

C.P. IQUE. ORD. N° 12.600/ 52 /VRS.

**ESTABLECE CARACTERÍSTICAS DE
OPERACIÓN EN EL PUERTO DE
IQUIQUE Y TERMINALES
PETROLEROS.**

IQUIQUE, 07 de julio del 2015.

VISTO: Lo dispuesto en la “Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante”, D.F.L. N° 292, de 1953 y sus modificaciones; la “Ley de Navegación”, D.L. N° 2.222, de 1978 y sus modificaciones; el “Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República”, promulgado por D.S. (M.) N° 1.340 bis., de 1941 y sus posteriores modificaciones; lo dispuesto en el Artículo 13°, Inciso 2, del “Reglamento sobre Concesiones Marítimas”, aprobado por D.S. (M.) N° 660, de 1988 y sus modificaciones; la Directiva D.G.T.M. Y M.M. Ordinario A-31/001, de fecha 03 de noviembre de 2006, que “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; y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

R E S U E L V O:

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

1.- NOMBRE DEL PUERTO

Puerto de Iquique.

2.- DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS FRENTES DE ATRAQUE Y TERMINALES MARÍTIMOS EN EL PUERTO DE IQUIQUE

Se encuentra autorizado para efectuar faenas de carga y descarga de contenedores, carga general, graneles 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.

3.- UBICACIÓN GEOGRÁFICA

El Puerto de Iquique, se encuentra ubicado en la I Región de Tarapacá, específicamente en la Ciudad de Iquique, siendo su ubicación geográfica:

LATITUD : 20° 12´ 00” S.
LONGITUD : 070° 09´ 24” W.

Carta de referencia SHOA N° 1211, Dátum SAD 69 10ª Edición, de fecha 30 de septiembre de 1988.

4.- PROPIETARIO

La Empresa Portuaria de Iquique (EPI), es propiedad del Estado de Chile. El Concesionario es Iquique Terminal Internacional (ITI).

5.- ESTACIÓN DE ESPERA DE PRÁCTICOS

LATITUD : 20° 11´ 29" S.
LONGITUD : 070° 09´ 25" 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, Dátum SAD 69 10ª Edición, de fecha 30 de septiembre de 1988.

6.- 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.

6.1. ÁREA DE FONDEO A LA GIRA PARA NAVES MERCANTES

PUNTO Nº 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 yardas (3,21 cables) del faro Punta Molo, utilizable para buques de hasta 180 metros de eslora.

PUNTO Nº 2:

Denominado Zona de Cuarentena 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 yardas (6,17 cables) del faro Punta Molo, utilizable para buques de hasta 220 metros de eslora.

PUNTO Nº 3:

Denominado Zona de Explosivos 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 yardas (9,77 cables) del faro Punta Molo, utilizable para buques hasta 250 metros 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 yardas (11,65 cables) del faro Punta Molo, utilizable para buques hasta 337 metros 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 yardas (15,50 cables) del faro Punta Molo, utilizable para buques hasta 337 metros de eslora.

Carta de Referencia: Carta SHOA 1211, Dátum SAD69, 10ª Edición, 30 del septiembre de 1988.

6.2. ÁREAS DE FONDEO PARA PESQUEROS NACIONALES

- a) **ÁREA DE FONDEO N° 15:** Para embarcaciones menores a 15 de Arqueo Bruto (*Gross Tonnage*).

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.

6.3. ÁREA DE FONDEO DE PESQUEROS NACIONALES

SECTOR B: El área delimitada por los siguientes deslindes y referencias:

- Por el Norte : Desde el P1, L: 20°11'58,6" S y G: 070°08'41" W hacia la demarcación 090° hasta el borde de la playa El Colorado.
- Por el Este : La línea de la costa.
- Por el Sur : La línea de la costa.

- Por el Weste : Límite de la zona prohibida de fondeo.

SECTOR C: El área delimitada por los siguientes deslindes y referencias:

- Por el Norte : Desde el punto "G", señalado en Punto N° 6.4 de Área Prohibida de Fondeo hacia la demarcación 090° hasta el borde de la playa El Colorado.
- Por el Este : La línea de la costa.
- Por el Sur : Desde el punto "H", señalado en Punto N° 6.4 de Área Prohibida de Fondeo hacia la demarcación 090° hasta el borde de la playa El Colorado.
- Por el Weste : La unión de los puntos "G" y "H".

6.4. 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, ITI y los terminales petroleros.

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

6.5. 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, Dátum SAD 69, 10ª Edición, del 30 de septiembre de 1988.

6.6. **ÁREA PROHIBICIÓN DE NAVEGACIÓN**

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 los propios buques Armada.

7.- **LÍMITES DEL PUERTO**

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.

8.- **CARACTERÍSTICAS METEOROLÓGICAS Y AMBIENTALES GENERALES DEL PUERTO**

a) Vientos

Los vientos predominantes son del Sur y Surweste, con un 39% y 27% de predominancia y con magnitudes en un 50% inferiores a 7 nudos y un 46% corresponde a magnitudes entre 7 y 16 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 SW 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.

9.- **SITIOS DE ATRAQUE**

El Puerto cuenta con tres frentes de atraque:

- a) **El Frente de Atraque N° 1:** Corresponde a los Sitios N° 1, N° 2 y el Sitio de Pesqueros de la Empresa Camanchaca, los cuales se encuentran ubicados en el Molo de Abrigo y son administrados por la Empresa Portuaria de Iquique (EPI). Cuenta con certificación ISPS

para operar 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 éstos.

- b) **El Frente de Atraque N° 2:** Corresponde al Sitio N° 3, ubicado en la parte Weste del espigón. La orientación general de este frente de atraque es al 029°-209°.
- c) **Frente de Atraque N° 3:** 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 Iquique Terminal Internacional (ITI). Cuenta con certificación ISPS para carga y descarga de contenedores, rodados, carga general, químicos y graneles sólidos y líquidos.
- d) **Descripción de los Sitios de Atraque**
- 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.

9.1.- VARADERO ASTILLERO MARCO CHILENA

- a) 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 mts para calado máximo).
Desplazamiento : 1.000 toneladas.

- b) 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 de Arqueo Bruto (*Gross Tonnage*).

- c) 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.
- d) Las maniobras se autorizan sólo en pleamar y con luz diurna. Para las naves en la máxima condición autorizada de operación será obligatoria la ejecución de la maniobra con dos Prácticos.
- e) El área de maniobra de la dársena y el sitio de atraque deberán estar libre de obstáculos como pesqueros, pangas, yomas, etc.
- f) 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.
- g) El sector del denominado Ex Muelle CORFO, se encuentra inhabilitado, por lo que no está autorizado su empleo.

9.2. CORRIDA DE NAVES EN SUS SITIOS

- a) En los Frentes de Atraque N° 1, N° 2 y N° 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 largar la totalidad de las espías en forma simultánea.
- b) Todo movimiento de buque mayor a 60 metros, se considerará cambio de sitio y se realizará con Práctico y apoyo de remolcador según resolución y deberá ser solicitada de acuerdo al Sistema Integral de Atención a la Nave (SIAN), como “desamarre” y posterior “amarre”.

Por razones de seguridad y de acuerdo a las condiciones meteorológicas del momento, el Capitán de Puerto podrá disponer la obligatoriedad del empleo de Práctico para corrida de nave.

10.- TERMINALES MARÍTIMOS PETROLEROS

Los límites operaciones en el Amarre y Permanencia en los Terminales Marítimos, se indican a continuación:

AMARRE

Vientos : Hasta 15 nudos.
Corriente : 0,5 nudos.
Altura Ola : 0,5 metros.

PERMANENCIA

Viento : Hasta 20 nudos.
Corriente : 0,5 nudos.
Altura Ola : 1,5 metros.

TERMINAL	CALADO	ESLORA	DESPLAZAMIENTO	AMARRE Y DESAMARRE
PETROBRAS	12,39 mts.	183,4 mts.	54.963 ton.	<ul style="list-style-type: none"> • Amarre sólo diurno y sin nave en Terminal Copec. • Desamarre sin restricción.
COPEC	12,80 mts.	229 mts.	82.850 ton.	<ul style="list-style-type: none"> • Sólo diurno y sin nave en Terminal PETROBRAS. • Desamarre sin restricción.

10.1. TERMINAL COPEC:

- a) 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, kerosene y combustible pesado FO, 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.

- b) Las naves quedan amarradas a este Terminal Marítimo con dos anclas y dos espías a cada una de las tres boyas ubicadas a popa.
- c) 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

- d) 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.
- e) 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.

10.2. TERMINAL PETROBRAS

- a) El Terminal Marítimo PETROBRAS se encuentra ubicado en las siguientes coordenadas geográficas:

L: 20°11'47" S G: 070°08'38" W

Diseñado para la transferencia de productos líquidos livianos, gasolina de 93 y 97 octanos, petróleo diesel, kerosene y combustible pesado FO, 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.

- b) Las naves quedan amarradas a este Terminal Marítimo con dos anclas y dos espías a cada una de las tres boyas ubicadas a popa.
- c) 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

- d) 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.
- e) 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.
- f) Debido a la cercanía de ambos terminales petroleros, antes de iniciar la maniobra de entrada al Terminal Petrobras, como a la largada de éste, se deberá exigir y verificar que el boyarín indicador de la posición del extremo del flexible en el Terminal Copec, esté 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.

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 con 11 paños útiles de cadena por cada banda, su diámetro, peso por paño y ruptura serán acuerdo a las características propias de cada nave y su construcción, las cuales deberán permitir un fondeo y permanencia segura en el Terminal Marítimo Petrolero.
- d) La proa queda orientada al 270° verdadero, aproximadamente.
- e) Debido a la cercanía de ambos terminales, existiendo un buque amarrado a un terminal, no podrá amarrar un buque al otro terminal.

11.- CONDICIONES LÍMITES PARA LAS NAVES

SITIO	BITAS / LONGITUD	CALADO MÁXIMO	LÍMITES DE OPERACIÓN
1	1 a 7 7 a 14 399mts.	<ul style="list-style-type: none"> • 9,30 mts. (30'06"), sin separadores. • 10,5 mts., para amarre con separadores. 	<ul style="list-style-type: none"> • Máx. eslora 275 mts. con separadores, ocupando 16 mts. de bita N° 1 a bita N° 0.
2		<ul style="list-style-type: none"> • 9,30 mts. (30'06"). 	<ul style="list-style-type: none"> • Máx. eslora 140 mts. con Sitio 1 ocupado, con buque de manga 32.26 mts. y sin separadores.
Sitio Pesquero	14 a 18 130mts.	<ul style="list-style-type: none"> • 8.00 mts. (26'03"). 	<ul style="list-style-type: none"> • Solo descarga de pescado fresco. No podrán abarloadse más de 2 pesqueros a los pontones de descarga.
3	19 a 30 300 mts.	<ul style="list-style-type: none"> • Bita 19 + 25 mts= 6,9 mts. • Bita 20 + 05 mts= 8,3 mts. • Bita 20 + 15 mts= 8,8 mts. • Bita 20 + 25 mts= 9,1 mts. • Bita 21 a 30mts= 9,3 mts. 	<ul style="list-style-type: none"> • Máx. eslora 270 mts. para 9,3 mts. de calado desde bita 21 a bita 30. • Naves mayores a 270 mts., según calado máx., en bitas.
4	33 a 47 294 mts.	<ul style="list-style-type: none"> • 11,4 mts. 	<ul style="list-style-type: none"> • Máx. eslora 348,5 mts. con uso de boya. • Buques hasta 245 mts. no deben sobrepasar 5 mts. al Sur bita N° 45. • Buques sobre 245 mts., no deben sobrepasar la bita N° 44 en más de 17 mts.

12.- 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, ITI y Terminal COPEC.
- 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 el Puerto de Iquique no está autorizado el uso del Reloj de Marea para aquellos frentes de atraque y terminales que no cuenten con Estudio de Maniobrabilidad aprobado.
- e) Está autorizado la entrega de combustible a naves fondeadas dentro del límite del puerto en la siguiente posición L: 20°11,5' S (20°11'30" S) y G: 070°09',1' W (070°09'06" W), ubicado al 032° y 1.170 yardas. (5,78 cables) del faro Punta Molo. 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 N° 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 de Empresa Portuaria de Iquique (EPI), Iquique Terminal Internacional (ITI), Terminal Copec y Terminal Petrobras, el verificar que el área de maniobras para los Sitios N° 1, N° 2, N° 3, N° 4 y terminales petroleros respectivamente estén despejados de

pesqueros u otras embarcaciones en todo momento para efectuar maniobras de amarre o desamarre, debiendo comunicar a la AA.MM. 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 (EPI) e Iquique Terminal Internacional (ITI), 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 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 N° 1, N° 2, N° 3, N° 4, Terminal Copec y Terminal Petrobras, se suspenderá desde y hacia el interior de la dársena del puerto, todo movimiento de embarcaciones pesqueras y/o menores.
- ñ) Por razones de seguridad, espacio para maniobra disponible en la dársena y al no contar con Estudio de Maniobrabilidad aprobado, estando buques amarrados simultáneamente al lado norte del Sitio N° 3 y al Sitio N° 1 (entre bita 1 a la bita 7), no se autorizan las maniobras de amarre y desamarre en la parte sur del Sitio N° 3 o al Sitio N° 2.
- o) 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.
- p) Los pesqueros que recalen o zarpen del puerto deben estar en escucha permanente en canal 14 ó 16 de VHF, para coordinación de maniobras.

- q) Sólo se permitirán maniobras simultáneas de amarre y/o desamarre, cuando éstas se realicen en el Frente de Atraque N° 1 ó N° 2 y un terminal petrolero.
- r) Encontrándose una nave próxima a rematar sus operaciones de carga y/o descarga (máximo 02 hrs.) y existiendo 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 según su eslora, práctico abordó y previa evaluación del Capitán de Puerto, por un período máximo de 02 hrs.

13.- AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Como referencia para efectuar la recalada, aproximación a la zona de Estación de Práctico, aproximación a sitios de atraque y terminales petroleros, la bahía cuenta con las siguientes ayudas a la navegación:

Faro Extremo Molo de Abrigo

Nº Nacional: 18, G-1968.

Posición: L: 20°12,0´ S y G: 070°09,4´ W.

Característica y Color: D.R, 10 seg.

Alcance: 14 millas.

Baliza Luminosa Espigón de Atraque NE

Nº Nacional: 19, G-1969.

Posición: L: 20°12,2´ S y G: 070°09,3´ W. Se encuentra al Norte del Sitio Nº 4 en el extremo NE del espigón de atraque.

Característica y Color: F.R.

Alcance: 0,5 millas.

Baliza Luminosa Espigón de Atraque NW

Nº Nacional: 19-A, G-1969-2.

Posición: L: 20°12,2´ S y G: 070°09,3´ W. Se encuentra al Norte del Sitio Nº 3 en el extremo NW del espigón de atraque.

Característica y Color: F.V.

Alcance: 0,5 millas.

Baliza Luminosa Roca Patilliguaje

Nº Nacional: 20, G-1972.

Posición: L: 20°12,4´ S y G: 070°09,2´ W. Se encuentra sobre la Roca Mencionada.

Característica y Color: Gr.D.V.C. (2+1), 14 seg.

Alcance: 5 millas.

Faro Península Serrano

Nº Nacional: 24, G-1974-3.

Posición: L: 20°12,4´ S y G: 070°09,6´ W. Se encuentra ubicada en el centro de la península del mismo nombre.

Característica y Color: D.B., 12 seg.

Alcance: 19 millas.

Enfilación de Acceso al Muelle de Pasajeros Anterior

Baliza Luminosa Anterior

Nº Nacional: 22, G-1974.

Posición: L: 20º12,6´ S y G: 070º09,3´ W.

Característica y Color: F.R.

Baliza Luminosa Posterior

Nº Nacional: 23, G-1974-1.

Posición: Al 197º y a 43 metros de la Anterior.

Característica y Color: F.R.

Referencia: Carta SHOA 1211, Dátum SAD69, 10ª Edición, del 30 de septiembre de 1988.

Publicación SHOA: 3001 – 3007.

14.- LIMITACIONES OPERATIVAS DE LOS SITIOS DE ATRAQUE

Hasta que no cuenten con un estudio de maniobra aprobado los límites operacionales para los Sitios de Atraque 1, 2 y 3 son:

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

Corriente : 0,5 nudos.

Altura Ola : 0,5 metros.

Conforme a lo dispuesto en los estudios de maniobra aprobados, los límites operacionales del Sitio 4 son:

Naves hasta 270 metros de eslora

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

Corriente : 0,5 nudos.

Altura Ola : 0,5 metros.

Naves mayores a 270 hasta 304 metros de eslora

Vientos: hasta 12 nudos.

Corriente : 0,4 nudos.

Altura Ola : 0,5 metros.

Naves mayores a 304 hasta 348,5 metros de eslora

Vientos: hasta 14 nudos.

Corriente : 0,2 nudos.

Altura Ola : 0,5 metros.

15.- SERVICIOS DE APOYO A LA MANIOBRAS

15.1. REMOLCADORES

- a) 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.

- b) Los remolcadores deben estar dotados de dos hélices de tornillo, ya sea de paso fijo, controlable ó Schottel Drives, excepto si son cicloidales del tipo Voith-Schneider ó Kirsteng-Boeing.
- c) 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.
- d) Los remolcadores deben tener habilitado y operativo desde el Puente de Gobierno el sistema de gancho de escape para largar los cabos.
- e) Los remolcadores deben tener habilitado un sistema de comunicación operación “Manos Libres “.
- f) 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.

15.2. LANCHAS

- a) 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 O-80/011, de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, con vigencia hasta 10 de Septiembre de 2020, fecha en la cual deberán cumplir con la nueva Circular O-080/022, de fecha 06 de febrero de 2014.

En caso de efectuar transformaciones mayores que signifique ampliar su vida útil o cambiar sus características, éstas se registrarán por la presente Circular. En todo caso estas embarcaciones, deberán dar cabal cumplimiento a más tardar, el 10 de septiembre de 2020, a los requerimientos de la presente Circular O-080/022.

Independiente a lo indicado en punto anterior, existen medidas que sí deberán ser implementadas al cabo de 12 meses (ver punto IV, Letra C, Circular O-080/022)

- b) Es obligatorio el uso de lanchas, debidamente aprobadas por la Autoridad Marítima para las faenas de amarre, desamarre y practicaje. Las lanchas tendrán una dotación de un patrón y dos ayudantes.
- c) Para lanchas que operen con buques petroleros deberán contar con defensas apropiadas para operar con este tipo de buques.
- d) Las embarcaciones deben poseer dos equipos de comunicaciones y cumplir con lo estipulado en el Punto N° 15.1, letras a) y c).

- e) Deben poseer dos bicheros resistentes y contar con cabos, cuchillo y otros elementos que sean necesarios para las faenas de amarre y desamarre.

15.3. 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:

- a) 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.
- b) Para el amarre y desamarre de naves de eslora superior a 150 metros y menor a 170 metros y hasta 16.000 de Arqueo Bruto (*Gross Tonnage*), 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 o igual 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.
- c) 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 o igual a 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.
- d) 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 metros 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.
- e) 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 emplearán tres remolcadores del tipo A.S.D., que en conjunto proporcionen un total no inferior a 130 TM de Bollard Pull.

Para el desamarre de naves con proa Norte de eslora superior a 270 metros hasta 304 metros de eslora, que cuenten con empujador de proa (Bow Thruster) operativo con una potencia mínima no inferior a 2500 KW – B.P. 37,5 MT, se empleará un remolcador de tipo A.S.D., con una potencia mínima no inferior a 45 TM de Bollard Pull, siempre y cuando el viento con componente atracante no sea superior a 7 nudos.

- f) Para el amarre y desamarre de naves de eslora superior a 304 metros hasta 348,5 metros de eslora, que cuenten con empujador de proa (Bow Thruster) operativo, se emplearan dos remolcadores de tipo A.S.D., con una potencia mínima no inferior a 45 TM de Bollard Pull cada uno.

Para el desamarre de naves con proa Norte de eslora superior a 304 metros hasta 348,5 metros de eslora, que cuenten con empujador de proa (Bow Thruster) operativo con una potencia mínima no inferior a 2500KW-B.P. 37,5 MT, se empleará un remolcador de tipo A.S.D., con una potencia mínima no inferior a 45 TM de Bollard Pull, siempre y cuando el viento con componente atracante no sea superior a 7 nudos.

En caso que la nave no cuente con empujador de proa (Bow Thruster) operativo, tanto para el amarre y desamarre, se emplearan 3 remolcadores de tipo A.S.D., con una potencia mínima no inferior a 45 TM de Bollard Pull cada uno.

- g) Para el amarre de naves del Tipo PCC (Pure Car Carrier o RO/RO), de eslora igual o superior a 170 metros, que recalen al Sitio N° 3 de ITI (Frente Atraque N° 2) con proa al norte y encontrándose el Sitio N° 1 ó N° 2 de EPI ocupados (Frente de Atraque N° 1), se emplearán dos remolcadores del tipo A.S.D.
- h) Para el amarre o desamarre de naves dependiendo de la eslora y que se encuentren con su máquina principal inoperativa, se emplearán 2 ó 3 remolcadores, siendo a lo menos dos del tipo A.S.D.
- i) 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.

- j) Todos los patrones de Remolcadores y Lanchas de Práctico que operan el Puerto de Iquique en las maniobras de amarre y desamarre de naves desde eslora superior a 304 metros, deberán contar con la respectiva resolución de habilitación para operar, emitida por la Capitanía de Puerto de Iquique.

16.- CONDICIONES DE MAL TIEMPO O CIERRE DE PUERTOS:

Se establecerán cinco condiciones de mal tiempo para las operaciones portuarias: Tiempo Variable, Mal tiempo, Temporal, Cerrazón de Niebla y Marejadas.

- 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. Las naves deben 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. Las naves deben 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.

- d) Cerrazón de Niebla

Se establecerá con visibilidad inferior a 500 metros, utilizándose como referencia la boya ubicada al norte del Sitio N° 4 de ITI, observada desde la Capitanía de Puerto. Dispuesta esta condición de tiempo, se verificará si limita las operaciones portuarias como la transferencia de carga a través de grúas de muelle o de las naves, como asimismo las maniobras de atraque, desatraque, amarre a terminales petroleros, entrada y salida de Astilleros Marco Chilena.

e) Marejadas

El aviso de marejadas es una condición especial, no necesariamente asociada con viento, donde normalmente producto del persistente y fuerte viento en la zona sur u área oceánica se genera un tren de olas, generalmente del SW, que afecta con incremento de la rompiente al borde costero. Dentro de los lugares protegidos como frentes de atraque, se percibe como diferencias rápidas de la altura de mar, lo cual provoca sobre esfuerzos a las maniobras de amarre, fondeo y movimientos de las naves. Dicha condición puede generar cortes de espías, garreos, movimientos de las cargas, golpes contra defensas, entre otras, lo cual motiva a establecer el cierre del puerto cuando la variación sobrepase los 0,5 metros.

17.- OTRAS INFORMACIONES

- a) Batimetrías de los Sitios de Atraque N° 1 y N° 2, de diciembre de 2008, Sitio de Atraque N° 3, de diciembre de 2012 y Sitio de Atraque N° 4, de octubre de 2005, aprobadas por el Servicio Hidrográfico Oceanográfico de la Armada.
- b) Resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.600/03/1163 Vrs., de fecha 01 de diciembre de 2009, que "Aprueba provisoriamente la actualización del Estudio de Maniobrabilidad para el Sitio N° 1 del Puerto de Iquique con separadores".
- c) Resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.600/66, de fecha 09 de enero de 2009, que "Aprueba Estudio de Maniobrabilidad para Terminal Petrobras".
- d) 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.
- e) Resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.600/03/385, de fecha 04 de abril de 2014, que "Aprueba Definitivamente el Estudio de Maniobrabilidad para Naves de 348,5 metros de eslora, Sitio 4, Puerto de Iquique".
- f) Resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.600/03/1159, de fecha 24 de octubre de 2014, que "Aprueba Definitivamente Adendum al Estudio de Maniobrabilidad para el sitio 4 de ITI, Nave Portacontenedores de 348,5 metros de eslora.

18.- PUNTOS DE CONTACTO

EMPRESA PORTUARIA DE IQUIQUE (EPI)

Gerente General EPI

- Nombre : Luis Alfredo Leiton Arbea.
- Teléfono : 57 – 2400100.
- E-mail : Alfredo.leiton@epi.cl

- Dirección : Av. Jorge Barrera N° 62, Iquique.

Gerente de Operaciones EPI

- Nombre : Ruben Castro Hurtado.
- Teléfono : 57 – 2400100.
- E-mail : ruben.castro@epi.cl
- Dirección : Av. Jorge Barrera N° 62, Iquique.

Jefe Operaciones EPI

- Nombre : Marianella Cabrera Llanos.
- Teléfono : 57 – 2400103 / 09 - 65196500.
- E-mail : mcabrera@epi.cl
- Dirección : Av. Jorge Barrera N° 62, Iquique.

IQUIQUE TERMINAL INTERNACIONAL (ITI)

Gerente General ITI

- Nombre : Manuel Cañas Estévez.
- Teléfono : 57 – 2396107.
- E-mail : mcañas@iti.cl
- Dirección : Esmeralda 340, Oficina 720 - Edificio Esmeralda – Iquique.

Gerente de Operaciones ITI

- Nombre : Henry Balboa Luna.
- Teléfono : 57 – 2396033.
- E-mail : hbaloa@iti.cl
- Dirección : Esmeralda 340, Oficina 720 - Edificio Esmeralda – Iquique.

Superintendente de Operaciones ITI

- Nombre : Ricardo Marín Mondaca.
- Teléfono : 57 – 2396023.
- Celular : 85962435.
- E-mail : rmarin@iti.cl
- Dirección : Esmeralda 340, Oficina 720 - Edificio Esmeralda – Iquique.

Superintendente de Terminales ITI

- Nombre : Humberto Paredes Berrocal.
- Teléfono : 57 – 2396097.
- Celular : 63940857.
- E-mail : hparedes@iti.cl
- Dirección : Esmeralda 340, Oficina 720 - Edificio Esmeralda – Iquique

TERMINAL COPEC

Gerente General COPEC

- Nombre : Lorenzo Gazmuri Schleyer.
- Teléfono : 02-26907403.
- E-mail : lgazmuri@copec.cl

- Dirección : Agustinas #1382, Santiago.

Gerente de Operaciones COPEC

- Nombre : Lorena Oliver Jerez.
- Teléfono : 02-26907626.
- E-mail : loliver@copec.cl
- Dirección : Agustinas #1382, Santiago.

Jefe Terminal COPEC

- Nombre : Jaime Bravo Soto.
- Teléfono : 57-2420302.
- Celular : 98269627
- E-mail : jbravo@copec.cl
- Dirección : Manzana A, sitio 9-A y 9-B, Barrio Industrial, Iquique.

TERMINAL PETROBRAS

Gerente Operaciones y Logística PETROBRAS

- Nombre : Walter Cavalcanti Neves.
- Teléfono : 02-23283781.
- E-mail : walter.cavalcanti@petrobras.com
- Dirección : Av. Cerro Colorado N° 5240 - Piso 12 - Las Condes – Santiago.

Gerente Logística de Terminales PETROBRAS:

- Nombre : Pablo Munita Del Solar.
- Teléfono : 02-23283722
- Email : pablo.munita@petrobras.com
- Dirección : Av. Cerro Colorado N° 5240 - Piso 12 - Las Condes – Santiago.

Jefe Terminal PETROBRAS

- Nombre : William Flores Ramos.
- Teléfono : 57 – 2414130.
- Celular : 98217665.
- E-mail : william.flores@petrobras.com
- Dirección : Santa Rosa de Huara, sitio N° 36, manzana “D”, Barrio Industrial, Iquique.

ASTILLERO MARCO

Gerente General

- Nombre : René Suazo Avilés.
- Teléfono : 57-2532500.
- E-mail : rsuazo@marco.cl
- Dirección : Astilleros Marco Chilena Ltda., Recinto Portuario S/N Iquique.

Jefe de Producción

- Nombre : Alejandro Flores Valdebenito.
- Teléfono : 51-2532500.

- E-mail : gerencia@marco.cl - aflores@marco.cl
- Dirección : Astilleros Marco Chilena Ltda. , Recinto Portuario S/N Iquique.

II.- **DERÓGASE**, la Resolución C.P. (IQQ.) N° 12600/83, de fecha 30 de septiembre de 2013, C.P. (IQQ.) N° 12.600/102, de fecha 10 de diciembre de 2013 y Resolución C.P. (IQQ.) N° 12.600/43, de fecha 17 de Abril de 2014, como asimismo, toda otra disposición especial relativa a algún sitio en particular o terminal marítimo del puerto de Iquique.

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

(FIRMADO)

GASTÓN GUERRERO LÓPEZ
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE IQUIQUE

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- D.S. y O.M.
- 2.- D.I.M. Y M.A.A.
- 3.- G. M. IQQ.
- 4.- Usuarios Marítimos (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 mayores a 270 hasta 304 mts eslora:

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

Naves mayores a 304 hasta 348,5 mts eslora:

Vientos: hasta 14 nds. **Corriente/** 0,2 nds. **Alt. Marejada/** 0,5 mts.

Vientos: hasta 7 nds. (componente atracante) **Corriente/** 0,2 nds. **Alt. Marejada/** 0,5 mts., sólo para desamarre naves proa Norte con un remolcador.

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	
				COPE C	PETROBRAS
MENOR 100 CON B-T SIN B-T	1	1CON B-P 15 TM.	1	1	1
100 A 150 CON B.T. MAYOR A 800 HP. SIN B.T. O MENOR A 800 HP.	1	1CON B-P 26 TM. 2CON B-P 26 TM.	1. / 2	1	1 ASD + 1 B-P 26 TM
MAYOR A 150 A MENOR 170 B.T. MAYOR A 1.000 HP. SIN B.T., MENOR O IGUAL A 1.000 HP.	1	1ASD. 1ASD + 1 DE 30 TM B-P.	1. / 2	1	1 ASD + 1 B-P 30 TM
170 A MENOR 200 CON B.T. MAYOR A 1.300 HP. CON B.T. MENOR O IGUAL A 1.300 HP. NAVE SIN B.T.	1	1ASD. 1ASD + 1 B-P 30 TM. 2ASD.	1. / 2	1	1 ASD + 1 B-P 30 TM
ENTRE 200 Y MENOR A 220	1	2ASD.	1	1 ASD	NO
ENTRE 220 Y HASTA 270 AMARRE DESAMARRE PROA NORTE DESAMARRE PROA SUR	2	2ASD. 1ASD + 1 B-P 30 TM. 1ASD + 1 B-P 30 TM.			NO
MAYOR A 270 Y HASTA 304 B.T. MAYOR A B-P 36 TM B.T. MENOR O IGUAL A B-P 36 TM DESAMARRE PROA NORTE B.T. MAYOR A B-P 37,5 TM	2	2ASD. 2ASD + B.T. > B-P 130 TM 3ASD. 3ASD > B-P 130 TM. 1ASD = B.P. >= 45 TM,			NO

(FIRMADO)
GASTÓN GUERRERO LÓPEZ
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE IQUIQUE

DISTRIBUCIÓN:
IDEM. DOC. CONDUCTOR.