

# PÚBLICO

C.P. IQUE. ORDINARIO N° 12.600/46 VRS.

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL FRENTE DE ATRAQUE N° 1, SITIOS 1 Y 2, DEL PUERTO DE IQUIQUE.**

**IQUIQUE, 19 OCTUBRE 2020**

**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; el D.L. N° 2.222, de 1978 y sus modificaciones posteriores, Ley de Navegación; el D.S. (M.) N° 1.340 bis, de fecha 14 de junio de 1941, modificado por D.S. (M.) N° 359, de fecha 27 de abril de 1963, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República; el D.S. (M.) N° 9, de fecha 11 de enero 2018, Reglamento sobre Concesiones Marítimas; el D.S. (M.) N° 1, de fecha 6 de enero de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; el D.S. (M.) N° 397, de fecha 8 de mayo de 1985, Reglamento de Practicaje y Pilotaje y sus modificaciones posteriores; el D.S. (M.) N° 991, de fecha 26 de octubre de 1987, que Fija la Jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y establece las Capitanías de Puerto y sus respectivas Jurisdicciones; la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° A-31/002, de fecha 6 de diciembre de 2018 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente;

## **RESUELVO:**

**1.- HABILÍTESE** la operación de la siguiente instalación portuaria:

**a.- Nombre de la Instalación Portuaria.**

Frente de Atraque N° 1, Sitios N° 1 y N° 2, Puerto de Iquique.

**b.- Descripción General.**

El Frente de Atraque N°1, Sitios N° 1 - 2 se encuentra autorizado para la transferencia de carga y descarga de contenedores, carga general, graneles sólidos y líquidos, rodados y recepción de buques de pasaje.

**c.- Ubicación Geográfica.**

El Puerto de Iquique se encuentra ubicado en la Región de Tarapacá, Provincia de Iquique, Comuna de Iquique, Bahía de Iquique, Península Serrano, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 20° 12' 12,49" S.

Longitud : 070° 09' 31,10" W.

**Ref.:** Carta SHOA N° 1211, 10ª Edición, 30 septiembre 1988.

**d.- Propietario.**

Empresa Portuaria de Iquique (EPI).

**e.- Zona de Espera de Prácticos.**

La zona de espera de Prácticos es el área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- 1.- Latitud : 20° 11' 21" S.                      Longitud : 070° 09' 16" W.  
2.- Latitud : 20° 11' 21" S.                      Longitud : 070° 09' 35" W.  
3.- Latitud : 20° 11' 36" S.                      Longitud : 070° 09' 16" W.  
4.- Latitud : 20° 11' 36" S.                      Longitud : 070° 09' 35" W.

Ref.: Carta SHOA N° 1211, 10ª Edición, 30 septiembre 1988.

**f.- Zona de Fondeo a la Gira.**

**1.- Puntos de Fondeo:**

Punto	Ref.	Coordenadas Geográficas	Demarc.	Distancia	Sonda (mts.)	Naves (mts.)	Fondo
1	Faro Punta Molo	L: 20° 11' 53" S. G: 070° 09' 44" W.	288°	3,1 Cables 640 Yardas	28	Eslora hasta 180	Conchuela
2	Faro Punta Molo	L: 20° 12' 01" S. G: 070° 10' 04" W.	268°	6,17 Cables 1.120 Yardas	36	Eslora hasta 220 Cuarentena	Fango
3	Faro Punta Molo	L: 20° 12' 18" S. G: 070° 10' 24" W.	251°	9,9 Cables 1.980 Yardas	38	Eslora hasta 250 Explosivos	Fango
4	Faro Punta Molo	L: 20° 12' 48" S. G: 070° 10' 18" W.	226°	1,15 Cables 2.300 Yardas	49	Eslora hasta 337	Fango
5	Faro Punta Molo	L: 20° 13' 21" S. G: 070° 10' 12" W.	208°	1,55 Cables 3.100 Yardas	50	Eslora hasta 337	Fango
<b>Faenas de bunkering (rancho de combustible)</b>	Faro Punta Molo	L: 20° 11' 30" S. G: 070° 09' 06" W.	211°-031°	5,7 Yardas 1.140 Yardas	31	348,5	Conchuela

**2.- 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.

Punto	Ref.	Coordenadas Geográficas	Demarc.	Distancia
<b>A</b>	Faro Punta Molo	L: 20° 11' 59,0" S. G: 070° 09' 25,3" W.	N/C	N/C
<b>B</b>	Faro Punta Molo	L: 20° 11' 46,5" S. G: 070° 09' 34,8" W.	324° - 144°	2,7 Cables
<b>C</b>	Faro Punta Molo	L: 20° 11' 36,0" S. G: 070° 09' 34,8" W.	338° - 158°	4,1 Cables
<b>D</b>	Faro Punta Molo	L: 20° 11' 36,0" S. G: 070° 09' 03,3" W.	042° - 222°	5,1 Cables
<b>E</b>	Faro Punta Molo	L: 20° 11' 21,5" S. G: 070° 09' 03,3" W.	027° - 207°	7,2 Cables
<b>F</b>	Faro Punta Molo	L: 20° 11' 21,5" S. G: 070° 08' 43,1" W.	046° - 226°	9,2 Cables
<b>G</b>	Faro Punta Molo	L: 20° 11' 30,0" S. G: 070° 08' 43,1" W.	054° - 234°	8,2 Cables

Punto	Ref.	Coordenadas Geográficas	Demarc.	Distancia
H	Faro Punta Molo	L: 20° 11' 42,3" S. G: 070° 08' 30,8" W.	072° - 252°	8,8 Cables
I	Faro Punta Molo	L: 20° 11' 54" S. G: 070° 08' 38,8" W.	088° - 268°	7,7 Cables
J	Faro Punta Molo	L: 20° 11' 54,5" S. G: 070° 09' 00,0" W.	085° - 265°	3.8 Cables
K	Faro Punta Molo	L: 20° 12' 23,5" S. G: 070° 09' 14,0" W.	255°-075°	7,6 Cables

Ref.: Carta SHOA N° 1211, 10ª Edición, 30 septiembre 1988.

**h.- Límites de Puerto.**

Paralelo de Lat. 20° 11' 21" S., y el meridiano del Faro Península Serrano.

Ref.: Carta SHOA N° 1211, 10ª Edición, 30 septiembre 1988.

**i.- Características Meteorológicas y Ambientales de la Instalación Portuaria.**

**1.- Dirección y velocidad del viento predominante en nudos.**

Según los registros del aeropuerto Diego Aracena desde el año 1983 al 1992 (10 años), se desprende que los vientos predominantes en el área son del Sur y Surweste, con un 39,17% y 26,88% respectivamente, el resto de las direcciones presentan incidencias menores, según siguiente detalle: 7,19% viento Weste, 6,27% viento Este, 6,12% del Sureste, 3,4% viento Norte, 2,37% viento Norweste y 2,28% viento Noreste.

Las mediciones indican que en un 49,9% de los registros corresponden a vientos de magnitud inferiores a 7 nudos y un 46,41% corresponde a magnitudes entre 7 y 16 nudos y que el 3,65% de los registros sobrepasan los 16 nudos y es inferior a 28 nudos. La estadística considerada, muestra 5 eventos de vientos superiores a 30 nudos en los 10 años considerados.

**2.- Dirección y velocidad de la corriente en nudos.**

Las direcciones de la corriente son del Norte y representan un 15,9%, del SW un casi 14,4%, las del S y NW de 13,2% y 14%, respectivamente, con magnitudes máximas de 0,5 nudos en dirección W y 0,4 nudos en dirección NW.

**3.- Altura de la ola, en metros.**

Las mareas en el Puerto de Iquique presentan un régimen semi diurno, con dos pleamares y dos bajamares, con una amplitud máxima de marea de alrededor de 0,90 a 1,30 metros.

**4.- Tipo de Fondo.**

Arena fina limosa de compacidad media, color gris amarillento en la superficie y con abundante contenido de partículas de conchuelas de compacidad alta.

**j.- Sitios o Frentes de Atraque y boyas.**

- **Extensión** : 403 metros.
- **Ancho Dársena** : 140,10 metros.
- **Orientación** : 029° - 209°.
- **Defensas** : 26 NR., tipo panel, con una distancia de 16 metros entre ellas.
- **Bitas de amarre** : 17 NR., simples, con una distancia de 32 metros entre ellas, con las siguientes excepciones:
  - Entre bitas 0 y 1: 50 metros.
  - Entre bitas 1 y 2: 16 metros.
  - Entre bitas 5 y 6: 29 metros.

Por sitio, las bitas se encuentran numeradas en:

- Sitio N° 1: De la bita 1 a la 7.
- Sitio N° 2: De la bita 7 a la 14.

**Notas:**

- 1) Está autorizado el uso de la bita 0, ubicada en el cabezo del molo de abrigo y de las bitas 15 y 16 para el paso de espías.
- 2) Las bitas 1, 3, 4 y 5, tienen una capacidad de 150 toneladas c/u.
- 3) Las bitas 2, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16, tienen una capacidad de 100 toneladas c/u.
- 4) Desde la bita 14 a la bita 18, se encuentra el sector de atraque de Pesquera Camanchaca, el cual en un futuro pasará a formar parte de las áreas de respaldo del puerto.

**Ref.:** Carta SHOA N° 1211, 10ª Edición, 30 septiembre 1988.

**k.- Terminales Marítimos.**

La Bahía de Iquique cuenta con el Terminal Marítimo COMAP y Terminal Marítimo ESMAX, con sistema de amarre multiboyas, ubicado a una distancia de 7,6 cables desde faro Punta Molo.

**l.- Condiciones Límites para las Naves.**

- Eslora Máxima** : 232 metros.
- Calado Máximo** : - 11, 4 metros, entre bita 1 y bita 11 + 10 metros.  
- 10,5 metros, entre bita 11 +10 metros y bita 14.
- Manga Máxima** : - 35 metros, con nave amarrada al Sitio N° 3.  
- 42 metros, sin nave amarrada al Sitio N° 3.
- Desplazamiento** : 48.066 toneladas.

**Condiciones o restricciones particulares de operación:**

- Habiendo 2 naves amarradas en los Sitios N° 1 y 2, la distancia mínima que deberán quedar separadas, no será menor a 15 metros. Con anuncio de marejada vigente, esta distancia deberá ser, no menor a 20 metros.
- Para efectos de amarre, se autoriza un máximo de 4 espías por bita, siempre que sean del mismo buque.
- Al atraque de una nave, todos los pesqueros, remolcadores u otro tipo de embarcaciones, deberán estar a lo menos 60 metros distantes de la posición final del buque.

**Resguardo Bajo Quilla (UKC):** 0,60 metros.

**m.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria.**

**1.- Amarre, Desamarre, largada y fondeo.**

Para amarrar en el Frente de Atraque N°1 (Sitio 1 y 2), la nave debe arribar a la zona de espera de prácticos. Una vez que, se encuentre a bordo el práctico, se procederá en dirección al muelle naval Rv 145°, momento en el cual se hacen firme el/los remolcadores en la aleta y amura correspondiente.

Para atracar por estribor, cuando el puente demarque al 180° el extremo NW del Sitio N°4, se procederá a caer a estribor hasta enfilarse al centro de la poza con rumbo 209°, se ingresará a la poza regulando la velocidad a no más de 1 nudo, aproximándose al muelle a una distancia no menor de 15 metros. Una vez la nave alcance la posición asignada, se procederá a detenerla, y con la ayuda de los remolcadores o thruster, se procederá a atracar la nave al muelle, para proceder al paso de las espías.

Para el atraque por babor, cuando el puente demarque al 180° el Faro Punta Molo procederá a efectuar el giro por babor o estribor, dependiendo de las condiciones meteorológicas del momento, hasta alcanzar el Rv 029°. El giro será efectuado con la ayuda de los remolcadores, thruster, máquinas y timón. Luego procederá a dar atrás para ingresar a la poza regulando la velocidad, no mayor a 1 nudo, aproximándose al muelle a una distancia no menor de 15 metros. Una vez la nave alcance la posición asignada, se procederá a detenerla, y con la ayuda de los remolcadores o thruster, se procederá a atracar la nave al muelle, para iniciar el paso de espías.

**2.- Bandas de Atraque:**

Babor y Estribor.

**3.- Maniobras simultáneas:**

No se autorizan maniobras simultáneas entre los diferentes Frentes de Atraque, como tampoco entre sitios.

**4.- Maniobras de abarloado:**

No autorizadas.

**5.- Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre/atraque (anclas, espías):**

- Seis espías de Poliéster o Polypropylene, double braid, de 220 metros de longitud, certificadas, además de las características de diámetro y resistencia de acuerdo a cada plano de amarre (Mooring Arrangement) de cada nave.
- Dos anclas con sus respectivos paños de cadena por cada banda, su diámetro, peso por paño y ruptura serán de acuerdo a las características propias de cada nave y su construcción.
- Se prohíbe el uso de líneas de amarre comprendidas entre la unión de tramos de espías y alambre.

**6.- Faenas de Bunkering (Rancho de Combustible):**

Se autoriza el rancho de combustible buque a buque, debiendo la empresa, agencia de naves, capitanes de las naves de bunkering y nave receptora, dar cumplimiento a la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° O-31/002, de fecha 15 de junio de 2020 y sus futuras actualizaciones.

**7.- Reloj de Marea:**

Autorizadas, previa aprobación de cálculos por parte de la Autoridad Marítima Local, para lo cual se deberá dar cumplimiento a la Circular Marítima D.G.T.M. y MM. ORD. N° A-31/004, de fecha 20 de enero de 2012.

**n.- Ayudas a la Navegación.**

**1.- Faro Extremo Molo de Abrigo.**

N° Nacional: 18, G-1968.

Característica y Color: D.R, 10 seg.

Alcance: 14 millas.

Ubicación: Latitud : 20° 11' 59" S.

Longitud : 070° 09' 28" W.

**2.- Baliza Luminosa Espigón de Atraque NE.**

Se encuentra al Norte del Sitio N° 4, en el extremo NE del espigón de atraque.

N° Nacional: 19, G-1969.

Característica y Color: F.R.

Alcance: 0,5 millas.

Ubicación: Latitud : 20° 12' 09" S.

Longitud : 070° 09' 22" W.

**3.- Baliza Luminosa Espigón de Atraque NW.**

Se encuentra al Norte del Sitio N° 3, en el extremo NW del espigón de atraque.

N° Nacional: 19-A, G-1969-2.

Característica y Color: F.V.

Alcance: 0,5 millas.

Ubicación: Latitud : 20° 12' 09" S.

Longitud : 070° 09' 17" W.

**4.- Baliza Luminosa Roca Patilliguaje.**

Se encuentra sobre la Roca Patilliguaje.

N° Nacional: 20, G-1972.

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

Alcance: 5 millas.

Ubicación: Latitud : 20° 12' 24" S.

Longitud : 070° 09' 14" W.

**5.- Faro Península Serrano.**

Se encuentra ubicada en el centro de la península del mismo nombre.

N° Nacional: 24, G-1974-3.

Característica y Color: D.B., 12 seg.

Alcance: 19 millas.

Ubicación: Latitud : 20° 12' 26" S.

Longitud : 070° 09' 35" W.

**Enfilación de Acceso al Muelle de Pasajeros Anterior**

**1.- Baliza Luminosa Anterior**

N° Nacional: 22, G-1974.

Característica y Color: F.R.

Ubicación: Latitud : 20° 12' 30" S.

Longitud : 070° 09' 17" W.

**2.- Baliza Luminosa Posterior**

N° Nacional: 23, G-1974-1.

Característica y Color: F.R.

Ubicación: Al 197° y a 43 metros de la Anterior.

**Ref.:** Carta Náutica SHOA N° 1211, 10ª Edición, 30 septiembre 1988 y Lista de Faros.

**ñ.- Límites Operacionales.**

**1.- Maniobras:** Diurnas y nocturnas, durante las 24 horas del día. Las maniobras nocturnas se desarrollarán siempre que el área/sector en la que se trabajará, se encuentre debidamente iluminada.

**2.- Velocidad del viento y dirección:** SSW y SSE – 16 nudos. NW y NE – 12 nudos.

**3.- Velocidad máxima de la corriente:** 0,3 nudos.

**4.- Altura máxima de la ola:** 0,5 metros.

**5.- Visibilidad:** 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.

**o.- Servicios de Apoyo a las Maniobras.**

**1.- Carta Náutica:** SHOA N° 1211, 10ª Edición, 30 septiembre 1988.

## 2.- Uso de Prácticos.

- Conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje.
- El requerimiento del Servicio de Practicaje, es obligatorio para toda nave nacional y extranjera, sobre 500 A.B. y 50 A.B. respectivamente, para toda maniobra que deba realizar dentro de los límites establecidos del puerto; a excepción de lo contemplado en el Reglamento.
- 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.
  - Cuando se tenga que amarrar y/o desamarrar una nave tipo PCC (transporte de automóviles) en el Sitio N° 2, teniendo otra nave o artefacto naval amarrada al Sitio N° 3.
  - Cuando se tenga que amarrar y/o desamarrar una nave, sin importar su tipo, en el sitio N° 2, teniendo otra nave o artefacto amarrada al sitio N° 3, y que la sumatoria de las mangas de ambas naves, sea superior a 60 metros.

## 3.- Uso de Remolcadores.

Se deberán emplear dos (2) remolcadores, tipo ASD, al menos de 30 TBP c/u para las maniobras de atraque y desatraque.

En caso que las naves cuenten con bow thruster 100% operativo, dicho elemento podría suplir uno de los remolcadores de acuerdo al siguiente cuadro:

Eslora	Bow Thruster	Remolcadores
150 < E < 170	1000 HP	1 RAM ASD MIN 30 TBP
170 =< E < 200	1300 HP	1 RAM ASD MIN 30 TBP
200 =< E =< 234	1800 HP	1 RAM ASD MIN 40 TBP

Los remolcadores deben contar con dos equipos de comunicaciones de banda marina, uno en canal 08 y otro en canal 16, con sistema "Manos Libres", deben tener habilitado y operativo desde el Puente de Gobierno el sistema de gancho de escape para largar los cabos y deben ser tipo azimutal o similar, no se permiten los remolcadores convencionales.

## 4.- Uso Lanchas.

- a) Las lanchas de transferencia de prácticos cumplirán además funciones de lanchas de amarre, reporte de distancias de seguridad, resguardo del área de maniobra clara y de ayuda, en todo lo que sea necesario para el seguro desarrollo de la maniobra.
- b) Su dotación estará compuesta, de a lo menos, por un patrón y dos tripulantes, los que en cubierta deberán usar chaleco salvavidas y para la transferencia de personas, además deberán emplear arnés de seguridad.

- c) Las lanchas de transferencia de prácticos podrán continuar operando cuando el puerto sea restringido para embarcaciones menores, hasta que se alcancen los límites operacionales, conforme a lo establecido en la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. ORD. N° O-80/022, de fecha 6 de febrero de 2014.

**5.- Uso de Amarradores.**

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, con un equipo de comunicaciones permanente en el canal de maniobra (Canal 08) 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 solo con la autorización del Práctico.

**p.- Situaciones Especiales:**

**1.- Acciones ante Condición de Tiempo Variable:**

Esta condición se establecerá ante el aviso de mal tiempo y cuando la velocidad del viento oscile entre 20 a 25 nudos, debiendo las naves reforzar espías y sus máquinas deberán encontrarse en condiciones de zarpar.

**2.- Acciones ante Condición de Mal Tiempo:**

Esta condición la establecerá el Capitán de Puerto y en su ausencia lo hará el Oficial de Servicio, cuando la velocidad del viento oscile entre 25 a 35 nudos. Las naves deben mantenerse con su tripulación a bordo y estar en condiciones de zarpar en forma inmediata, en caso de disponerlo.

**3.- Acciones ante Condición de Temporal:**

Esta condición la establecerá el Capitán de Puerto y en su ausencia el Oficial de Servicio, cuando la velocidad del viento sea superior a 35 nudos. Las naves deben mantenerse con su tripulación a bordo, en condiciones de zarpar, en caso de disponerlo.

**4.- Acciones ante Cerrazón por 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.

- 5.- Acciones ante Condición de 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.

**q.- Otras Informaciones:**

**1.- Resoluciones SHOA que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos:**

Levantamiento Batimétrico aprobado por Resolución SHOA Ord. N° 13.250/24/15/Vrs, de fecha 19 de febrero 2020.

**2.- Resolución que aprueba Estudio de Maniobrabilidad:**

Resolución D.I.M. Y M.M.A ORD. N° 12.600/03/863 VRS, de fecha 1 de julio de 2020.

**3.- Certificación Código PBIP:**

Declaración de Cumplimiento PBIP. CLIQQ – N.º 0004/2020, de fecha 29 de septiembre de 2020, con vigencia hasta el 29 de septiembre de 2025.

**r.- Contactos.**

**Autoridad Marítima Local**

Teléfonos : +56 57 2401900 / +56 57 2401916.  
Celular Capitán de Puerto : +56 9 9820 6354.  
E-mail Capitán de Puerto : [cpiquique@directemar.cl](mailto:cpiquique@directemar.cl)

**Empresa Portuaria Iquique**

Gerente General : Rubén Castro Hurtado.  
Teléfono : +56 57 2400100.  
E-mail : [ruben.castro@epi.cl](mailto:ruben.castro@epi.cl).

**Oficial OPIP Empresa Portuaria Iquique**

Encargado : José Miranda Lucero.  
E-mail : [jefe.seguridad@epi.cl](mailto:jefe.seguridad@epi.cl).

**s.- Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés.**

**1.- Empresa Portuaria de Iquique.**

Será obligación de Empresa Portuaria de Iquique (EPI):

- Verificar que el área de maniobras para los Sitios N° 1 y 2, estén despejados de pesqueros u otras embarcaciones en todo momento, para efectuar maniobras de amarre o desamarre, debiendo comunicar a la Autoridad Marítima Local el incumplimiento de esta condición. De no encontrarse esta área libre de pesqueros u obstrucciones, no se podrá dar ejecución a la maniobra.

- 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, completo, uniforme y en buen estado de eficiencia y conservación. Para todas las maniobras de atraque deberá estar demarcado el sitio, en el día con banderas o conos, y de noche por balizas luminosas.

Si la nave requiere fondear fuera de los límites del puerto, se deberá solicitar un punto de fondeo al VTS/SCTM, la maniobra la debe realizar el Capitán de la nave. Si desea fondear dentro de los límites del puerto, esta maniobra se realizará empleando Práctico, por lo que la agencia debe solicitar vía SIAN el requerimiento.

## 2.- Agencias de Naves.

Los receptores de naves y el supervisor de la Instalación Portuaria, 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.

- 3.- Se deberá dar cumplimiento a las disposiciones relativas a prevenir la contaminación del medio marino, conforme a lo establecido en el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática y demás cuerpos legales.

2.- **DERÓGUESE**, la Resolución C.P. IQUE. ORD. N° 12.600/52, de fecha 07 de julio de 2015, en lo relativo al Frente de Atraque N° 1 (Sitios N° 1 y 2); la Resolución C.P. IQUE. ORD. N° 12.600/60, de fecha 5 de agosto de 2019 y la Resolución C.P. (IQUE) ORD. N° 12.100/9 Vrs., de fecha 20 de noviembre de 2017.

3.- **ANÓTESE y comuníquese** a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

( ORIGINAL FIRMADO )

**FELIPE TORRES SILVA  
CAPITÁN DE CORBETA LT  
CAPITÁN DE PUERTO DE IQUIQUE**

### DISTRIBUCIÓN:

- 1.- EMPRESA PORTUARIA IQUIQUE (EPI).
- 2.- AGENCIAS DE NAVES.
- 3.- C.J. IV Z.N.
- 4.- D.S.O.M.
- 5.- D.I.M. Y M.A.A.
- 6.- G. M. IQUIQUE.
- 7.- OFICINA DE PRÁCTICOS G.M. IQUIQUE.
- 8.- ARCHIVO.