en forma excepcional, previa evaluación por parte de la Autoridad Marítima local, el Supervisor y/o Prevencionista de Riesgos de la empresa solicitante.

i.- SERVICIO DE REMOLCADORES:

- 1) Para la ejecución de todas las maniobras de amarre, desamarre, abarloamiento, desabarloamiento y en algunas maniobras de fondear y levar a la gira, el uso de remolcadores es obligatorio. La cantidad de remolcadores a utilizar y su potencia en "Bollard Pull" requerida, corresponderá al fijado en la Resolución, que se desprende del "Estudio de Maniobrabilidad" aprobado para cada sitio o terminal, según proceda.
- 2) Los remolcadores que operen en la bahía de San Vicente, deberán mantener su certificación vigente, incluyendo su certificado de Bollard Pull. Además deberán estar en condición de operativos y con sus elementos de maniobra en buen estado.
- 3) Las fallas o desperfectos que afecten su capacidad normal de maniobra, deberán ser informados oportunamente a la Autoridad Marítima local, quedando suspendidos temporalmente para maniobrar hasta subsanar el inconveniente, previa inspección de la Comisión Local de Inspección de Naves de Talcahuano, (CLINTALC).
- 4) Los Patronos de los remolcadores, tanto de cargo, como suplentes, deberán contar con la experiencia operacional y el conocimiento de las condiciones meteorológicas y oceanográficas particulares de la bahía de San Vicente.

- 5) La Capitanía de Puerto de San Vicente, coordinará con los respectivos armadores a través de sus encargados, la disponibilidad de estas naves, objeto confeccionar el Rol de Guardia mensual de remolcadores.
- 6) Será responsabilidad de la agencia armadora del remolcador que se encuentre de guardia, proveer un relevo si éste llegara a ausentarse de la jurisdicción, informando oportunamente a la Autoridad Marítima local.
- 7) Ante peligro inminente, emergencias mayores como incendios, varadas, colisiones, terremotos, tsunamis, catástrofes naturales u otros, la Autoridad Marítima local, podrá disponer el alistamiento de todos los remolcadores surtos en la bahía de San Vicente, para asistir a las naves en peligro, ya sea a la gira o amarrados a sitios y/o terminales marítimos.

j.- SERVICIO DE LANCHAS DE PRÁCTICOS:

- 1) Toda maniobra que involucre el Servicio de Practicaje deberá contar una lancha dedicada exclusivamente a la transferencia de Prácticos, debiendo cumplir con lo estipulado en la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. Ordinario N° O-80/022. Cumplido este servicio, podrá ser utilizada también como apoyo en las maniobras, si reúne las características y potencia necesarias para pasar espías o carnerear un buque. Los operadores o administradores de muelles y terminales podrán requerir lanchas de apoyo en maniobras de amarre/desamarre de acuerdo a sus respectivos estudios de maniobrabilidad.
- 2) Respecto del comportamiento en el mar, deben ser de capacidad para transferir Prácticos con estado de mar 5, de acuerdo con la Escala Beaufort. (Viento entre 17 - 21 nudos, altura olas 1.25 a 2.5 metros).
- 3) Deberán encontrarse en estado operativas y con su certificación vigente, debiendo cumplir con las siguientes condiciones adicionales:
 - a) La dotación de las lanchas que atiendan o asistan a naves en maniobras de atraque, desatraque, amarre, desamarre, abarloadamiento o desabarloadamiento, estará conformada como mínimo por: un (1) Patrón y dos (2) Tripulantes. Además, se exigirá como mínimo, dos (2) personas con experiencia suficiente para actuar como amarradores y con su Certificado "Trabajador Portuario" vigente.
 - b) El Patrón de la lancha deberá velar por la eficiencia y seguridad de las maniobras en las que le corresponda participar, haciendo énfasis en la seguridad de la dotación, amarradores y pasajeros; siendo el responsable que a bordo se utilicen los elementos de protección personal y salvamento apropiados.
 - c) El personal de amarradores no formará parte de la dotación de la embarcación. Sin embargo, estará bajo las órdenes del Patrón de ésta, quien los instruirá para efectos de las maniobras de amarre o desamarre y manipulación de las espías en las lanchas, boyas o duques de alba.
 - d) Toda embarcación que efectúe maniobras en condiciones de baja visibilidad deberá contar con equipo de radar y personal calificado para operarlo.

- 4) El embarco y desembarco de Prácticos en el puerto de San Vicente, deberá efectuarse en el embarcadero destinado para tal efecto, el cual se encuentra ubicado en el lado norte del sitio N° 1 del recinto portuario de San Vicente Terminal Internacional SVTI, siendo esta instalación portuaria la responsable de su mantención en forma permanente, objeto evitar la ocurrencia de accidentes.

k.- ALERTA Y/O ALARMA DE TSUNAMI:

- 1) Habiéndose decretado **Alerta de Tsunami** y de conformidad con el artículo N°151, letra d), del D.S. (M.) N°1.340 bis, "Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las naves y Litoral de la Republica", el Capitán de Puerto recomendará el zarpe de las naves mayores atracadas o amarradas a los muelles y terminales marítimos de la jurisdicción. De aceptarse esta recomendación, el correspondiente armador o su agente procederá a formular la respectiva solicitud de practicaje.
- 2) Habiéndose decretado **Alarma de Tsunami** y de conformidad con el artículo N° 151, letra e), del D.S. (M.) N°1.340 bis, "Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la Republica", el Capitán de Puerto ordenará el zarpe inmediato de las naves mayores atracadas y/o amarradas a los muelles y terminales marítimos de su jurisdicción, que se efectuará sin necesidad de contar con la asistencia de Prácticos y con el objeto de ordenar el tráfico de salida o despacho de las naves, darán inicio de las maniobras de zarpe las naves petroleras, gaseras y carga general o portacontenedores respectivamente.
- 3) El D.S. (M.) N° 427, del 25 junio de 1979, que aprueba el Reglamento de Tarifas y Derechos de la D.G.T.M. y M.M., en su artículo N° 305, establece; "no estarán afectas a cobros de practicaje, las naves que deban zarpar de los puertos de la república a consecuencia de **Alarma de Tsunami**".

I.- DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS DE CARÁCTER GENERAL:

- 1) Toda nave que ingrese, salga de su fondeadero o de la poza de abrigo, deberá hacerlo a una velocidad no mayor a 4 nudos, manteniéndose alejado de los buques mercantes que se encuentren maniobrando al interior del puerto y en ningún caso detenerse sobre sus máquinas para efectuar transferencia de personal y/o embarque o desembarque de carga en el área de maniobra.
- 2) En caso de presentarse fuertes vientos, con Aviso de Mal Tiempo o Marejadas que puedan afectar la costa, cada propietario o armador deberá tomar en forma oportuna las debidas precauciones para evitar daños a los bienes, medio ambiente o accidentes a las personas, asegurando amarras y fondeos.
- 3) Toda nave que se encuentre fondeada en la bahía o amarrada transitoriamente a un muelle o artefacto naval, deberán actualizar su condición de operativa, inoperativa, Para Comercial, innavegabilidad absoluta, etc, ante la Autoridad Marítima local; consecuente con lo anterior, deberá mantener actualizados los Certificados de Dotaciones Mínimas de Seguridad pertinentes o Resoluciones de Para Comercial.

- 4) Cada propietario o armador es el responsable del cuidado de su fondeo, de los elementos de protección personal e implementos que se encuentren a bordo, debiendo tomar las medidas del caso para dejar cuidadores debidamente matriculados que custodien la propiedad, objeto evitar robos o deterioros.
- 5) Los Capitanes y Patronos de naves deberán dar estricto cumplimiento al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, durante las maniobras de pruebas de máquinas y/o equipos de navegación, en el interior de la bahía, debiendo solicitar la respectiva autorización a la Autoridad Marítima local. (CBT-23), canal 16 VHF.
- 6) Para efectuar trabajos que involucren labores de mantención y reparación, de maquinarias, faenas submarinas, retiros de residuos oleosos y toda actividad que involucre la contratación de personal externo para su ejecución tanto en las naves como en las instalaciones portuarias, los armadores, propietarios, dueños, representantes legales u operadores, deberán solicitar las respectivas autorizaciones, con la debida antelación, a la Autoridad Marítima local, dando cumplimiento a las disposiciones relativas a cada tipo de trabajo.
- 7) La condición de Puerto Cerrado por Cerrazón de Neblina, se aplicará a todas aquellas naves que no cuenten con elementos de ayuda a la navegación. (Radar).
- 8) Se prohíbe fondear o efectuar faenas de pesca en áreas de maniobras de atraque y desatraque de naves y en las cercanías de las instalaciones portuarias, terminales marítimos y emisarios submarinos indicados en la carta SHOA N° 6112.
- 9) El tráfico de las embarcaciones por el interior de la bahía (poza) será en sentido antihorario, entrando por el sector del muelle perteneciente a la empresa pesquera Blumar S.A., saliendo por el Terminal Pesquero Artesanal, lo anterior, objeto evitar colisiones y abordajes.
- 10) La bahía de San Vicente, no cuenta con astilleros o instalaciones destinadas al desguace de naves y artefactos navales mayores, por lo cual sus propietarios o armadores deberán adoptar las medidas necesarias para trasladarlos a un puerto que cuente con este tipo de servicios.
- 11) En la bahía de San Vicente, existen terminales marítimos, muelles y malecones de atraque y Artefactos Navales, los cuales cuentan con sus propias Resoluciones de habilitación y operación, estas se encuentran publicadas en la página Web, www.directemar.cl – Marco Normativo – Resoluciones Locales AA.MM. – Talcahuano – CP San Vicente.

m.- CONTACTOS AUTORIDAD MARÍTIMA DE SAN VICENTE:

- Teléfono : 41-2541954.
- E-mail Capitán de Puerto : cpsanvicente@directemar.cl
- E-mail Depto. Operaciones : opercpsvc@directemar.cl
- RR.SS. Twitter : [@capuertovic](https://twitter.com/capuertovic)
- Teléfono emergencias marítimas : 137.
- Dirección : Av. Latorre N° 1430, Talcahuano.

- 2.- **DERÓGASE** la resolución C.P. VIC. ORD. N° 12.000/263, de fecha 28 de octubre de 2020.
- 3.- **ANÓTESE**, comuníquese y publíquese en el Diario Oficial de la República, extracto de la presente resolución, para su conocimiento y cumplimiento.

(ORIGINAL FIRMADO)

**GUIDO FUENTES ZURITA
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE SAN VICENTE**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- G. M. (T.) (OF. PRÁCTICOS).
- 2.- ALCAMAR SAN VICENTE.
- 3.- ALCAMAR CHOME.
- 4.- SAN VICENTE TERMINAL INTERNACIONAL S.V.T.I.
- 5.- TERMINAL ENAP BIOBÍO.
- 6.- TERMINAL ABASTIBLE.
- 7.- CIA. SIDERÚRGICA HUACHIPATO.
- 8.- AGENCIAS DE NAVES SAN VICENTE. (10).
- 9.- EMPRESAS PESQUERAS SAN VICENTE. (8).
- 10.- ASOC. GREMIAL PESC. ART. SAN VICENTE.
- 11.- D.G.T.M. y M.M. (DIV. RR y PP. MM.).
- 12.- DEPTO. INMAR C.P. VIC.
- 13.- ARCHIVO OP. C.P. VIC.