

**C.P. (IQQ.) ORDINARIO N° 12.600/ 77 VRS.**

**OBJ.:** Establece características de operación en Sitios y Terminales Petroleros en el Puerto de Iquique.

**IQUIQUE, 11 JULIO 2012**

**VISTO:** Las especificaciones técnicas de construcción de los muelles y terminales marítimos, las batimetrías de los frentes de atraque N° 1 y N° 2 de fecha Noviembre del 2008 y sitio de atraque N° 3 de Enero del 2008 y sitio de atraque N° 4 de Octubre del 2005, el Estudio de Maniobrabilidad y Operación del Sitio N° 1, el Estudio de Maniobrabilidad y Operación de Extensión del sitio N° 4, el Estudio de Maniobrabilidad para el Terminal Marítimo Petrobras-Iquique; las Resoluciones D. I. M y M. A. A. Ord. N° 12.600/855 de fecha 18 Junio del 2007, que aprueba el Estudio de Maniobrabilidad para el sitio N°1 con separadores, la resolución Ord. N° 12.600/03/610 de fecha 31 de Mayo del 2012 que aprueba al estudio de maniobrabilidad para sitio N° 4, la resolución Ord. N° 12.600/66 de fecha 09 de Enero del 2009 que aprueba estudio de maniobrabilidad para Terminal Petrobras; los planos de batimetría de los terminales petroleros del año 2010 y de la poza Marco Chilena aprobadas por el Servicio Hidrográfico Oceanográfico de la Armada, las disposiciones contenidas en el Reglamento General de Orden, Seguridad y disciplina en naves y Litoral de la República, aprobado por D.S. N° 1340 del 14 de junio de 1941, Directiva DGTM y MM A-31/001 de fecha 03 de Noviembre del 2006 y teniendo presente las atribuciones y facultades que me confiere la Reglamentación vigente,

**RESUELVO:**

I.- **FÍJENSE** las siguientes características y límites operacionales de los Sitios, Terminales y Astillero del Puerto de Iquique.

**A.- CARACTERÍSTICAS DE OPERACIÓN DE LOS FRENTES DE ATRAQUE Y TERMINALES PETROLEROS EN EL PUERTO DE IQUIQUE:**

El Puerto de Iquique es un puerto abierto al mar (Sea Port) y delimitado por el paralelo de Latitud 20°11'21" S y el meridiano del Faro Península Serrano, ubicado en la I Región, ciudad de Iquique.

Se encuentra autorizado para efectuar faenas de carga y descarga de contenedores, carga general, gráneles sólidos y líquidos, rodados y recepción de buques de pasaje. Considerando además un sitio de uso exclusivo para pesqueros para la descarga de pescado fresco y operaciones propias de estos: embarco y desembarco de tripulantes, rancho de combustible, etc.

Como referencia para efectuar la recalada y aproximación a la zona de Estación de Práctico se empleará las Ayudas a la Navegación existentes, como el faro Península Serrano, ubicado en Latitud.: 20°12,4'S y Longitud: 070°09,6' W, con alcance de 19 millas y el Faro "Extremo Molo de Abrigo", ubicado en L: 20°12' S y Longitud: 070°09,4' W, con alcance de 14 millas.

**1. ESTACIÓN DE PRÁCTICOS SITUADA EN:**

LATITUD : 20° 11' 28" S      LONGITUD : 070° 09' 44" W

La zona de espera de Prácticos es el área delimitada por los siguientes puntos geográficos, donde estará prohibido el fondeo:

1.- L: 20°11'21"S    G: 070°09'15"W    2.- L: 20°11'21"S    G: 070°09'34"W

3.- L: 20°11'36"S G: 070°09'15" W 4.- L: 20°11'36"S G: 070°09'34"W

Carta de referencia SHOA N° 1211, Datum SAD 69 10ª Edición del 30 Septiembre de 1988.

## 2. ACCESO AL FONDEADERO Y PUNTOS DE FONDEO A LA GIRA:

Se debe mantener precaución a bajo de 12,7 metros ubicado a 6 cables y demarcación 292° del Faro Molo de Abrigo. Las naves pueden gobernar, respetando el esquema de separación de tráfico hacia los fondeaderos establecidos a la gira.

Área de fondeo a la gira para Naves Mercantes:

PUNTO N° 1: Denominado Zona de Fondeo en **L: 20°11,88'S** (20°11' 53"S) y **G: 070°09,73'W** (070°09'44"W), ubicado al 288° y 650 yds. (3,21 cables) del Faro Punta Molo, utilizable para Buques de hasta 180 metros de eslora.

PUNTO N° 2: Denominado Zona de Fumigación en **L:20°12,01'S** (20°12'01"S) y **G: 070°10',06'W** (070°10'04"W), ubicado al 268° y 1250 yds. (6,17 cables) del faro Punta Molo, utilizable para Buques de hasta 220 metros de eslora.

PUNTO N° 3: En **L: 20°12,3'S** (20°12'18"S) y **G: 070°10,4'W** (070°10'24"W), ubicado al 251° y 1980 yds. (9,77 cables) del Faro Punta Molo, utilizable para Buques hasta 250 mts. de eslora.

PUNTO N° 4: En **L: 20°12,8'S** (20°12'48"S) y **G: 070°10,3'W** (070°10'18"W), ubicado al 226° y 2360 yds. (11,65 cables) del Faro Punta Molo, utilizable para Buques hasta 337 mts. de eslora.

PUNTO N° 5: En **L: 20°13,36'S** (20°13'21"S) y **G: 070°10,2'W** (070°10'12"W), ubicado al 208° y 3140 yds. (15,50 cables) del Faro Punta Molo, utilizable para Buques hasta 337 mts. de eslora.

Carta de Referencia: Carta SHOA 1211, Datum SAD69, 10ª Edición 30 de Septiembre de 1988.

### ÁREAS DE FONDEO PARA PESQUEROS NACIONALES:

a) **ÁREA DE FONDEO N° 15:** Para embarcaciones menores de 15 TRG.

El área de fondeo ubicada al Sur de la línea imaginaria que une el Faro Patilliguaje con el cabezo del Muelle Naval, debiendo fondearse desde 15 metros al este de la enfilación de las dos luces rojas del canalizo de entrada y a 10 metros de la intersección de la referida enfilación con la del muelle de pasajeros (Muelle Prat), para dejar un canal de acceso a las embarcaciones de pasajeros que operan desde dicho muelle.

b) **ÁREA DE FONDEO PARA REMOLCADORES:** Para el fondeo de remolcadores de uso en la bahía de Iquique.

Por el Norte : La línea imaginaria comprendida entre el cabezo espigón de atraque del Sitio N° 4 y el cabezo del Muelle Naval.

Por el Sur : La línea imaginaria comprendida entre el Faro Patilliguaje y el cabezo del Muelle Naval.

Por el Weste : La enfilación 208° formada por el Faro Patilliguaje y la señal de aproximación al Sitio N° 4 en L: 20°12'35"S y G: 070° 09'00" W, ubicada en sector posterior del edificio de la administración de la Empresa Portuaria de Iquique. Señal en forma triangular.

Por el Este : El semicírculo de la zona prohibida de fondeo.

c) **ÁREA DE FONDEO DE PESQUEROS NACIONALES:**

- SECTOR B** : El área delimitada por los siguientes deslindes y referencias.
- Por el Norte : La demarcación 090° hasta el borde de la Playa El Colorado.
- Por el Sur : La línea de costa.
- Por el Weste : Límite de la zona prohibida de fondeo.
- Por el Este : La línea de la costa.
- SECTOR C** : El área comprendida entre L: 20°11'30" S por el Norte y L: 20°11'42" S por el Sur. Por el Weste la línea imaginaria que une los puntos "e" y "f" señalados en punto n° 3 de Área Prohibida de Fondeo.

**3.- ÁREA DE FONDEO PROHIBIDA:**

Se prohíbe el fondeo en el área interior del esquema formado por la línea imaginaria que une los puntos que se indican a continuación; la superficie delimitada representa el área de maniobra para el amarre y desamarre en los sitios de EPI e ITI y los terminales petroleros.

- |                            |                          |
|----------------------------|--------------------------|
| 1) 338° y 4,1 cables.      | 7) 042° y 5,1 cables.    |
| 2) 027° y 7,2 cables.      | 8) 046° y 9,2 cables.    |
| 3) 054° y 8,2 cables.      | 9) 072° y 8,8 cables.    |
| 4) 088° y 7,7 cables.      | 10) 085° y 3,8 cables.   |
| 5) Faro Roca Patilliguaje. | 11) Faro Molo de Abrigo. |
| 6) 324° y 2,7 cables.      |                          |

**CANALIZO ACCESO MUELLE NAVAL:**

Las Naves no podrán interrumpir o fondear en el canalizo de acceso al Muelle Naval, cuyo eje central sigue la misma demarcación de la orientación del muelle naval. (158°) el cual se proyecta fuera de la zona prohibida de fondeo y tiene los siguientes deslindes y referencias.

- Por el Norte : La línea imaginaria formada por posición L.: 20°11'59"S.
- Por el Sur : La semicircunferencia de la Zona prohibida de fondeo.
- Por el Weste : El meridiano G.: 070°09'00"W. Con demarcación al 154° grados, paralelo al Muelle Naval.
- Por el Este : El meridiano G.: 070°08'56"W. Con demarcación al 154° grados, paralelo al Muelle Naval.

Punto de referencia Faro Molo de Abrigo. Carta SHOA 1211, Datum SAD69, 10ª Edición 30 de Septiembre de 1988.

- 4.- AREA PROHIBICIÓN DE NAVEGACION:** Se prohíbe a las naves y embarcaciones menores aproximarse a un área de seguridad circular de un cable (185 Mts.), a buques Armada que se encuentren a la gira o acoderados en la bahía de Iquique, dicha área de seguridad se deberá respetar y será controlada por la Autoridad Marítima y Buques Armada

## 5.- SITIOS DE ATRAQUE:

El Puerto cuenta con tres frentes de atraque:

El frente de atraque uno corresponde a los sitios N° 1, N° 2 y el Sitio de Pesqueros, los cuales se encuentran ubicados en el Molo de Abrigo y son administrados por la Empresa Portuaria de Iquique (EPI). Con dirección en Av. Jorge Barrera N° 62 Iquique fono: (57)400101 y fax: (57)413176, mail: epi@epi.cl. Cuenta con certificación ISPS para operar con buques con gráneles líquidos-sólidos, de pasaje, contenedores y carga general. La orientación general de este frente de atraque es al 029°-209°. El Sitio de Pesqueros está autorizado sólo para efectuar descarga de pescado fresco y operaciones generales propias de estos.

El frente de atraque dos corresponde al sitio N° 3, ubicado en la parte oeste del espigón, la orientación general de este frente de atraque es al 029°-209°.

Frente de atraque tres que corresponde al sitio N° 4, ubicado en la parte Este del Espigón y con una orientación general al 028°-208°; el cual junto con el Frente de Atraque N° 2 son administrados en concesión por la sociedad Iquique Terminal Internacional. Cuenta con certificación ISPS para carga y descarga de contenedores, rodados, carga general, químicos y gráneles sólidos y líquidos. Dirección San Martín 255, fono (057)396000.

El sitio N° 1 se extiende desde la bita N° 1 a la bita N° 7, estando autorizado hacer firme cabos de amarre de las naves a la bita N° 0, ubicada en el cabezo del Molo de Abrigo, autorizándose el atraque de naves hasta una distancia de 30 metros desde la bita N° 1 a la bita N° 0.

El sitio N° 2 se extiende desde la bita N° 7 a la bita N° 14.

El sitio de pesqueros se extiende desde la bita N°14 a la bita N° 18.

El sitio N° 3 se extiende desde la bita N° 19 a la bita N° 30.

El sitio N° 4 se extiende desde la bita N° 33 a la bita N° 47.

La bita N° 31 está ubicada en el centro del espigón; la bita N° 32 está ubicada en el corner weste de la ampliación del Sitio N° 4.

## 5.- LIMITACIONES OPERATIVAS:

### **Los límites operacionales para los Sitios de Atraque 1, 2 y 3 son:**

Vientos SSW y SSE : 16 nds., y NW y NE : 12 nds.

Corriente: 0,5 nds. Altura Ola: 0,5 mts.

### **Los límites operacionales del Sitio 4 son:**

#### Naves hasta 270 mts. eslora:

Vientos SSW y SSE: 16 nds., y NW y NE: 12 nds.

Corriente: 0,5 nds. Altura Ola: 0,5 mts.

#### Naves mayor a 270 hasta 304 mts eslora:

Vientos: hasta 12 nds. Corriente: 0,4 nds. Altura Ola: 0,5 mts.

#### Naves mayor a 304 mts hasta 337 mts eslora:

Vientos: hasta 14 nds. Corriente: 0,5 nds. Altura Ola: 0.5 mts.

### **Los límites operacionales para los terminales petroleros son:**

Amarre: Viento hasta 15 nds. Corriente: 0,5 nds Alt. Ola: 0,5 mts.

Permanencia: Viento hasta 20 nds. Corriente 0,5 nds. Alt. Ola: 1,5 mts.

SITIO	BITAS / LONGITUD	CALADO MÁXIMO	LÍMITES DE OPERACIÓN
1	1 a 7 } 399m.	9,30 m. (30'06"), sin separadores. 10,5 m, para amarre con separadores.	Máx. eslora 275 m. con separadores, ocupando 16 mts. de bita N° 1 a bita N° 0.
2	7 a 14 }	9,30 m. (30'06")	Máx. eslora 140 m. con Sitios 1 y 3 ocupados con buques de manga 32,26 m y sin separadores.
Sitio Pesquero	14 a 18      130m.	8.00 m. (26'03")	Sólo descarga de pescado fresco. No podrán abarloadse más de 3 pesqueros.
3	19 a 30      300 m.	Bitas 19 + 25 m= 6,9 m Bitas 20 + 05 m= 8,3 m Bitas 20 + 15 m= 8,8 m Bitas 20 + 25 m= 9,1 m Bitas 21 a 30m= 9,3 m	Máx. eslora 270 m para 9,3 m de calado desde bita 21 a bita 30. Naves mayor a 270 m., según calado máx., en bitas.
4	33 a 47      294 m.	11,4 m.	Máx. eslora 337 m. con uso de boya. Buques hasta 245 m. no deben sobrepasar 5m. al Sur bita N° 45. Buques sobre 245 m., no deben sobrepasar la bita N° 44 en más de 17 m.

## 6.- CONDICIONES AMBIENTALES EN EL PUERTO DE IQUIQUE:

### a) Vientos:

Los vientos predominantes son del Surweste con un 58% de predominancia y con magnitudes en un 59% inferiores a 5 nudos y un 16% corresponde a magnitudes entre 5 y 10 nudos y el 4% corresponde a magnitudes sobre 16 nudos pero inferiores a 28.

### b) Corrientes:

Las direcciones de la corriente son Norte en un casi 20% y SW en un casi 20% y las de dirección S y NE en 13 y 12 % respectivamente con magnitudes máximas de 26,6 cm/s en dirección W y 21,2 cm/s en dirección NW.

### c) Oleaje:

Las direcciones de incidencia de oleaje son SSW en un 33% y SE en un 16%

### d) Régimen de mareas.

En el puerto se presentan diariamente dos bajamar y dos pleamar, con una amplitud máxima de marea de alrededor de 0,90 a 1,30 metros.

## 7.- NORMAS GENERALES, RESTRICCIONES Y CONSIDERACIONES EN LOS SITIOS PORTUARIOS:

- a) El requerimiento del Servicio de Practicaje es obligatorio para toda nave y maniobra que se deba realizar dentro de los límites establecidos del puerto; a excepción de lo contemplado en el Reglamento de Practicaje.
- b) Para naves de eslora igual o superior a 220 metros es obligatorio el requerimiento de dos prácticos para el amarre y dos para el desamarre; debido a lo restringido del área de maniobra en los frentes de atraque EPI e ITI.
- c) Toda nave que recale para efectuar operaciones en los frentes de atraque N° 1 y N° 2, deberá contar como mínimo con seis espías a proa y a popa respectivamente, además de contar con ambas anclas operativas y con un mínimo de diez paños de cadena por banda. La excepción a lo anterior serán las naves de eslora superior a 270 metros y que amarren al Sitio N° 4 que deberán contar con la cantidad de espías suficientes para amarrar en la sección Norte del sitio con 2 espías a la boya, 3 traveses a la bita N° 32 y 2 esprines a la bita N° 35. Para la sección Sur del sitio deberán contar con 3 espías a la bita N° 47, 2 amarras largas a la bita N° 46 y 2 esprines a la bita N° 43.
- d) En este puerto, como norma general, no está autorizado el amarre en los diferentes frentes de atraque haciendo uso del Reloj de Marea.
- e) Está autorizado la entrega de combustible a naves fondeadas dentro del límite del puerto en la posición de demarcación 018° y 5 cables del Faro Molo de Abrigo. Una vez terminada la faena de combustible, el leva a la gira de la nave que se encontraba fondeada se realizará empleando Práctico, por lo que la agencia deberá solicitar vía SIAN el requerimiento.
- f) Habiendo buques amarrados en un mismo frente de atraque, la distancia que deberán quedar separados entre ellos no será menor de 15 metros. En caso de anuncio de marejada esta distancia será de 20 metros.
- g) Como condición general; toda nave amarrada al sitio 2 no sobrepasará la bita N° 14 y al Sitio N° 3 no sobrepasará la bita N° 20. Las naves de hasta 245 metros de eslora, amarrada en el sitio N° 4 no sobrepasarán la bita N° 45 más 5 metros. Las naves mayores de 245 metros de eslora no sobrepasarán la bita N° 44 más 17 metros. Los buques que amarren al Sitio N° 1, podrán utilizar hasta 30 metros al Norte de la Bita N° 1. Para el amarre en el Sitio N° 1, de naves empleando separadores no sobrepasarán la bita N° 9 más 10 metros en la sección Sur y hasta 16 metros al Norte de la Bita N° 1.
- h) Para efectos de amarra se autoriza un máximo de 4 espías por bita y siempre que sean del mismo buque.
- i) Será obligación del Terminal (I. T. I.) el verificar que el área de maniobras para el sitio 4 esté despejada de pesqueros u otras embarcaciones previo a la maniobra de amarre o desamarre, debiendo comunicar a la AAMM el incumplimiento de esta condición. Para tal efecto, deberá estar en conocimiento de la enfilación que delimita el fondeo de naves menores. De no encontrarse esta área libre de pesqueros u obstrucciones, no se podrá dar ejecución a la maniobra.
- j) El personal de amarradores no será inferior a ocho personas (4 en proa y 4 en popa) y deberán contar, tanto a proa como a popa; de un equipo de comunicaciones permanente en el canal de maniobra en uso por el Práctico para coordinación con éste, equipo de seguridad como zapatos, casco, salvavidas y guantes. Este personal dará por concluido su trabajo y se podrán retirar sólo con la autorización del Práctico.

- k) Será obligación de la Empresa Portuaria de Iquique e Iquique Terminal Internacional el mantener pintados e identificables desde el Puente del buque la numeración de las bitas. Las defensas de goma de los sitios portuarios estarán espaciadas a lo más cada 15 metros y serán de un grosor de a lo menos 1,5 metros, completas, uniformes y en buen estado de eficiencia y conservación. Para todas las maniobras de atraque deberá estar demarcado el sitio, en el día por banderas o conos y de noche por balizas luminosas.
- l) Será responsabilidad de EPI e ITI el mantener la iluminación mínima en los sitios durante la ejecución de maniobras nocturnas, aún cuando ésta se ejecute en un frente de atraque diferente al propio.
- m) Al atraque de una nave en los sitios portuarios, todos los pesqueros, remolcadores u otro tipo de embarcaciones deberán estar distante a lo menos 60 metros de la posición final del buque.
- n) Durante la ejecución de una maniobra de entrada o salida de naves a los sitios 1,2 o 3 se suspenderá desde y hacia el interior de la dársena del puerto, todo movimiento de embarcaciones pesqueras y/o menores.
- ñ) Debido a lo reducido del espacio de la dársena y estando ocupado simultáneamente el lado norte del Sitio N° 3 y el Sitio N° 1 con buques de manga máxima 32,3 metros, se autoriza el amarre a la parte sur del sitio N° 3 o Sitio N° 2 a buques de una eslora máxima de 140 metros y siempre que sea con proa al Sur o desamarrar naves que se encuentren con proa al Norte. De ser requerido por Práctico, se considerará apoyo adicional a lo señalado en Anexo " A " para efecto de remolcadores.
- o) Se deberá tener en cuenta que al puerto están recalando naves de manga de 40 metros y que el Sitio N° 1 se encuentra autorizado para amarrar naves de 275 metros de eslora empleando separadores de 6,8 metros de ancho, por lo que cualquier solicitud de amarre al Sitio N° 2, con una situación que exceda lo precedentemente dispuesto, deberá ser solicitado al Capitán de Puerto para su resolución, quien evaluará según el ancho existente en la boca de la dársena y lo señalado en el Estudio de Maniobrabilidad del Sitio N° 1 y la publicación R.O.M. 3.1-99.
- p) La excepción a lo anterior se dará cuando en el Sitio N° 3 se encuentre amarrada una nave desde la bita N° 27 hacia el Sur de este sitio y en el Sitio N° 1 una con separadores, donde se autorizará a amarrar o desamarrar del Sitio N° 2 una nave de eslora máxima de 110 metros, siempre con proa al Sur y podrá desamarrar cuando se encuentre con proa al Norte.
- q) Los receptores de naves y el supervisor del Terminal mantendrán escucha en canal 08 desde a lo menos 30 minutos antes del inicio de una maniobra y mientras dure ésta. No interferirán en las comunicaciones durante la ejecución de una maniobra a menos que sea requerido por el Práctico.
- r) Los pesqueros que recalén o zarpen del puerto deben estar en escucha permanente en canal 14 ó 16 de VHF, para coordinación de maniobras.
- s) Sólo se permitirán maniobras simultáneas de amarre y/o desamarre, cuando estas se realicen en un frente de atraque y terminal petrolero.
- t) Encontrándose una nave próxima al término de sus operaciones de carga y/o descarga y se presente una condición de marejada que le impida mantenerse en forma segura amarrada al muelle, podrá continuar con sus operaciones apoyada por uno o dos remolcadores previa evaluación del Capitán de Puerto. Esta condición será apoyada por un Práctico solo a requerimiento del Capitán del buque.

## 8.- CORRIDA DE NAVES EN SUS SITIOS:

- a) En los frentes de atraque 1, 2 y 3 se autorizará al Capitán de una nave a efectuar corrida de su buque por una distancia máxima de 60 metros dentro del mismo frente, sin sobrepasar el límite de éste, sin hacer uso de Remolcador o Lancha y sin soltar la totalidad de las espías en forma simultánea.
- b) Todo movimiento de buque mayor a 60 metros se considerara cambio de sitio y se realizará con Práctico y apoyo de remolcador según resolución y deberá ser solicitada de acuerdo al Sistema de Atención Integral a la Nave (SIAN), como “desamarre” y posterior “amarre”.
- c) Por razones de seguridad y de acuerdo a las condiciones metereológicas del momento, el Capitán de Puerto podrá disponer la obligatoriedad del empleo de Práctico para corrida de nave.

## 9.- CONDICIONES DE MAL TIEMPO

Se establecerán tres condiciones de mal tiempo para las operaciones portuarias: Tiempo Variable, Mal tiempo y Temporal.

- a) Condición de Tiempo Variable:

Esta condición se establecerá ante un aviso de mal tiempo cuando reinen vientos que oscilen entre 20 a 25 nudos. Las naves deberán reforzar amarras y hallarse en condiciones de zarpar en caso de empeorar las condiciones climáticas.

- b) Condiciones de Mal Tiempo:

Esta condición la establecerá el Capitán de Puerto y en su ausencia lo hará el Oficial de Servicio, cuando reinen vientos cuya fuerza oscile entre 25 a 35 nudos. Debiendo las naves mantenerse con su tripulación a bordo y estar en condiciones de zarpar en forma inmediata de así disponerse.

- c) Condición de Temporal:

Esta condición la establecerá el Capitán de Puerto y en su ausencia el Oficial de Servicio, cuando reinen vientos superiores a 35 nudos. Debiendo las naves mantenerse con su tripulación a bordo, en condiciones de zarpar de así disponerse.

De presentarse marejadas que impidan mantener los buques atracados en forma segura, éstos suspenderán operaciones y deberán hacer abandono del sitio, previa evaluación por parte del Capitán de Puerto.

## B.- NORMAS PARA EL USO DE REMOLCADORES Y LANCHAS DE PRACTICAJE

Es obligatorio el uso de dos remolcadores del tipo A.S.D. para faenas de atraque y desatraque en cualquier sitio del puerto. Estos deberán cumplir con las características señaladas en Anexo “A” de la resolución. La exigencia en el número de remolcadores puede variar en los siguientes casos:

- 1.- En naves de eslora igual o superior a 100 metros y hasta 150 metros, se empleará sólo un remolcador del tipo A.S.D.; siempre y cuando cuente con Bow o Stern Thruster igual o superior a 800 H.P. de potencia. De no cumplir con esta condición, se emplearán dos remolcadores que deberán ser de una potencia superior a 30 TM de Bollard Pull (BP), siendo a lo menos uno de ellos del tipo A.S.D.
- 2.- Para el amarre y desamarre de naves de eslora superior a 150 y menor a 170 metros y T.R.G. hasta 16.000 ton. se empleará un remolcador siempre y cuando



cuenten con Bow o Stern Thruster de capacidad sobre 1.000 H.P. de no contar la nave con este equipo o de potencia menor a 1.000 H.P. o deba amarrar al Sitio N° 2 encontrándose ocupado el Sitio N° 1, deberá emplear dos remolcadores de Bollard-Pull superior a 30 TM, siendo uno de ellos del tipo A.S.D.

- 3.- Para el amarre de naves de eslora igual o superior a 170 metros y menor a 200 metros, que cuenten con empujadores de proa y/o popa (Bow / Stern Thruster) operativos y con potencia superior a 1.300 HP, se empleará sólo un remolcador que deberá ser del tipo A.S.D. Para naves con Bow Thruster menor de 1.300 H.P. se emplearán dos remolcadores siendo a lo menos uno de ellos del tipo A.S.D. y el segundo de potencia superior a 30 TM de Bollard Pull.
- 4.- Para naves atracadas con proa al Norte de eslora inferior a 220 metros contando con Bow Thruster superior a 1.300 HP y cuando no tengan otro buque por la proa, se permitirá el desamarre con un solo remolcador que deberá ser del tipo A.S.D. Para el desamarre de naves de eslora igual o superior a 220 m y hasta 270 metros, sin buque por la proa y con proa al Norte y contando con Bow Thruster superior a 1.300 H.P. se emplearán dos remolcadores siendo a lo menos uno del tipo A.S.D. y el segundo de potencia superior a 30 TM de Bollard-Pull.
- 5.- Para el amarre y desamarre de naves de eslora superior a 270 metros y hasta 304 metros, que cuenten con empujador de proa (Bow Thruster) operativo y con potencia superior a 36 TM de Bollard-Pull. Se emplearan dos remolcadores de tipo A.S.D., que en conjunto con Bow Thruster de la nave proporcionen un total no inferior a 130 TM de Bollard Pull.  
En caso de que la Nave tenga Bow Thruster inferior a 36 TM de Bollard-Pull, se emplearan tres remolcadores del tipo A.S.D., que en conjunto proporcionen un total no inferior a 130 TM de Bollard-Pull.
- 6.- Para el amarre y desamarre de naves de eslora superior a 304 metros y hasta 337 metros. Se emplearan tres remolcadores de tipo A.S.D., que en conjunto proporcionen un total no inferior a 135 TM de Bollard Pull.
- 7.- Para el amarre o desamarre de naves dependiendo de la eslora y que se encuentren con su máquina principal inoperativa, se emplearán 2 o 3 remolcadores, siendo a lo menos dos del tipo A.S.D.
- 8.- Con intensidad de vientos cercanos a límites indicados en Anexo "A" de la resolución, el uso del Thruster no se considerará como apoyo suficiente para disminuir el requerimiento de un remolcador.

### **C.- REMOLCADORES**

1. Los remolcadores deben poseer, a lo menos, dos equipos de Comunicaciones de banda marina, eficientes y adecuados para su propósito y que ambos estén en servicio al mismo tiempo, uno en canal 08 y otro en canal 16 o en los canales que indique el Práctico de Servicio.
2. Los remolcadores deben estar dotados de dos hélices de tornillo, ya sea de paso fijo, controlable ó Schottel Drives, excepto si son cicloiales del tipo Voith-Schneider ó Kirsteng-Boeing.
3. El equipo VHF del remolcador debe tener dispositivo para trabar el canal de maniobras, de tal manera que casualidades no permitan el cambio de frecuencia.
4. Los remolcadores deben tener habilitado y operativo desde el Puente de Gobierno el sistema de gancho de escape para largar los cabos.
5. Los remolcadores deben tener habilitado un sistema de comunicación operación "Manos Libres ".

- Los remolcadores con hélice paso fijo o variables sin ser cicloidales deberán contar en todo momento, con un cabo para utilizarlo como batículo cuando el Práctico así lo requiera.

#### D.- LANCHAS

- Las embarcaciones que se destinan a la transferencia de Prácticos deben cumplir con las características generales mínimas establecidas por resolución D.G.T.M. y M.M. Ord. N. 12.600/449 de fecha 10 de Septiembre de 2003 Circular 0-80/011, de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- Es obligatorio el uso de lanchas debidamente aprobadas por la Autoridad Marítima para las faenas de amarre, desamarre y practicaaje. Las lanchas tendrán una dotación de un patrón y dos ayudantes.
- Para lanchas que operen con buques petroleros deberán contar con defensas apropiadas para operar con este tipo de buques.
- Las embarcaciones deben poseer dos equipos de comunicaciones y cumplir con lo estipulado en el punto C anterior, números 1 y 3.
- Deben poseer dos bicheros resistentes y contar con cabos, cuchillo y otros elementos que sean necesarios para las faenas de amarre y desamarre.

#### E.- TERMINALES PETROLEROS

##### LIMITES OPERACIONALES:

**AMARRE:** Vientos hasta 15 nds. Corriente 0,5 nds. Altura Ola: 0,5 metros.

**PERMANENCIA:** Viento hasta 20 nds. Corriente: 0,5 nds. Altura Ola: 1,5 mts.

TERMINAL	CALADO	ESLORA	DESPLAZAMIENTO	AMARRE Y DESAMARRE
<b>PETROBRAS</b>	12,39 mts.	184 mts.	54.963 ton.	Amarre sólo diurno y sin nave en Terminal Copec. Desamarre sin restricción.
<b>COPEC</b>	12,80 mts.	229 mts.	82.850 ton.	Sólo diurno y sin nave en Terminal ESSO. Desamarre sin restricción.

- El Terminal Marítimo Comap-Iquique, operado por COPEC se encuentra ubicado en las siguientes coordenadas geográficas:

L:20°11'52"S G:070°08'07"W

Diseñado para la transferencia de productos líquidos livianos, gasolina de 93 y 97 octanos, petróleo diesel y combustible pesado IFO y petróleos combustibles, necesarios para la industria pesquera, como también para las áreas de la Primera Región del país. Posee dos ductos uno para productos limpios y otro para productos sucios. Dirección Barrio Industrial El Colorado, Manzana A Sitio 9-A y 9-B, fono (057)422652, fax (057)428296.

- Las naves quedan amarradas a estos Terminales Marítimos con dos anclas y dos espías a cada una de las tres boyas ubicadas a popa.
  - Las boyas del Terminal COPEC son del tipo tronco-cónicas, todas con gancho para amarre, en posición geográfica:

Boya Norte : L:20°11'35"S G:070°08'35"W

Boya Centro: L:20°11'38"S G:070°08'34"W

Boya Sur : L:20°11'41"S G:070°08'36"W

- b.- Las boyas del Terminal PETROBRAS son del tipo tronco-cónicas, todas con gancho para amarre, en posición geográfica:

Boya Norte : L:20°11'43,5"S G:070°08'35,8"W

Boya Centro: L:20°11'45,5"S G:070°08'32,9"W

Boya Sur : L:20°11'49,0"S G:070°08'35,1"W

Dirección Sta. R. De Huara 29 Iquique, fono (057)474488, fax 411945.

3. Para el amarre de todo buque al Terminal Petrobras será obligatorio el empleo de dos remolcadores, siendo uno de ellos del tipo ASD y el segundo de una capacidad de tiro superior a 30 TM de Bow Pull. Para el desamarre es obligatorio un remolcador de Bollard Pull superior a 30 TM.
4. Toda maniobra de amarre al Terminal Petrobras será con dos Prácticos, uno de los cuales deberá cubrir la maniobra de fondeo en la proa. El desamarre lo realizará un Práctico.
5. Debido a la cercanía de ambos terminales petroleros, antes de iniciar la maniobra de entrada al Terminal PETROBRAS, como a la largada de este, se deberá exigir y verificar que el boyarín indicador de la posición del extremo del flexible en el Terminal COPEC este posicionado junto al vertical del rígido del Terminal COPEC alejándolo del área de maniobra del Terminal PETROBRAS. El Práctico deberá suspender la maniobra mientras el área de maniobra del Terminal PETROBRAS se encuentre restringida.
6. Para el amarre y desamarre al terminal COPEC es obligatorio el empleo de un remolcador para todo buque de eslora menor a 220 metros, es obligatorio el uso de un segundo remolcador al amarre en buques de eslora igual o superior a 220 metros, pero para el desamarre solo se exigirá un remolcador. Deberán ser de una capacidad de tiro sobre 30 TM. Se dará cumplimiento al Anexo "A" de la presente resolución para efectos de requerimientos y capacidad de tiro de remolcadores.
7. Para el amarre y/o desamarre del Terminal COPEC de toda nave, se requerirá un Práctico, a excepción de los buques de eslora igual o superior a 220 metros de eslora.
8. Requerimientos a las naves para amarre en terminales petroleros:
  - a.- Seis espías de Poliéster o Polypropylene, double braid, de 220 mts. de longitud, además de las características de diámetro y resistencia de acuerdo a cada plano de amarre (Mooring Arrangement) de cada nave.
  - b.- Se prohíbe el uso de líneas de amarre comprendidas entre la unión de tramos de espías y alambre.
  - c.- Dos anclas de 7,0 toneladas cada una. Con 11 paños útiles de cadena de 83 m/m(3"1/4) por cada banda (cadena grado 2, peso por paño 9100 libras, ruptura 787.000 libras).
9. La proa queda orientada al 270° verdadero aproximadamente.
10. Debido a la cercanía de ambos terminales, existiendo un buque amarrado a un terminal, no podrá amarrar un buque al otro terminal.

#### **F.- VARADERO ASTILLERO MARCO CHILENA**

1. Astillero Marco Chilena cuenta con autorización para salida o entrada a su dársena, de naves con las siguientes características:

Eslora máxima : 74,0 metros

Manga máxima : 14,0 metros  
 Calado máximo : 4,5 metros (Con pleamar de 1,30 metros para calado máximo).  
 Desplazamiento : 1.000

2. Será obligatorio el uso del Servicio de Practicaje para toda nave de bandera extranjera que ingrese o salga de la dársena de Marco Chilena y para naves chilenas iguales o superiores a 500 TRG.
3. Las maniobras de entrada y salida de naves desde la dársena de Marco Chilena Ltda., serán coordinadas con una antelación de 24 horas entre el Práctico Oficial, agencia de la nave y personal responsable del astillero, fijándose las exigencias para apoyo de la maniobra.
4. Las maniobras se autorizan sólo en pleamar y con luz diurna. Para las naves en la máxima condición autorizada de operación será obligatorio la ejecución de la maniobra con dos Prácticos.
5. El área de maniobra de la dársena y el sitio de atraque deberán estar libre de obstáculos como pesqueros, pangas, yomas, etc.
6. Antes de ingresar a la poza o salir de ella, la agencia naviera obtendrá por escrito del Capitán de la nave, los calados de proa y popa, como asimismo si cuenta con sensores u otras protuberancias que excedan la línea del casco.

II.- **DERÓGASE**, la Resolución C.P. ( I ) N° 12.600/102, de fecha 25 de Julio de 2011 y toda otra disposición especial relativa a algún sitio en particular o terminal marítimo del puerto de Iquique, eliminándose el área de fondeo ALFA y el área N° 50.

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

#### FIRMADO

**DANIEL GONZÁLEZ SALINAS**  
**CAPITÁN DE CORBETA LT**  
**CAPITÁN DE PUERTO DE IQUIQUE**

#### **DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- D.S.O.M. C/Adjts.-
- 2.- D.I.M. Y M.A.A. (Inf.)
- 3.- G.M.IQQ.
- 4.- Usuarios Maritimos (Inf.)
- 5.- Archivo

## ANEXO "A"

**CUADRO DE REQUERIMIENTOS Y RESTRICCIONES PARA MANIOBRAS DE AMARRE / DESAMARRE EN EL PUERTO DE IQUIQUE****1.- Restricciones Ambientales Sitios N° 1,2, y 3:**

Vientos: SSW-SSE/ 16 nds. NW / NE 12 nds. Corriente/ 0,5 nds. Alt. Marejada/ 0,5 mts.

**2.- Restricciones Ambientales Sitio N° 4:**

Naves hasta 270 mts. eslora:

Vientos: SSW-SSE/ 16 nds. NW-NE/ 12 nds. Corriente/ 0,5 nds. Alt. Marejada/ 0,5 mts.

Naves mayor a 270 hasta 304 mts eslora:

Vientos: hasta 12 nds. Corriente/ 0,4 nds. Alt. Marejada/ 0,5 mts.

Naves mayor a 304 hasta 337 mts eslora:

Vientos : hasta 14 nds. Corriente/0.5 nds. Alt. Marejada/0.5 mts.

**3.- Restricciones Ambientales Terminales Petroleros:**

Amarre: Viento hasta 15 nds. Corriente/ 0,5 nds.

Alt. Marejada/ 0,5 mts.

Permanencia: Viento hasta 20 nds. Corriente/ 0,5 nds.

Alt. Marejada/ 1,5 mts.

ESLORA (Metros) B-T: Bow-thruster buque B-P: Bollard-Pull remolcadores	PRÁCTICO	FRENTE ATRAQUE	TERMINALES PETROLEROS		
			PRACT	REMOLCADORES	
				COPEC	PETROBRAS
<b>MENOR 100</b> CON B-T SIN B-T	1	1 CON B-P 15 TM	1	1	1
<b>100 A 150</b> CON B.T. MAYOR A 800 HP. SIN B.T. O MENOR A 800 HP.	1	1 CON B-P 26 TM. 2 CON B-P 26 TM.	1. / 2	1	1 ASD + 1 B-P 26 TM
<b>MAYOR A 150 A MENOR 170</b> B.T. MAYOR A 1.000 HP. SIN B.T. O MENOR A 1.000 HP.	1	1 ASD 1 ASD + 1 DE 30 TM B-P	1. / 2	1	1 ASD + 1 B-P 30 TM
<b>170 A MENOR 200</b> CON B.T. MAYOR A 1.300 HP. CON B.T. MENOR A 1.300 HP. NAVE SIN B.T.	1	1 ASD 1 ASD + 1 B-P 30 TM 2 ASD	1. / 2	1	ASD + 1 B-P 30 TM
<b>ENTRE 200 Y MENOR A 220</b>	1	2 ASD	1	1 ASD	NO
<b>ENTRE 220 Y HASTA 270</b> AMARRE DESAMARRE PROA NORTE DESAMARRE PROA SUR	2	2 ASD 1 ASD + 1 B-P 30 TM 1 ASD + 1 B-P 30 TM			NO
<b>MAYOR A 270 Y HASTA 304</b> B.T. MAYOR A B-P 36 TM B.T. MENOR A B-P 36 TM	2	2 ASD 2ASD + B.T. > B-P 130 TM 3ASD 3 ASD > B-P 130 TM			NO
<b>MAYOR A 304 Y HASTA 337</b> AMARRE DESAMARRE	2	3 ASD > B-P 135 TM 3 ASD > B-P 135 TM			NO

IQUIQUE, 11 JULIO 2012

FIRMADO

**DANIEL GONZÁLEZ SALINAS**  
CAPITÁN DE CORBETA LT  
CAPITÁN DE PUERTO DE IQUIQUE

**DISTRIBUCIÓN:**

- IDEM. DOC. CONDUCTOR.