

HABILITA LA OPERACIÓN DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA.

ANTOFAGASTA, **09 DE ENERO DE 2017.**

VISTO: Lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de fecha 25 de Julio de 1953; D.L. N° 2.222 de 1978 y sus modificaciones; el D.S. (M.) N° 1340 bis, del 14 de Junio de 1941, modificado por D.S. (M.) N° 359, del 27 de Abril de 1963, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina de las Naves y Litoral de la República; el Artículo 13, Inciso 2° del Reglamento sobre Concesiones Marítimas, aprobado por D.S. (M.) N° 660 de 1988 y sus modificaciones; el D.S. (M.) N° 397, del 8 de Mayo de 1985, Reglamento de Practicaje y Pilotaje y sus modificaciones posteriores; el D.S. (M.) N° 991 del 26 de Octubre de 1987, que fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto de la República y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente;

R E S U E L V O:

HABILÍTASE, las condiciones operacionales de la siguiente Instalación Portuaria:

1.- Nombre del Puerto

Puerto de Antofagasta.

2.- Descripción General

Terminal el cual está constituido por una poza abrigada por un molo de abrigo compuesto por dos tramos, un malecón de costa y un contramolo por el Norte.

El primer tramo de molo de abrigo arranca desde la costa en dirección casi perpendicular buscando la profundidad adecuada y tiene una longitud aproximada de 590 metros por su lado exterior.

El segundo tramo, orientado aproximadamente de Sur a Norte, tiene una longitud de 760 metros, también por su lado exterior.

El contramolo también perpendicular a la costa tiene una longitud aproximadamente de 188 metros, cierra la poza por el Norte. La boca de acceso a la poza entre el extremo del molo de abrigo y el extremo del contramolo es de aproximadamente 239 metros.

El Puerto de Antofagasta consta de dos Terminales con 7 sitios de atraque, una zona de embarcadero y embarcaciones menores.

El Frente de Atraque N° 1 (Sitios N° 1-2-3): Transferencia de contenedores, carga general, graneles sólidos y pasaje.

El Frente de Atraque N° 2 (Sitios N° 4-5) y N° 3 (Sitios N° 6-7) están destinados principalmente a la transferencia de contenedores, carga general y graneles sólidos.

3.- Ubicación geográfica

Se encuentra ubicado en la Segunda Región de Antofagasta, en la ciudad de Antofagasta e inserto en la Rada del mismo nombre, en Latitud 23° 38' Sur; Longitud 070° 24' Weste. Éstas ubicaciones están indicadas en la carta SHOA N° 2111, 3ª Edición, del 15 de Octubre de 1982, actualizada el 15 de Abril de 2014, con sistema de referencias PSAD-56.

4.- Propietario

Empresa Portuaria Antofagasta (EPA), Sitios N° 1 al N° 3.
Concesionario: Antofagasta Terminal Internacional (ATI), Sitios N° 4 al N° 7.

5.- Estación de Espera de Prácticos

- a) Un área circular de 3 cables de radio, cuyo centro se encuentra situado al 317° y 6 cables del Faro Extremo Molo de Abrigo.
- b) Para naves sobre 250 metros de eslora. Ubicada en demarcación 343° y a 1,5 millas del Faro Extremo Molo de Abrigo, con un radio de 3 cables. Lat. 23° 37' 21" Sur; Long. 070° 25' 00" Weste.

Queda expresamente prohibido fondear en la Estación de Espera de Prácticos.

La Estación de Espera de Prácticos debe permanecer siempre libre de naves y embarcaciones, objeto permitir una segunda aproximación de las naves que estén recalando.

Ref.: Carta SHOA N° 2111, 3ª Edición, 15 de Octubre de 1982, actualizada el 15 de Abril de 2014.

6.- Zona de Fondeo a la Gira

El área marítima graficada en la carta SHOA N° 2111, 3ª Edición, 15 de Octubre de 1982, actualizada el 15 de Abril de 2014, de acuerdo al siguiente cuadro:

Punto Fondeo	Del	Carta SHOA N° 2111, Editada 1982, Punto Datum: PSAD-56 Actualizada el 15 de Abril de 2014			
		Demarcación	Profundidad	Distancia	Latitud-Longitud
1	Faro Molo	006°	50 mts.	1,74 millas	L: 23° 36' 48" S G:070° 24' 12" W
2	Faro Molo	005°	50 mts.	1,24 millas	L: 23° 37' 18" S G:070° 24' 18" W
3	Faro Molo	202°	50 mts.	8,4 cables	L: 23° 39' 18" S G:070° 24' 46" W
4	Faro Molo	200°	30 mts.	1,34 millas	L: 23° 39' 48" S G:070° 24' 54" W
5	Faro Molo	206°	64 mts.	1,70 millas	L: 23° 40' 05" S G:070° 25' 14" W
6	Faro Molo	216°	50 mts.	1,68 millas	L: 23° 40' 26" S G:070° 25' 45" W

7.- Límites del Puerto

El polígono que se forma uniendo los siguientes puntos geográficos:

- 1) Latitud 23° 38' 44" Sur; Longitud 070° 24' 18" Weste (081° y a 2,2 cables de Faro Molo)
- 2) Latitud 23° 37' 00" Sur; Longitud 070° 24' 46" Weste (353° y a 1,8 millas de Faro Molo)
- 3) Latitud 23° 37' 00" Sur; Longitud 070° 25' 20" Weste (337° y a 1,91 millas de Faro Molo)
- 4) Latitud 23° 39' 00" Sur; Longitud 070° 25' 20" Weste (253° y a 7,8 cables de Faro Molo).
- 5) Latitud 23° 39' 20" Sur; Longitud 070° 24' 12" Weste (152° y a 6,3 cables de Faro Molo)

Ref.: Carta SHOA N° 2111, 3ª Edición, 15 de Octubre de 1982, actualizada el 15 de Abril de 2014.

8.- Características meteorológicas y ambientales generales en el puerto

a.- Dirección y velocidad del viento predominante

Los vientos predominantes en la bahía son generalmente del Sur y Surweste, en condición extrema vientos de 14 a 20 nudos; en condición normal (predominante) vientos con intensidades de 14 nudos y condición calma vientos de 8 nudos en cualquier dirección.

b.- Dirección y velocidad de la corriente

Se experimenta una corriente permanente por la costa que se desliza en dirección Surweste, condición máxima de 0,3 nudos con vientos de 20 nudos; condición normal de 0,2 nudos con vientos de 14 nudos y condición calma de 0,15 nudos.

c.- Altura de la ola

1,5 metros con dirección Norweste.

d.- Amplitud de la marea

El puerto se ubica en una costa abierta, por lo que su oscilación mareal se caracteriza por ser de amplitud moderada y del tipo semi-diurna con desigualdad diurna, es decir, su período característico es el lunar de aproximadamente 12,42 horas y a diario se presentan dos pleamares y dos bajamares con amplitudes levemente distintas. A continuación, se detalla en la siguiente tabla, la oscilación mareal del Puerto de Antofagasta:

ALTURA DE MAREA	METROS (NRS)
Mayor Pleamar	+1,74
Promedio de las Pleamares	+1,20
Nivel medio del mar	+0,80
Promedio de las Bajamares	+0,41
Menor Bajamar	+0,09

e.- Tipo de fondo

El lecho marino del Puerto está compuesto por rocas de relleno (clastos sueltos), aparentemente de origen artificial, sectores con roca consolidada (roca basal) y otros sectores con depósitos de arena.

Ref.: Carta SHOA N° 2111, 3ª Edición, 15 de Octubre de 1982, actualizada el 15 de Abril de 2014.

9.- Sitios o Frentes de Atraque y Boyas

Para todos los efectos, se define como:

- Frente de Atraque N° 1, el tramo comprendido por los Sitios N° 1, 2 y 3.
- Frente de Atraque N° 2, el tramo comprendido por los Sitios N° 4 y 5.
- Frente de Atraque N° 3, el tramo comprendido por los Sitios N° 6 y 7.

Frente de Atraque N° 1		Sitio N° 1	Sitio N° 2	Sitio N° 3
a.-	Extensión	200 mts.	200 mts.	200 mts.
b.-	Orientación	Norte a Sur	Norte a Sur	Norte a Sur
c.-	Boyas	N/C	N/C	N/C
d.-	Ductos	N/C	N/C	N/C

Frente de Atraque N° 2		Sitio N° 4	Sitio N° 5
a.-	Extensión	127 mts.	185 mts.
b.-	Orientación	300°-120°	300°-120°
c.-	Boyas	N/C	N/C
d.-	Ductos	N/C	N/C

Frente de Atraque N° 3		Sitio N° 6	Sitio N° 7
a.-	Extensión	130 mts.	260 mts.
b.-	Orientación	355°-175°	355°-175°
c.-	Boyas	N/C	N/C
d.-	Ductos	N/C	N/C

Ref.: Carta SHOA N° 2111, 3ª Edición, 15 de Octubre de 1982, actualizada el 15 de Abril de 2014.

10.- Terminales Marítimos

No corresponde.

11.- Condiciones límites para las naves

Frente de Atraque N° 1		Sitio N° 1	Sitio N° 2	Sitio N° 3
a.-	Eslora máxima	200 mts.	200 mts.	200 mts.
b.-	Calado máximo	8,5 mts. *9,14 mts.(R.M.)	7,9 mts.	7,9 mts.
c.-	Manga máxima	Sin restricción	Sin restricción	Sin restricción
d.-	Cantidad de bitas	7	7	8

e.- Condiciones o restricciones particulares de operación para el Frente de Atraque N° 1 (Sitios 1, 2 y 3):

- Los parámetros de esloras, calados, remolcadores, prácticos, lanchas, amarradores, ola y viento para cada uno de los sitios se indican en Anexo "A".
- En caso que se efectúe maniobra de atraque o desatraque del Sitio N° 5, se deberá mantener desocupado el Sitio N° 3, por lo menos 90 metros lineales desde el extremo Sur (bita 26), hacia el Norte. Lo anterior, objeto permitir maniobrabilidad de remolcadores.
- Atraque por estribor de preferencia (Sitios 1-2-3), con giro en la poza objeto mantener Proa Norte. Sin embargo, las naves podrán atracar por babor si lo requieren.

	Frente de Atraque N° 2	Sitio N° 4	Sitio N° 5
a.-	Calado máximo	8,7 mts	12,0 mts.
b.-	Eslora máxima	80 mts.	224 mts.
c.-	Manga máxima	Sin restricción	Sin restricción
d.-	Cantidad de bitas	3	9

e.- Condiciones o restricciones particulares de operación para el Frente de Atraque N° 2 (Sitios 4 y 5):

- Para las maniobras de atraque y desatraque del Sitio N° 5, se deberá dejar libre un espacio de 90 metros desde el extremo Sur del Sitio N° 3 (Bita 26), hacia el Norte.
- Para atraque al Sitio N° 5, se requerirá que las Bitas 47 a la 49 estén desocupadas.

	Frente de Atraque N° 3	Sitio N° 6	Sitio N° 7
a.-	Eslora máxima	100 mts.	337 mts.
b.-	Calado máximo	8,8 mts.	11,6 mts.
c.-	Manga máxima	Sin restricción	Sin restricción
d.-	Cantidad de bitas	5	19

e.- Condiciones o restricciones particulares de operación para el Frente de Atraque N° 3 (Sitios 6 y 7):

- Podrán amarrar dos naves al Sitio N° 7, debiendo cumplir las siguientes condiciones:
 - Las esloras de cada una de las naves no pueden sobrepasar los 160 metros.
 - Deberán amarrar proa con proa.
 - Se deberá usar 2 remolcadores azimutales para el amarre y 2 remolcadores azimutales para el zarpe.
 - Si la popa de la nave amarrada sobresale el vértice Sur del Sitio N° 7 (bita N° 52), la eslora máxima para maniobrar en el Sitio N° 5 se restringe a 180 metros.
 - Se deberá cumplir con el Diagrama de Amarre, conforme esquema indicado en Anexo "B", teniendo especial resguardo en evitar que las espías de ambos buques se entrecrucen.

- Para maniobras de operación de naves de 281 a 337 metros de eslora en el Sitio N° 7, deberá cumplir:
 - Nave debe atracar proa Sur; estribor a muelle, sin sobrepasar extremo vértice Sur del sitio (para naves de 337 mts. eslora).
 - El Terminal deberá disponer de instrumental que provea a los Prácticos de Información de vientos, corriente y ola en tiempo real. (Mareógrafo, Correntómetro y Anemómetro).
 - ATI deberá entregar PPU (Portable Pilot Unit) a los prácticos para empleo de apoyo electrónico.
 - Las bitas del Sitio N° 7 corresponden a las bitas N° 54 a la 67, más las del molo (N° 68 a 71).

12.- Condiciones específicas de operación en la Instalación Portuaria

- a.- **Atraque y desatraque:** El Puerto de Antofagasta está habilitado para maniobrar las 24 horas del día, mientras se mantenga operativo el balizamiento instalado.
- b.- **Bandas de atraque:** Ambas bandas para todos los sitios (detalle especificado en Anexo "A").
- c.- **Maniobras simultáneas:** No se autorizan maniobras simultáneas en la dársena.
- d.- **Maniobras de abarloadamiento:** Las únicas naves autorizadas a realizar ésta maniobra, serán las que efectúen reaprovisionamiento de combustible. Para lo anterior, las naves que presten dicho servicio, deberán contar con la respectiva resolución de autorización. No se efectuarán maniobras de abarloadamiento a la gira.
- e.- **Rancho de naves:** La Agencia de Naves correspondiente deberá solicitar a la Autoridad Marítima, la autorización para la faena de abastecimiento, con un mínimo de 24 horas de anticipación, previa coordinación entre el Oficial de Protección del Buque y el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.

Queda estrictamente prohibido efectuar reaprovisionamiento de combustible en naves que transporten mercancía peligrosa de la clase 5.1 (Nitrato de Amonio), durante carga, descarga o manipulación de la mercancía a bordo de las naves atracadas o abarloadas en el Puerto de Antofagasta.

- f.- **Elementos mínimos con los que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de atraque y desatraque:**
 - Máquina principal, maquinaria auxiliar, timón, winches y cabrestantes en buenas condiciones de operatividad.
 - El Capitán de la nave dará fe de lo anterior al Práctico y dejará constancia escrita en el Bitácora de la Nave en caso de ser requerido por el Práctico.
 - Las naves que operen en el puerto, deberán tener sus dos anclas de leva operativas y con un largo de a lo menos 6 paños de cadena.
 - Las espías serán de a lo menos 200 metros de largo, en calidad y cantidad adecuada, con un mínimo de 6 espías a proa y 6 espías a popa.
 - Material de espías y maniobra para reposición inmediata. Está prohibido el uso de alambres y espías combinadas con alambre.

g.- Descripción de las maniobras empleando el Reloj de Mareas:

Se autorizará el uso de Reloj de Mareas (RM) en el Sitio N° 1 EPA, a requerimiento de cada nave. Calado máximo 9,14 mts., de acuerdo a Circular A-31/004, aprobada por Resolución D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° 12.600/90/VRS., del 20 de Enero de 2012.

13.- Ayudas a la navegación

- **Tipo** : Faro.
- **Cantidad** : 2.
- **Utilidad** : Señal costera de acceso a la dársena.

a) Faro Extremo Molo de Abrigo

- **Descripción** : Torre cilíndrica de concreto (estribor), altura 13 metros, pintado de color blanco con franjas horizontales de color rojo.
- **Característica** : Luz color blanco con destello cada 5 segundos, alcance 18 millas.
- **Ubicación** : Latitud 23° 37,5' Sur; Longitud 070° 24,4' Weste.

b) Faro Molo Este

- **Descripción** : Torre cilíndrica de fibra de vidrio (babor), altura de 4 metros, pintado de color verde.
- **Característica** : Luz color verde con destello cada 5 segundos, alcance 8 millas.
- **Ubicación** : Latitud 23° 38,5' Sur; Longitud 070° 24,3' Weste.

- **Tipo** : Enfilación.
- **Cantidad** : 1.
- **Utilidad** : Señal de aproximación a la dársena.

Enfilación Dársena Antofagasta

- **Descripción** : Dos postes de fierro color blanco, en su parte superior llevan montado un tablero rectangular de color blanco, con una franja central vertical de color rojo. La Baliza Anterior tiene una altura de 20 metros y la Baliza Posterior tiene una altura de 25 metros. Ambas orientadas al Rv. 165°.
- **Característica** : Luz color roja fija.
- **Ubicación** : Sitio N° 4/5.
Baliza Anterior (N° 48): Lat. 23° 38' 54" Sur; Long. 070° 24' 12" Weste.
Baliza Posterior (N° 48-1): Al 165° y a 79,8 metros de la Baliza Anterior.

Será responsabilidad de la Instalación Portuaria, la mantención de las enfilaciones, de manera tal que se asegure su operatividad. Asimismo, deberá preocuparse que las enfilaciones no sean obstruidas por ningún elemento.

Ref.: Pub. SHOA 3001, Derrotero de la Costa de Chile, Volumen I.

14.- Limitaciones operacionales

- a.- **Maniobras diurnas y nocturnas:** El Puerto de Antofagasta está habilitado para maniobrar las 24 horas del día, mientras se mantenga operativo el balizamiento instalado.

b.- Dirección y velocidad máxima del viento:

- **Maniobras de atraque:** Hasta 14 nudos.
- **Maniobras de desatraque:** Hasta 14 nudos.
- **Permanencia en sitio:** En condición de viento sobre 20 nudos.
- **Ejecución de faenas de carga y/o descarga:** Sin restricción.

c.- Dirección y Altura máxima de la ola:

- **Maniobras de atraque:** Hasta 1,5 metros.
- **Maniobras de desatraque:** Hasta 1,5 metros.
- **Permanencia en sitio:** Hasta 2,0 metros.
- **Ejecución de faenas de carga y/o descarga:** Hasta 2,0 metros.

d.- Visibilidad: Una milla náutica para amarre. Para el desamarre no hay restricción.

e.- Lluvia: No afectará mientras se tenga en visual las enfilaciones desde el puente de la nave que amarra.

f.- Niebla: Se interrumpirán las maniobras de amarre cuando se pierda visual de las enfilaciones desde el puente de la nave que amarra.

Ref.: Pub. SHOA 3001, Derrotero de la Costa de Chile, Volumen I.

15.- Servicios de apoyo a las maniobras

a.- Publicaciones Náuticas

Carta SHOA N° 2111, 3ª Edición, 15 de Octubre de 1982; actualizada el 15 de Abril de 2014.

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

Pub. SHOA 3008, Radioayudas a la Navegación; Pub. SHOA 3007, Lista de Faros.

b.- Uso obligatorio de Prácticos

Conforme a las disposiciones y excepciones que establece el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, aprobado por D.S. (M.) N° 397 de 1985, con sus modificaciones.

c.- Uso de Remolcador

Detallado en Anexo "A".

d.- Lanchas de Prácticos

Para el embarque y desembarque de Prácticos se utilizará una lancha certificada, según lo dispuesto en la Circular D.G.T.M. Y M.M. O-80/011, sección II, letra A, "Embarcaciones que transfieren Prácticos dentro de los límites del Puerto". En caso que esta lancha además cumpla funciones de lancha de amarre, deberá cumplir lo indicado en el párrafo anterior.

e.- Lanchas de Amarre

Detallado en Anexo "A".

f.- Amarradores

6 u 8 amarradores, de acuerdo al Anexo "A"; deberán contar con chalecos salvavidas, casco, zapatos de seguridad en todo momento y chalecos reflectantes para las maniobras nocturnas y será supervisado por un Jefe de Muelle que estará a cargo de la maniobra (EPA o ATI). Cada partida de amarradores (proa y popa) tendrán a un Jefe de Partida, el que deberá disponer de un equipo de comunicaciones marítimas con disponibilidad de los canales de maniobra asignados al Práctico (Canales VHF: 08, 16, 68, 69, 74, 75, 76).

La Partida de Amarradores deberá contar con un Talegón de Maniobras con nivelay, cuchillos, hacha y serrucho para poder cortar espías cuando se requiera.

g.- Señalización especial

Para señalar claramente la posición de atraque de la nave, se utilizarán conos y señales luminosas demarcatorias.

16.- Situaciones especiales

a.- Acciones ante anuncio de mal tiempo o marejadas

Al recibir un anuncio de mal tiempo, la nave deberá disponer el refuerzo de espías y alertará a la dotación para que cubra sus puestos en la eventualidad que se disponga del zarpe de la nave.

b.- Acciones ante condición de tiempo variable

Viento sobre 14 nudos y/o altura de la ola mayor a 1,5 metros. Al establecerse esta condición las naves no podrán amarrar al terminal. La nave atracada NO podrá continuar con la transferencia de carga, por la seguridad de las personas que participan en dicha transferencia y de la nave.

c.- Acciones ante condición de mal tiempo o marejadas

Viento sobre 20 nudos, si altura de la ola mayor a 1,5 metros. Al establecerse esta condición las naves no podrán amarrar al terminal, para la nave amarrada se evaluará el comportamiento de ella en el terminal y la existencia de riesgos para el personal que participa de la transferencia de carga, si existieran éstos, se interrumpirá la descarga.

d.- Acciones ante condición de temporal o marejadas

Viento sobre 30 nudos, si la altura de la ola mayor a 1,5 metros. Al establecerse esta condición las naves no podrán atracar al terminal. La nave que esté atracada deberá proceder a interrumpir sus operaciones de carga y/o descarga e iniciar los preparativos para desatracar, solicitando el servicio de practicaje a través de su Agente de Naves para desatracar y fondear a la gira.

e.- Alerta de Tsunami

En caso de recibir la nave una notificación de alerta de tsunami, directamente o a través de la agencia que lo representa, ésta interrumpirá sus operaciones de carga y/o descarga y dispondrá lo necesario para zarpar cuando se le ordene.

f.- Alarma de Tsunami

En caso de recibir la nave una notificación de alarma de tsunami, directamente o a través de la agencia que lo representa, ésta interrumpirá sus operaciones de carga y/o descarga y dispondrá lo necesario para zarpar de inmediato.

g.- Mal Tiempo o Fuertes Marejadas

- 1) Ante un Aviso de Marejadas difundido por la Capitanía de Puerto, el Puerto de Antofagasta se mantendrá abierto con restricciones, lo anterior, debido a que cada sitio de atraque tiene un distinto comportamiento ante marejadas.
- 2) Las naves que se encuentren atracadas a un sitio portuario, deberán reforzar sus amarras, manteniendo su tripulación y máquinas en **"ATENCIÓN"**, debiendo zarpar a la gira cuando, las condiciones adquieran características que impidan permanecer atracados o amarrados en forma segura, por lo que solicitará la respectiva maniobra de practicaje.
- 3) Sin perjuicio de lo anterior, y ante la presencia de marejadas, corresponderá a cada nave evaluar su propia condición, teniéndose en cuenta para ello factores tales como, el esquema de amarre, estado de las espías, carretes con sistema automático de auto-tensión, comportamiento del buque en el sitio, etc. Cabe señalar, que si la estadía de una nave atracada, trajera riesgo inminente a las personas, a la preservación del medio ambiente y a las instalaciones, esta Autoridad Marítima previa evaluación, podrá obligar a una nave a abandonar el sitio.
- 4) Ante los avisos meteorológicos, informando condiciones variables y/o de mal tiempo, o ante la presencia de marejadas que impidan el trabajo normal, avisos que son emitidos por la Autoridad Marítima, las Agencias Marítimas deberán informar oportunamente a los respectivos Capitanes de las Naves Mercantes atracadas en el puerto o a la gira, quienes reforzarán las amarras, cerrarán tapas y escotillas, trincarán las grúas de carga, mantendrán escucha permanente en canal VHF 16, etc., manteniendo su tripulación en estado de atención, y tomando todas las medidas necesarias para un eventual zarpe de emergencia y salida la gira. Las naves a la gira deberán mantener la dotación completa a bordo; guardia permanente en el puente de gobierno controlando su posición y manteniendo sus máquinas en **"ATENCIÓN"** para salir a capear a alta mar. Si la condición así lo amerita, se suspenderá el tráfico de embarcaciones menores fuera de la bahía. Se activará el Rol de Guardia de Remolcador(es).

17.- Otras informaciones

a.- Resoluciones SHOA que aprueban Estudios Oceanográficos y Batimétricos:

- Resolución S.H.O.A. ORDINARIO N° 13.250/24/118/Vrs, del 18 Octubre de 2013, que considera "Con Valor Hidrográfico" Estudio Batimétrico, Puerto de Antofagasta.

b.- Resoluciones que aprueban Estudios de Maniobrabilidad

- Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/33/Vrs, del 21 Noviembre de 2005, que "Aprueba Operación de naves de 224 metros de eslora, Sitio N° 5".
- Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/4/Vrs, del 17 de Enero de 2011, que "Aprueba Operación de naves de 281 metros de eslora, Sitio N° 7".
- Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/1181/VRS., del 16 de Noviembre de 2016, que "Aprueba Adenda al Estudio de Maniobrabilidad Antofagasta Terminal Internacional Sitio N° 7, para Naves de 337, 305 y 300 metros de eslora".
- Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/1231/VRS., del 16 de Noviembre de 2016, que "Aprueba Diagrama de Amarre Naves de 160 metros de eslora, Sitio N° 7, Puerto de Antofagasta".

c.- Declaraciones de Cumplimiento Certificación Código PBIP

- Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria "ANTOFAGASTA TERMINAL INTERNACIONAL" N° 12.600/O-74/PBIP/01/2014, del 03 de Octubre de 2014.
- Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria "EMPRESA PORTUARIA ANTOFAGASTA" N° 12.600/O-74/PBIP/03/2014, del 04 de Diciembre de 2014.

18.- Contactos

Autoridad Marítima:

Fono: +56 55 2228008 / 2630009 / 2630087

Fax: + 56 55 2224464

Fono Emergencia: 137

Dirección de Correo Electrónico: cpantofagasta@directemar.cl

vtsantofagasta@dgtm.cl

Dirección: Av. Grecia N°1946, Antofagasta

Empresa Portuaria Antofagasta:

Fono: +56 55 2563777 / 2563731

Persona a quien dirigirse: Sr. Carlos Escobar Olguín

Dirección de Correo Electrónico: cescobar@puertoantofagasta.cl

Dirección: Av. Grecia S/N, Antofagasta.

Antofagasta Terminal Internacional:

Fono: +56 55 2432350 / 2432346

Persona a quien dirigirse: Sr. Cristian Wulf Sotomayor

Dirección de Correo Electrónico: cwulf@atiport.cl

Dirección: Av. Grecia S/N Costado Recinto Portuario, Antofagasta.

19.- Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés

a) Tabla capacidades Bow Thruster de acuerdo a la eslora de naves:

ESLORA	POTENCIA BOW THRUSTER (EFECTIVA Y DISPONIBLE)
Inferior a 150 mts.	800 HP
Mayor 150 a 200 mts.	1.100 HP
Mayor 200 a 254 mts.	2.000 HP

b) De acuerdo a Resolución C.P. ANTOFAGASTA ORD. N° 12.000/388/Vrs., del 06 de Octubre de 2016, se establecen las siguientes esloras máximas para efectuar giros al interior de la Poza del Puerto de Antofagasta:

TIPO NAVE	ESLORA MÁXIMA
Portacontenedor	200 mts.
Granelero	200 mts.
Pasajeros	200 mts.
Carga General	200 mts.

En complemento a lo anterior, se establecerán los siguientes criterios:

- Naves de eslora mayor a 240 mts., manga 45 mts., amarrada al Sitio N° 7 Antofagasta Terminal Internacional.
 - Nave Tipo BBC de eslora 150 mts., y manga 26 mts., amarrada al Sitio N° 1 ó 2 Empresa Portuaria Antofagasta.
 - Máximo giro naves eslora de 150 mts.
 - Nave de eslora mayor a 240 mts., manga 45 mts., amarrada al Sitio N° 7 Antofagasta Terminal Internacional.
 - Empresa Portuaria Antofagasta sin nave amarrada.
 - Máximo giro naves eslora de 180 mts.
 - Sin nave en el Sitio N° 7 Antofagasta Terminal Internacional y sin nave Empresa Portuaria Antofagasta.
 - Máximo giro naves eslora de 200 mts.
- c) Toda maniobra será autorizada previa evaluación de la Capitanía de Puerto.
- d) Las Naves deberán anunciar su arribo al Puerto de Antofagasta con 24 hrs., de anticipación como mínimo, para la asignación de Punto de Fondeo o Práctico de Puerto según corresponda, lo que se le informará al Capitán directamente o por medio de la Agencia de Naves respectiva. Ningún Capitán fondeará en un lugar distinto al asignado, restricción no válida en caso de emergencia.
- e) Las Maniobras de Practicaje serán solicitadas por medio del SIAN (Sistema Integral de Atención a la Nave), dispuesto por la Autoridad Marítima para tal efecto, recepcionada dicha solicitud, se asignará el o los Prácticos de Puerto. La solicitud deberá contener la mayor cantidad de información posible relacionada con el buque y la maniobra a ejecutar, considerándose una falta administrativa, afecta a sanción, las modificaciones informadas al Práctico de Puerto ya embarcado en la Nave.

- f) Las naves que efectúen su maniobra de zarpe o atraque con un Remolcador Azimutal y su Bow Thruster operativo, deberán indicar dicha condición en la anotación SIAN, siempre y cuando el poder del Bow Thruster cumpla con la tabla de capacidades indicada.
- g) Las maniobras de transferencias de Prácticos se ejecutarán considerando la clasificación de las lanchas de transferencia, establecidas en la Circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. O-80/011, aprobada por Resolución D.G.T.M. Y M.M. Ord. N° 12.600/449/Vrs., del 10 de Septiembre de 2003 y en la Zona de Transferencia de Prácticos establecidas en el respectivo reglamento. En el caso de existir condiciones desfavorables para la navegación de embarcaciones menores, se podrán autorizar el desembarco al interior de la dársena del puerto, conforme a la evaluación del Capitán de Puerto o del Práctico que ejecuta la maniobra.
- h) Toda solicitud de operación de naves que no esté en la presente resolución, deberá dar cumplimiento a los requisitos y plazos dispuestos en la Resolución D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° 12.600/565/Vrs., del 02 de Octubre de 2012, que aprueba la Circular A-31/002, que “Establece Procedimientos y Exigencias Técnicas para la Elaboración y Tramitación de Estudios de Maniobrabilidad para Instalaciones Portuarias”.
- i) El detalle de las maniobras de atraque y desatraque, para los diferentes sitios, se encuentran contempladas en los respectivos Estudios de Maniobrabilidad aprobados por la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, siendo responsabilidad del Puerto de Antofagasta su oportuna difusión a los usuarios marítimos. De igual forma, los Prácticos de Puerto deberán ejecutar las maniobras conforme a dichos estudios, los que se encontrarán disponibles en la Oficina de Prácticos de la Capitanía de Puerto para su consulta.
- j) Queda prohibido fondear al interior de la dársena. Para toda maniobra de atraque, las naves mantendrán ambas anclas listas para fondear, sólo para ser utilizadas en caso de emergencia.
- k) Para la maniobra de atraque o desatraque, el sitio y delantal de muelle asignado deberán estar despejados de embarcaciones, maquinarias, carga, etc., a lo menos en 10 metros, permitiéndose un seguro maniobrar con las espías de la nave tanto al amarre como al desamarre.
- l) Los capitanes extranjeros están autorizados a efectuar Corridas de Nave sin asesoría del Práctico de Servicio. Sólo se hará a requerimiento expreso del Agente o Capitán de la nave.
- m) Para el atraque y desatraque de Naves Roll On/Roll Off, de eslora igual o superior a 180 metros, se utilizarán 2 Prácticos, 2 lanchas y 2 Remolcadores (In/Out). Máximo viento permitido para efectuar la maniobra 10 nudos, Altura de la ola 1,5 metros, Corriente 0,2 nudos.
- n) Para el atraque y desatraque de Naves de Pasajeros, de eslora igual o superior a 220 metros, se utilizarán 2 Prácticos y 2 Remolcadores (In/Out). Máximo viento permitido para efectuar la maniobra 14 nudos, altura de la ola 1,5 metros, corriente 0,5 nudos.
- o) Al través de la bita 13 y a 100 metros del Frente de Atraque N° 1, se encuentra un bajo de 11,0 mts., por lo anterior, el calado máximo para realizar giros en la poza es de 10,0 metros.
- p) Podrán utilizarse los sitios cuyas bitas estén siendo empleadas para el amarre de otra nave a un sitio contiguo, siempre que no se exceda la resistencia a la tracción de la bita.

- q) Tanto para la recalada como al zarpe del Puerto de Antofagasta, existe un dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo, el cual está indicado en la carta SHOA N° 2111.
- r) Como norma general, se deberá dejar un mínimo de 20 metros entre naves atracadas en un mismo frente de atraque.
- s) En caso de emergencias mayores como incendio, varada, colisión, etc., la Autoridad Marítima podrá ordenar el alistamiento de todos los Remolcadores de Alta Mar acreditados en el puerto, así como también las Lanchas Fleteras y las destinadas al Servicio de Practicaje. Se establecerá para la Flota Pesquera en puerto y/o a la gira la dotación mínima de seguridad a bordo.
- t) Situaciones de Emergencia, Rol de Guardia de Remolcadores: Rol confeccionado mensualmente donde se indicará el Remolcador de Guardia para cada día, correspondiendo turnos de 24 horas por cada Remolcador acreditado en el puerto, efectuándose los cambios de guardia a las 08:00 horas. (C.P. ANTO ORD. N° 12.000/112/VRS., del 11 de Abril de 2014). Ante situaciones de emergencia como por ejemplo: incendios, fallas de máquinas y/o de gobierno, fuertes marejadas, alerta de maremoto, etc., que pudieran afectar a los buques que se encuentren amarrados en los sitios portuarios, terminales marítimos y naves a la gira en la bahía, y siguiendo el rol de guardia de los remolcadores acreditados, el remolcador correspondiente, deberá permanecer en estado de atención y listo para operar en caso de ser requerido.

DERÓGASE la Resolución C.P. ANTO. ORDINARIO N° 12.000/93/VRS., del 25 de Marzo de 2014.

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

(ORIGINAL FIRMADA)

**MAURICIO PARRA ARISMENDI
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE ANTOFAGASTA**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Empresa Portuaria Antofagasta.
- 2.- Antofagasta Terminal Internacional.
- 3 a 14.- Agencias de Naves Habilitadas en Antofagasta.
- 15.- Comandancia en Jefe de la IV Zona Naval.
- 16.- Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas.
- 17.- Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático.
- 18.- Gobernación Marítima de Antofagasta.
- 19.- Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.
- 20.- Oficina de Prácticos Antofagasta.
- 21.- Archivo.

ANEXO "A"

NORMAS Y CONDICIONES LÍMITES DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA

Sitio	Banda	Esloras Máximas (Metros)	Calados Máximos Ingreso	Calados Máximos Zarpe	N° RAM Tipo	BP. Ton. Mínima	Viento		Altura Ola		Amarradores	Giro			Observaciones y Consideraciones Especiales
							Cuad.	Vel.	Interior Poza	Acceso Dársena		Lancha	Interior Dársena	N° PR	
N° 7	Eb	> 281 mts. ≤ 337 mts.	11,6 mts.	11,6 mts.	3 ASD	150 Total 50 c/u	3° y 4° 1° y 2°	14 10	0,5	1,5	8	2	No	2	Nave debe atracar Proa Sur. Estribor a muelle, sin sobrepasar extremo Sur del sitio. Que se disponga de instrumental que provea a los Prácticos: PPU (Portable Pilot Unit), Información de vientos, corriente y ola en tiempo real. (Mareógrafo, Correntómetro y Anemómetro)
	Eb	> 275 mts. ≤ 281 mts.	11,6 mts.	11,6 mts.	3 ASD	120 Total 40 c/u	3° y 4° 1° y 2°	14 10	0,5	1,5	8	2	No	2	
	Eb	> 220 mts. ≤ 275 mts.	11,6 mts.	11,6 mts.	2 ASD	35 c/u	3° y 4° 1° y 2°	14 10	0,5	1,5	8	2	No	2	
	Eb	> 150 mts. ≤ 220 mts.	11,6 mts.	11,6 mts.	2 AZ	35 c/u	3° y 4° 1° y 2°	14 12	0,5	1,5	6	1	*Si	1	* Tener presente restricción de eslora para giro.
	Eb-Bb	2 naves ≤ 160 mts. c/u	11,6 mts.	11,6 mts.	2 AZ	35 c/u	todos	14	0,5	1,5	6	1	Si	1	Las esloras de cada una de las naves no pueden sobrepasar los 160 metros. Deberán amarrar proa con proa. Si la popa de la nave amarrada sobresale el vértice Sur del Sitio N° 7 (bita N° 52), la eslora máxima para maniobrar en el Sitio N° 5 se restringe a 180 metros. Cumplir Diagrama de Amarre aprobado. (Anexo "B")
															O el uso de 1 Remolcador AZ + Bow Thruster operativo con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés". (Proa Sur).
	Eb	> 100 mts. ≤ 150 mts.	11,6 mts.	11,6 mts.	2 AZ	35 c/u	todos	14	0,5	1,5	6	1	Si	1	O el uso de 1 Remolcador AZ + Bow Thruster operativo con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés". (Proa Norte)
	Bb	> 150 mts. ≤ 220 mts.	11,6 mts.	11,6 mts.	2 AZ	35 c/u	todos	14	0,5	1,5	6	1	*Si	1	O el uso de 1 Remolcador AZ + Bow Thruster operativo (Proa Norte) NAVES CON GIROS EN LA POZA USO DE 2 RAM * Tener presente restricción de eslora para giro.
11,6 mts.			O el uso de 1 Remolcador AZ + Bow Thruster operativo con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés". (Proa Norte)												
Bb	> 100 mts. ≤ 150 mts.	11,6 mts.	11,6 mts.	2 AZ	35 c/u	todos	14	0,5	1,5	6	1	Si	1	O el uso de 1 Remolcador AZ + Bow Thruster operativo con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés". (Proa Norte)	
N° 6	Eb-Bb	> 60 mts. ≤ 100 mts.	8,8 mts.	8,8 mts.	1 AZ	35 c/u	14		0,5	1,5	6	1	Si	1	Bow Thruster operativo con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés".
N°5	Eb-Bb	> 60 mts. ≤ 100 mts.	12,00 mts.	12,00 mts.	1 AZ	35 c/u	todos	14-14	0,5	1,5	6	1	Si	1	Bow Thruster operativo con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés".
	Eb-Bb	> 100 mts. ≤ 150 mts.	12,00 mts.	12,00 mts.	1 AZ	35 c/u	todos	14-14	0,5	1,5	6	1	Si	1	O el uso de 1 Remolcador AZ + Bow Thruster operativo con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés".
	Eb-Bb	> 150 mts. ≤ 180 mts.	12,00 mts.	12,00 mts.	2 AZ	35 c/u	todos	14-14	0,5	1,5	6	2/1	Si	1	Para naves igual o superior a 180 metros, se utilizarán 2 Prácticos de Puerto, 2 lanchas al atraque y 1 lancha al zarpe.
	Eb-Bb	> 180 mts. ≤ 224 mts.	12,00 mts.	12,00 mts.	2 AZ	35 c/u	todos	12-12	0,5	1,5	6	2/1	*Si	2	*Giros: Tener presente restricción de eslora para giro.
N° 4	Eb-Bb	> 60 mts. ≤ 80 mts.	8,7 mts.	8,7 mts.	1 AZ	30	14		0,5	1,5	6	1	Si	1	Bow Thruster operativo con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés".

Sitio	Banda	Esloras Máximas (Metros)	Calados Máximos Ingreso	Calados Máximos Zarpe	N° RAM Tipo	BP. Ton. Minima	Viento		Altura Ola		Amarra- dores	Giro			Observaciones y Consideraciones Especiales
							Cuad.	Vel.	Interior Poza	Acceso Dársena		Lancha	Interior Dársena	N° PR	
N° 3	Bb-Eb	> 60 mts. ≤ 150 mts.	7,9 mts.	7,9 mts.	1 AZ	30	14		0,5	1,5	6	1	SI	1	O el uso de 1 Remolcador AZ + Bow Thruster operativo con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés".
	Bb-Eb	> 150 mts. ≤ 200 mts.	7,9 mts.	7,9 mts.	2 AZ	35	14		0,5	1,5	6	1	Si	1	O el uso de 1 Remolcador AZ + Bow Thruster operativo con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés".
N° 2	Bb-Eb	> 60 mts. ≤ 150 mts.	7,9 mts.	7,9 mts.	1 AZ	30	14		0,5	1,5	6	1	Si	1	O el uso de 1 Remolcador AZ + Bow Thruster operativo con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés".
	Bb-Eb	> 150 mts. ≤ 200 mts.	7,9 mts.	7,9 mts.	2 AZ	35	14		0,5	1,5	6	1	Si	1	O 1 Remolcador AZ+ Bow Thruster operativo al zarpe con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés".
N° 1	Bb-Eb	> 60 mts. ≤ 150 mts.	8,5 mts.	8,5 mts.	1 AZ	30	14		0,5	1,5	6	1	Si	1	O el uso de 1 Remolcador AZ + Bow Thruster operativo con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés".
	Bb-Eb	> 150 mts. ≤ 200 mts.	*8,5 mts.	*8,5 mts.	2 AZ	35	14		0,5	1,5	6	1	*Si	1	O el uso de 1 Remolcador AZ + Bow Thruster operativo con capacidad de acuerdo a tabla Punto I, N° 18, "Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés". (Proa Norte) * Autorizado 9,14 mts., con Reloj de Mareas.

REFERENCIAS:

ASD: Propulsión azimutal 360°, control winche desde el Puente, Medidor de Tensión y espías con resistencia máximo Bollard Pull.

AZ: Propulsión azimutal y espías con resistencia máximo Bollard Pull.

(ORIGINAL FIRMADA)

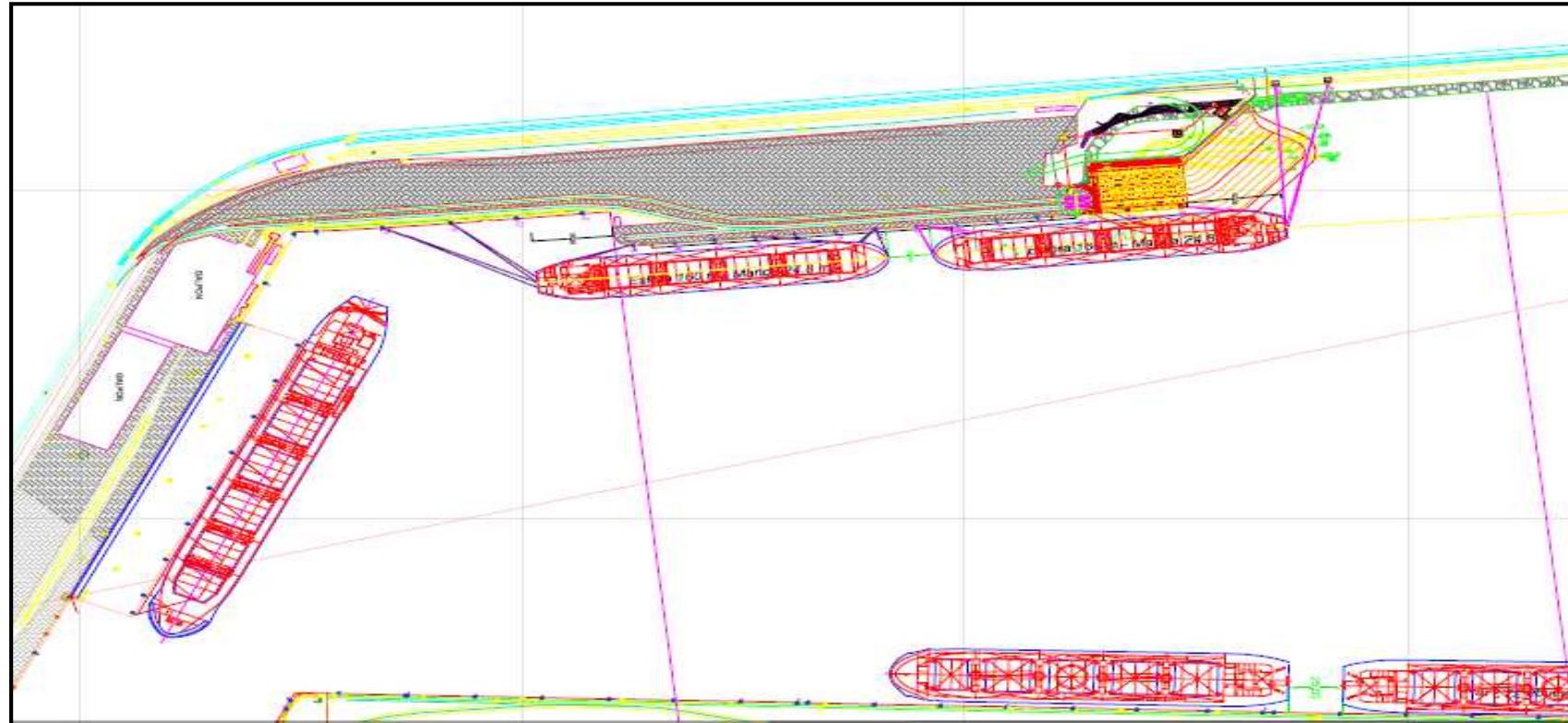
**MAURICIO PARRA ARISMENDI
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE ANTOFAGASTA**

DISTRIBUCIÓN:

IDEM CPO. PRINCIPAL.

ANEXO "B"

DIAGRAMA DE AMARRE DE 2 NAVES EN SITIO N° 7



(ORIGINAL FIRMADA)

**MAURICIO PARRA ARISMENDI
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE ANTOFAGASTA**

DISTRIBUCIÓN:
IDEM CPO. PRINCIPAL.