

PÚBLICO

C.P. ANTO ORDINARIO N° 12250/49 /Vrs.

HABILITA LA OPERACIÓN DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA.

ANTOFAGASTA, **02 OCT 2024**

VISTO: lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. (H.) N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; la Ley de Navegación, D.L. (M.) N° 2.222, de fecha 21 de mayo de 1978 y sus modificaciones; 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 de 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, modificado por el D.S. (M.) N° 391, de fecha 17 de octubre de 2019; el D.S. (MINSAL) N° 594, de fecha 15 de septiembre de 1999, Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo; la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° A-31/002, de fecha 29 de Agosto de 2023, que Establece procedimiento y exigencias técnicas para la elaboración y tramitación de Estudios de Maniobrabilidad (EM), adendas (AEM) e Informes de Operación (IO) para instalaciones portuarias (IP) y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

RESUELVO:

1.- HABILÍTESE las condiciones de operación de la siguiente instalación portuaria:

a.- Nombre de la Instalación Portuaria.

Puerto de Antofagasta.

b.- Descripción General.

El Puerto de Antofagasta consta de tres frentes de atraque con 7 sitios en total y una zona de embarcadero para embarcaciones menores.

- El frente de atraque N° 1, Sitios N° 1-2-3, destinados para la transferencia de contenedores, carga general, graneles sólidos y pasaje.
- El frente de atraque N° 2, Sitios N° 4-5, y frente de atraque N° 3, Sitios N° 6-7, destinados principalmente a la transferencia de contenedores, carga general y graneles sólidos.

La referida instalación portuaria está constituida por un malecón de costa, un contramolo por el Norte y un molo de abrigo compuesto por dos tramos, dejando una poza abrigada:

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, 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.

c.- Ubicación.

Se encuentra ubicado en la Región de Antofagasta, en la ciudad de Antofagasta e inserto en la Rada del mismo nombre, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 23° 38' 00" S.
Longitud : 070° 24' 00" W.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 2111, 4ª Edición, diciembre 2016.

d.- Propietario.

Empresa Portuaria Antofagasta (EPA), Sitios N° 1 al N° 3.

Concesionario: Antofagasta Terminal Internacional (ATI), Sitios N° 4 al N° 7.

e.- Zona de Espera de Prácticos.

ZEP 1:

Un área circular de 3 cables de radio, cuyo centro se encuentra situado al 318° y 6 cables del Faro Extremo Molo de Abrigo, para naves hasta 220 metros de eslora.

ZEP 2:

Un área circular de 3 cables de radio, cuyo centro se encuentra situado al 342° y 1,5 millas del Faro Extremo Molo de Abrigo, para naves sobre 220 metros de eslora.

Notas:

- a) Queda expresamente prohibido fondear en la Zona de Espera de Prácticos y al interior de la dársena.
- b) La Zona 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 S.H.O.A. N° 2111, 4ª Edición, diciembre 2016.

f.- Dispositivos de Separación de Tráfico.

Naves que aproximen a la Bahía de Antofagasta, deberán dar cumplimiento al sentido del tráfico establecido en el respectivo Dispositivo de Separación de Tráfico, según Carta S.H.O.A. correspondiente.

g.- Zona de Fondeo a la Gira.

Punto de Fondeo	Coordenadas Geográficas		Demarcación	Distancia Faro Molo (millas)	Prof. (metros)
	Latitud	Longitud			
1	23° 37' 02,00" S.	070° 24' 20" W.	006°	1,74	50
2	23° 37' 32,00" S.	070° 24' 25" W.	005°	1,24	50
3	23° 39' 33,50" S.	070° 24' 52" W.	202°	0,8	43
4	23° 40' 02,05" S.	070° 25' 02" W.	200°	1,34	30
5	23° 40' 03,00" S.	070° 25' 20" W.	206°	1,70	30
6	23° 40' 26,00" S.	070° 25' 45" W.	214°	1,99	50

Notas:

- a) No hay límite de eslora ni calado en los puntos de fondeo antes señalados.
- b) Sólo la Autoridad Marítima Local autorizará y regularizará los puntos de fondeo, los cuales deberán ser solicitados en forma previa (24 horas antes) al correo sctmantofagasta@dgtm.cl y vía radial Canal 16/14 VHF.
- c) Se prohíbe fondear en otro punto de la bahía que no esté en la presente resolución, salvo en caso de emergencia o expresa autorización del Capitán de Puerto de Antofagasta.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 2111, 4ª Edición, diciembre 2016.

h.- Límites del Puerto.

El polígono que se forma uniendo los siguientes puntos geográficos:

- 1) Latitud: 23° 38' 44" S.; Longitud: 070° 24' 18" W.
(081° y a 2,2 cables del Faro Molo).
- 2) Latitud: 23° 37' 00" S.; Longitud: 070° 24' 46" W.
(353° y a 1,8 millas del Faro Molo).
- 3) Latitud: 23° 37' 00" S.; Longitud: 070° 25' 20" W.
(337° y a 1,93 millas del Faro Molo).
- 4) Latitud: 23° 39' 00" S.; Longitud: 070° 25' 20" W.
(253° y a 7,7 cables del Faro Molo).
- 5) Latitud: 23° 39' 20" S.; Longitud: 070° 24' 12" W.
(151° y a 6,3 cables del Faro Molo).

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 2111, 4ª Edición, diciembre 2016.

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

1) Vientos:

Época	Dirección	Velocidad Máx.	Fuerza Beaufort
Invierno	SW	22 nudos	6
Verano	SW	10 nudos	73

2) Corrientes:

Época	Dirección	Velocidad Máx.
Todo el año	NE	0,3 nudos

3) Olas:

Época	Tipo Ola	Frecuencia	Altura Media	Dirección
Todo el año	Marejadilla	7/12 seg.	1,0 metros	S - SW
Invierno	Rizada	4/10 seg.	0,3 metros	N

4) Amplitud de 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, según se indica en la tabla:

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

5) 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 S.H.O.A. N° 2111, 4ª Edición, diciembre 2016.

j.- Sitios o Frentes de Atraque y Boyas.

FRENTE DE ATRAQUE N° 1 SITIO N° 1-2-3			
Sitios	N° 1	N° 2	N° 3
Extensión	200 mts.	200 mts.	200 mts.
Orientación	Norte a Sur		
Bitas de Amarre	9 NR. (bita N° 5 + 12 mts., hasta bita N° 14 + 9 mts.).	9 NR. (de bita N° 14 + 9 m., hasta bita N° 23 + 4 mts.).	9 NR. (bita N° 23 + 4 mts., hasta bita N° 32).
Defensas	26 NR., tipo neumáticos Goodyear 49", de 3,3 metros de diámetro x 1 de ancho, constituidas por un paquete de dos neumáticos 24R35 y 27R49, espaciamiento no regular.		
Boyas de Amarre	N/C		
Duque de Alba			

FRENTE DE ATRAQUE N° 2 SITIO N° 4-5		
Sitios	N° 4	N° 5
Extensión	127 mts.	185 mts.
Orientación	300° - 120°	
Bitas de Amarre	9 NR.	11 NR.
Defensas	5 NR., tipo neumático Goodyear 49", espaciamiento no regular.	15 NR., tipo cilíndricas con panel frontal Bridgentone SUC 1450 H y de neumático Goodyear 49", espaciamiento no regular.
Boyas de Amarre	N/C	
Duque de Alba		

FRENTE DE ATRAQUE N° 3 SITIO N° 6-7		
Sitios	N° 6	N° 7
Extensión	130 mts.	260 mts.
Orientación	355° - 175°	
Bitas de Amarre	4 NR.	20 NR.
Defensas	No tiene	25 NR., tipo cilíndricas con panel frontal Bridgentone SUC 1450 H y de neumático Goodyear 49", separadas a 9,1 m., en toda su extensión, excepto en el tramo bita N° 65A a la bita N° 67.
Boyas de Amarre	N/C	
Duque de Alba		

k.- Terminales Marítimos.

No corresponde.

I.- Sistemas de Monitoreo y Medición.

ATI cuenta con un equipo que entrega información relacionada a la altura de ola significativa, periodo de ola, velocidad y dirección de la corriente:

Mareógrafo

Equipo AWAC AST ATI.

Marca: NORTEK.

Modelo: AWAC 600 Khz.

Head ID: WAV 8175.

Año fabricación: 2022.

Hardware ID: WPR 3700.

Pressure Range: 100 dbar.

Ubicación: Latitud 23° 38' 42.26" S. / Longitud 070° 24' 31,03" W.

m. Límites Operacionales.

Maniobras	Habilitado para maniobrar las 24 horas del día, mientras se mantenga operativo el balizamiento instalado.
Dirección y velocidad máxima del viento (nudos).	
Maniobra de atraque/amarre.	Ver Anexo "A"
Maniobra de desatraque/desamarre.	Dirección S - SW, 20 nudos. Componente N, 14 nudos.
Maniobra de corridas.	Dirección S - SW, 20 nudos
Permanencia en sitio o terminal marítimo.	Dirección S - SW, 20 nudos.
Ejecución de faenas de carga y/o descarga.	Dirección S - SW, 20 nudos.
Dirección y velocidad máxima de la corriente (nudos).	
Ver Anexo "A".	
Dirección, Altura (Hs) y Período (Ts) de la ola.	
Ver Anexo "A".	
Visibilidad.	
Amarre/Desamarre: Una Milla Náutica.	

Condiciones o restricciones particulares de operación.	
1) Frente de Atraque N° 1 (Sitios 1, 2 y 3).	
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 32), hacia el Norte. Lo anterior, objeto permitir maniobrabilidad de remolcadores.	
b) 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.	

Condiciones o restricciones particulares de operación.

2) Frente de Atraque N° 2 (Sitios 4 y 5).

- a) En caso que se efectúe maniobra de atraque o desatraque del Sitio N° 5, se deberá dejar libre un espacio de 90 metros desde el extremo Sur del Sitio N° 3 (Bita 32), hacia el Norte.
- b) Para atraque al Sitio N° 5, se requerirá que las Bitas 47 a la 49 estén desocupadas.
- c) Para el acceso a dársena, durante la ejecución de maniobras de atraque en los sitios de E.P.A. y A.T.I., para naves con eslora menor a 220 metros, se considerará una altura de ola significativa de 1,60 metros y para el desatraque una altura de ola significativa de 1,65 metros, siempre y cuando la nave pueda ser girada dentro de la dársena. Para el desatraque, si la nave sale dando atrás de la dársena, se deberá considerar una Altura de Ola Significativa de 1,60 metros.

3) Frente de Atraque N° 3 (Sitios 6 y 7).

- a) 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, las que 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.
- b) 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. de 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).
 - Las bitas del Sitio N° 7 corresponden a las bitas N° 54 a la 67, más las del molo (N° 68 a 71).
 - El Sitio N° 7, posee un winche modelo WA-2500, que permite optimizar las operaciones de atraque y desatraque de naves de más de 200 metros de eslora.

Condiciones o restricciones particulares de operación.

- c) 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. Máximo viento permitido para efectuar la maniobra 10 nudos, altura de ola 1,5 metros, corriente 0,2 nudos.

4) Otras consideraciones.

- a) Al través de la bita 13 y a 100 metros del Frente de Atraque N° 1, se encuentra un bajo de 11 metros, por lo que, el calado máximo para realizar giros en la poza es de 10 metros.
- b) Encontrándose nave en el Sitio N° 7, la nave que maniobra hacia/desde el sitio 5, deberá contar con un calado que le permita disponer de un UKC de 1,0 metro, el que deberá ser calculado por la nave y bajo conocimiento del práctico que efectuará la maniobra.
- c) Se contará con señaléticas particulares, objeto indicar la posición de atraque de las naves, tales como conos y/o señales luminosas u otros.
- d) Distancia mínima entre naves, en un mismo frente de atraque:

Eslora (metros)	Distancia (metros)
Mayor de 300	30
300 – 201	25
200 – 151	20
Menor de 100	10

Servicios de Apoyo a Maniobras	
Uso de Remolcadores.	Ver anexo "A".
Uso de PPU.	Recomendado según Estudios de Maniobrabilidad aprobados.
Uso de Lanchas de Apoyo.	Ver anexo "A".
Corridas o Cambios de Sitio	
Las corridas dentro de un mismo sitio, las podrá efectuar el capitán de la nave, hasta un 50% de la eslora total del buque.	
No habrá restricciones para efectuar corridas o cambio de sitio de noche, independiente de las esloras.	
Para distancias mayores en una corrida o cambio de sitio, se deberá utilizar obligatoriamente los servicios de Práctico, lo que será considerado como una maniobra de zarpe y otra de atraque, rigiendo para ellas las mismas normas que establece la presente resolución en base a esloras, calados, uso de remolcadores, viento, etc.	

Uso de Amarradores
La referida instalación portuaria, a través de la respectiva agencia de naves, dispondrá de, a lo menos, 6 u 8 amarradores, según sitio de atraque (Ver anexo "A"). Asimismo, tanto la partida de proa como de popa, deberán contar con equipo de comunicaciones marítimas con disponibilidad de canales de maniobra asignados al Práctico (VHF 08-16-68-69-74-75).
Éstos, deberán contar con capacitación de seguridad y entrenamiento en la realización de las maniobras de amarre/desamarre, además de estar premunidos de chalecos salvavidas, casco, zapatos de seguridad y chalecos reflectantes en todo momento.
Todos los trabajos de amarre/desamarre deberán ser supervisados por un Jefe de Muelle que estará a cargo de la seguridad de la maniobra (EPA o ATI) responsable de adoptar las medidas necesarias ante situaciones de peligro propias de la maniobra.

n.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria:

- 1) Bandas de atraque:** Ver anexo "A".
- 2) Maniobras simultáneas:** No se autorizan maniobras simultáneas en la dársena.
- 3) Maniobras de abarloomiento:** 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 abarloomiento a la gira.
- 4) Rancho de Naves:** Las naves de abastecimiento de petróleo que realicen faenas de abarloomiento y desabarloomiento deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-31/002, de fecha 15 de junio de 2020, y posteriores modificaciones, que "establece normas para efectuar operaciones seguras de transferencia de combustibles líquidos marinos para el consumo interno de los buques (bunkering).
- 5) Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre/atraque (cantidad de paños mínimos, cantidad y longitud de espías, otros):**

- Máquina principal, maquinaria auxiliar, timón, winches y cabrestantes en buenas condiciones de operatividad.
- 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.

6) Uso del Reloj de Mareas: En caso de hacer uso del Reloj de Marea, se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° A-31/004, de fecha 20 de enero de 2012.

ñ.- Señalización Marítima.

1) Ayudas a la Navegación.

- Tipo : Faro.
- Cantidad : 2.
- Ubicación :
 - Extremo Molo de Abrigo N° 47.
Latitud 23° 38' 47" Sur; Longitud 070° 30' 32" Weste.
 - Molo Este N° 49.
Latitud 23° 38' 45" Sur; Longitud 070° 24' 23" Weste.

2) Enfilaciones de Puerto.

- Tipo : Enfilación.
- Cantidad : 1.
- Ubicación : Enfilación Dársena Antofagasta.
Baliza Anterior N° 48: Lat. 23° 38' 54" S. / Longitud: 070° 24' 12" W.
Baliza Posterior N° 48-1: Al 165° y a 79,8 metros de la Baliza Anterior.

Nota:

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.: Publicación S.H.O.A. N° 3001, Derrotero de la Costa de Chile, Volumen I.

o.- Situaciones Especiales.

Ante condiciones de tiempo adversas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Antofagasta, se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en "Plan Subsidiario de Mal Tiempo de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Antofagasta".

p.- Documentos de Interés.

1) Resoluciones S.H.O.A. que aprueban Estudios Oceanográficos.

Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13.250/24/118/Vrs, de fecha 18 de octubre de 2013, que considera "Con Valor Hidrográfico" Estudio Batimétrico, Puerto de Antofagasta.

2) Resolución que aprueba Estudios de Maniobrabilidad, Adenda o Informe de Operación.

- Resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.600/1124, de fecha 24 de agosto de 2005, que aprueba el “Estudio de Maniobrabilidad y Operación IT-SM-002-REV. B (diciembre 2004)” y “Estudio de Bollard Pull IT-SM-004-REV. A (marzo 2004), del proyecto de mejoramiento Sitios 4 y 5 del Puerto de Antofagasta”.
- Resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.600/33/Vrs, de fecha 21 de noviembre de 2008, 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, de fecha 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., de fecha 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., de fecha 16 de noviembre de 2016, que “Aprueba Diagrama de Amarre Naves de 160 metros de eslora, Sitio N° 7, Puerto de Antofagasta”.
- Resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.600/03/1068/Vrs., de fecha 2 de septiembre de 2021, que aprueba “Estudio de Maniobrabilidad Frente de Atrache N° 1, Puerto de Antofagasta -EPA, REV. (01 de octubre de 2020)”.

3) Documento que aprueba el Estudio de Señalización Marítima.

No corresponde.

4) Declaración de Cumplimiento que aprueba certificación Código PBIP.

Tanto para la Empresa Portuaria Antofagasta y Antofagasta Terminal International, este Certificado se deberá mantener vigente.

5) Certificado de Seguridad y Operación:

No corresponde.

q.- Contactos.

Capitanía de Puerto de Antofagasta.

Dirección : Av. Grecia N°1946, Antofagasta.
Fono : +56 55 2228008 / 2630009 / 2630087.
Fax : + 56 55 2224464.
E-mail : cpantofagasta@directemar.cl, sctmantofagasta@dgtm.cl

Empresa Portuaria Antofagasta.

Domicilio : Av. Grecia S/N, Antofagasta.
Teléfono : +56 55 2563756 / 2432301.
E-mail : cescoar@puertoantofagasta.cl

Antofagasta Terminal Internacional.

Domicilio : Av. Grecia S/N Costado Recinto Portuario, Antofagasta.
Teléfono : +56 55 2432350 / 2432355.
E-mail : terminal@atiport.cl

r.- Otras Informaciones que el Capitán de Puerto estime de Interés.

- 1) De acuerdo a resolución C.P. ANTOFAGASTA Ord. N° 12.000/388/Vrs., de fecha 6 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.

Eslora Máxima	Condición
200 metros	Sin nave en el Sitio N° 7 de Antofagasta Terminal Internacional y sin nave en Sitio N° 1 de la Empresa Portuaria Antofagasta.
180 metros	Naves de eslora mayor a 240 metros, manga 45 metros, amarrada al Sitio N° 7 de Antofagasta Terminal Internacional y sin nave amarrada en el frente de atraque N° 1 de Empresa Portuaria Antofagasta.
150 metros	Naves de eslora mayor a 240 metros, manga 45 metros, amarrada al Sitio N° 7 de Antofagasta Terminal Internacional y Naves Tipo BBC de eslora 150 metros, manga 26 metros, amarrada al Sitio N° 1 ó 2, de la Empresa Portuaria Antofagasta.

- 2) Toda maniobra será autorizada previa evaluación de la Capitanía de Puerto de Antofagasta.
- 3) Las naves deberán anunciar su arribo al Puerto de Antofagasta con 24 horas de anticipación como mínimo, para la asignación de punto de fondeo o Práctico de Puerto, según corresponda, lo que se le informará al Capitán de la nave 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.
- 4) Las naves que efectúen su maniobra de zarpe o atraque con un remolcador ASD y su bow thruster operativo, deberán indicar dicha condición en el SIAN, siempre y cuando el poder del bow thruster cumpla con lo indicado en el punto 12 de este acápite.
- 5) Las embarcaciones de transferencias de Prácticos deberán dar cumplimiento a lo establecido en la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-80/011, de fecha 10 de septiembre de 2003 y en la Zona de Transferencia de Prácticos establecidas en el respectivo reglamento.

Las lanchas de práctico que naveguen dentro de la dársena del Puerto, deberán ajustar su andar a una velocidad máxima de 5 nudos.

En el caso de existir condiciones desfavorables para la navegación de embarcaciones menores, se podrá autorizar el desembarco al interior de la dársena del puerto, previa evaluación del Capitán de Puerto o del Práctico que ejecuta la maniobra.

- 6) En caso de existir condiciones adversas para el abordaje del Práctico a la nave, este estará facultado para dar instrucciones al Capitán para maniobrar con el propósito de generar una condición segura al embarque.
- 7) 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 de la Autoridad Marítima Local su oportuna difusión a los usuarios marítimos.
- 8) Para toda maniobra de atraque, las naves mantendrán ambas anclas listas para fondear, sólo para ser utilizadas en caso de emergencia.
- 9) 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.
- 10) Los capitanes extranjeros están autorizados a efectuar Corridas de Nave sin asesoría del Práctico de Servicio. Sólo se hará a requerimiento expreso de la agencia o Capitán de la nave.
- 11) En caso de emergencias donde se originen cortes de espías en naves atracadas, se deberá informar oficialmente a la Autoridad Marítima Local.
- 12) Existirá un Rol de Remolcador de Servicio en el Puerto de Antofagasta, conforme a lo dispuesto en la resolución C.P. ANTO. Ord. N° 12.000/112/VRS., de fecha 11 de abril de 2014.
- 13) 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 100 a 160 mts.	1.200 HP
Mayor 160 a 200 mts.	1.500 HP
Mayor 200 a 254 mts.	2.000 HP

s.- Anexos.

- "A" : Condiciones y límites operacionales del Puerto de Antofagasta.
"B" : Diagrama de amarre de 2 naves en Sitio N° 7.

2.- DERÓGASE la resolución C.P. ANTO. Ord. N° 12.000/343/Vrs., de fecha 14 de diciembre de 2022.

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

(ORIGINAL FIRMADO)

ALFREDO ACEVEDO VERA
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE ANTOFAGASTA

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- EMPRESA PORTUARIA ANTOFAGASTA.
- 2.- ANTOFAGASTA TERMINAL INTERNACIONAL.
- 3.- AGENCIAS DE NAVES.
- 4.- D.S.O.M.
- 5.- C.J. IVa. Z.N. (Info.).
- 6.- D.I.M. y M.A.A.
- 7.- G.M. ANTO.
- 8.- ARCHIVO.

ANEXO "A"

CONDICIONES Y LÍMITES OPERACIONALES DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA

N° Sitio	Bandas de Atraque	Esloza Máxima (metros)	Calados Máximos Recalada/Zarpe	N° RAM ASD	Ton. BP Mínima	Vientos (Atraque)		Altura de Ola Significativa		Tipo de Ingreso	Tipo de Salida	Corrientes		Amarradores	Giro			Observaciones y Consideraciones Especiales
						Cuadr.	Veloc.	Interior Poza	Acceso Dársena			Interior Poza	Acceso Dársena		Lanchas	Interior Dársena	Cant. Práctico	
1	Bb-Eb	> 60 mts. ≤ 150 mts.	8,5 mts.	1	30	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante con o sin giro o atrás	Avante con giro en sitio	0,5	0,5	6	1	Si	1	En caso de que una nave maniobre con un remolcador, el bow thruster debe dar cumplimiento al Letra r), N° 12.
	Bb-Eb	> 150 mts. ≤ 225 mts.	8,5 mts.*	2	35	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts) Naves > 220 mts. Atraque/Desatraque 1,5 mts.	Avante con o atrás	Avante con giro en sitio	0,5	0,5	6	1	Si*	1	En caso de que una nave maniobre con un remolcador, el bow thruster debe dar cumplimiento al Punto r), N° 12. * Autorizado 9,14 metros con reloj de marea.
2	Bb-Eb	> 60 mts. ≤ 150 mts.	8,76 mts.	1	30	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante	Avante con y sin giro	0,5	0,5	6	1	Si	1	En caso de que una nave maniobre con un remolcador, el bow thruster debe dar cumplimiento al Letra r), N° 12.
	Bb-Eb	> 150 mts. ≤ 225 mts.	8,76 mts.	2	35	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts) Naves > 220 mts. Atraque/Desatraque 1,5 mts	Avante o Atrás	Avante con y sin giro o atrás.	0,5	0,5	6	1	Si	1	En caso de que una nave maniobre con un remolcador, el bow thruster debe dar cumplimiento al Letra r), N° 12.
	Bb	> 200 mts. ≤ 225 mts.	8,76 mts.	2	35	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts) Naves > 220 mts. Atraque/Desatraque 1,5 mts.	Avante	Atrás	0,5	0,5	6	1	Si	1/2	Para naves hasta 225 metros de eslora, amarre entre bita N° 10 y la N° 23 para naves Bulk Carrier (BK) tipo Open Hatch Cargo. En caso de que una nave maniobre con un remolcador, el bow thruster debe dar cumplimiento al Letra r), N° 12. Para el atraque y desatraque de Naves de Pasajeros, de eslora igual o superior a 220 metros, se utilizarán siempre 2 Remolcadores y corriente 0,5 nudos.
3	Bb-Eb	> 60 mts. ≤ 150 mts.	7,9 mts.	1	30	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante	Avante con y sin giro	0,5	0,5	6	1	Si	1	En caso de que una nave maniobre con un remolcador, el bow thruster debe dar cumplimiento al Letra r), N° 12.
	Bb-Eb	> 150 mts. ≤ 225 mts.	7,9 mts.	2	35	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts) Naves > 220 mts. Atraque/Desatraque 1,5 mts	Avante o Atrás	Avante con y sin giro o atrás.	0,5	0,5	6	1	Si	1	En caso de que una nave maniobre con un remolcador, el bow thruster debe dar cumplimiento al Letra r), N° 12. Para el atraque y desatraque de Naves Roll On/Roll Off, de eslora igual o superior a 180 metros, se utilizarán siempre 2 Prácticos, 2 Lanchas y 2 Remolcadores. Máximo viento permitido para efectuar la maniobra 10 nudos, Altura de la ola 1,5 metros, Corriente 0,2 nudos.

N° Sitio	Bandas de Atraque	Eslora Máxima (metros)	Calados Máximos Recalada/Zarpe	N° RAM ASD	Ton. BP Mínima	Vientos (Atraque)		Altura de Ola Significativa		Tipo de Ingreso	Tipo de Salida	Corrientes		Amarradores	Giro			Observaciones y Consideraciones Especiales
						Cuadr.	Veloc.	Interior Poza	Acceso Dársena			Interior Poza	Acceso Dársena		Lanchas	Interior Dársena	Cant. Práctico	
4	Eb-Bb	> 60 mts. ≤ 80 mts.	8,7 mts	1	30	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante	Atrás o Avante	0,5	0,5	6	1	Si	1	En caso de que una nave maniobre con un remolcador, el bow thruster debe dar cumplimiento al Letra r), N° 12.
5	Eb	> 60 mts. ≤ 160 mts.	12,29 mts	1	35	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante	Avante con y sin giro o atrás	0,5	0,5	6	1	Si*	1	* Tener presente restricción de eslora para giro. Con nave en Sitio N° 7, se debe mantener resguardo de UKC de 1 metro. En caso de que una nave maniobre con un remolcador, el bow thruster debe dar cumplimiento al Letra r), N° 12.
	Bb	> 60 mts. ≤ 160 mts.	12,29 mts	1	35	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante con y sin giro o atrás	Avante con giro en sitio	0,5	0,5	6	1	Si*		* Tener presente restricción de eslora para giro. Con nave en Sitio N° 7, se debe mantener resguardo de UKC de 1 metro. En caso de que una nave maniobre con un remolcador, el bow thruster debe dar cumplimiento al Letra r), N° 12.
	Eb	> 160 mts. ≤ 179,9 mts.	12,29 mts	2	35 c/u	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante	Avante con giro en sitio o atrás	0,5	0,5	6	Atraque: 2 Desatraque: 1	Si*	1	* Tener presente restricción de eslora para giro. Con nave en Sitio N° 7, se debe mantener resguardo de UKC de 1 metro. Giro de salida con calado máximo a proa de 10,5 metros.
	Bb	> 160 mts. ≤ 179,9 mts.	12,29 mts	2	35 c/u	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante con giro en sitio o atrás	Avante con giro en sitio	0,5	0,5	6	Atraque: 2 Desatraque: 1	Si*	1	Al través de la bita 13 y a 100 metros del Frente de Atraque N° 1, se encuentra un bajo de 11 mts., por lo que, el calado máximo para realizar giros en la poza es de 10 metros.
	Eb	> 180 mts. ≤ 225 mts.	12,29 mts	2	35 c/u	3° y 4° 1° y 2°	14 12	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts) Naves > 220 mts. Atraque/Desatraque 1,5 mts	Avante	Avante con giro en sitio o atrás	0,5	0,5	6	Atraque: 2 Desatraque: 1	Si*	2	* Tener presente restricción de eslora para giro. Para las maniobras de atraque y desatraque en el Sitio N° 5, con nave atracada en el Sitio N° 6 y N° 7, se deberá considerar un UKC de 1,0 metro. Giro de salida con calado máximo a proa de 10,5 metros.
	Bb	> 180 mts. ≤ 225 mts.	12,29 mts	2	35 c/u	3° y 4° 1° y 2°	14 12	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts) Naves > 220 mts. Atraque/Desatraque 1,5 mts.	Avante con giro o atrás	Avante con giro en sitio	0,5	0,5	6	Atraque: 2 Desatraque: 1	Si*	2	Para naves igual o superior a 180 metros, se utilizarán 2 Prácticos y nave en el Sitio N° 7, no puede superar canto Sur. Al través de la bita 13 y a 100 metros del Frente de Atraque N° 1, se encuentra un bajo de 11 mts., por lo que, el calado máximo para realizar giros en la poza es de 10 metros.
6	Eb-Bb	> 60 mts. ≤ 100 mts.	8,8 mts.	1	35	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante	Avante	0,5	0,5	6	1	Si	1	En caso de que una nave maniobre con un remolcador, el bow thruster debe dar cumplimiento al Letra r), N° 12.
7	Eb	> 281 mts. ≤ 337 mts.	11,83 mts.	3	150 Total 50 c/u	3° y 4° 1° y 2°	14 10	0,5	Atraque/Desatraque 1,5 mts.	Avante	Atrás	0,5	0,5	8	2	No	2	Nave debe atracar Proa al Sur. Estribor a muelle, sin sobrepasar extremo Sur del sitio. Que se disponga de instrumental que provea a los Prácticos: Información de vientos, corriente y ola en tiempo real. (Mareógrafo, Correntómetro y Anemómetro).
	Eb	> 275 mts. ≤ 281 mts.	11,83 mts.	3	120 Total 40 c/u	3° y 4° 1° y 2°	14 10	0,5	Atraque/Desatraque 1,5 mts.	Avante	Atrás	0,5	0,5	8	2	No	2	
	Eb	> 220 mts. ≤ 275 mts.	11,83 mts.	2	35 c/u	3° y 4° 1° y 2°	14 10	0,5	Atraque/Desatraque 1,5 mts.	Avante	Atrás	0,5	0,5	8	2	No	2	

N° Sitio	Bandas de Atraque	Eslora Máxima (metros)	Calados Máximos Recalada/Zarpe	N° RAM ASD	Ton. BP Mínima	Vientos (Atraque)		Altura de Ola Significativa		Tipo de Ingreso	Tipo de Salida	Corrientes		Amarradores	Giro			Observaciones y Consideraciones Especiales
						Cuadr.	Veloc.	Interior Poza	Acceso Dársena			Interior Poza	Acceso Dársena		Lanchas	Interior Dársena	Cant. Práctico	
7	Eb	> 150 mts. ≤ 220 mts.	11,83 mts.	2	35 c/u	3° y 4° 1° y 2°	14 12	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante	Avante o atrás	0,5	0,5	6	1	Si*	1	Para el atraque y desatraque de Naves Roll On/Roll Off, de eslora igual o superior a 180 metros, se utilizarán siempre 2 Prácticos, 2 lanchas y 2 Remolcadores. Máximo viento permitido para efectuar la maniobra 10 nudos. Altura de la ola 1,5 metros, Corriente 0,2 nudos. * Giros: Tener presente restricción de eslora para giro. Al través de la bita 13 y a 100 metros del Frente de Atraque N° 1, se encuentra un bajo de 11,0 metros, por lo anterior, el calado máximo para realizar giros en la poza es de 10,0 metros.
	Eb-Bb	2 naves ≤ 160 mts. c/u	11,83 mts.	2	35 c/u	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante	Avante o Atrás	0,5	0,5	6	1	Si	1	Las esloras de cada una de las naves no pueden sobrepasar los 160 metros y 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. Se debe dar cumplimiento al diagrama de amarre indicado en el Anexo "B".
	Eb	> 100 mts. ≤ 150 mts.	11,83 mts.	2	35 c/u	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante	Avante o Atrás	0,5	0,5	6	1	Si	1	En caso de que una nave maniobre con un remolcador, el bow thruster debe dar cumplimiento al Letra r), N° 12 (Proa al Sur).
	Bb	> 100 mts. ≤ 150 mts.	11,83 mts.	2	35 c/u	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante	Avante	0,5	0,5	6	1	Si	1	Permite el uso de un remolcador + bow thruster operativo de la nave (Proa al Norte) de acuerdo a cuadro explicativo en Letra r), N° 12.
	Bb	> 150 mts. ≤ 220 mts.	11,83 mts.	2	35 c/u	Todos	14	0,5	Naves < 220 mts Atraque 1,60 mts. Desatraque 1,65 mts. (Salida atrás Poza: 1,60 mts)	Avante o Atrás	Avante	0,5	0,5	6	1	Si*	1	Naves con giros al interior de la poza uso de 2 RAM. 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. Máximo viento permitido para efectuar la maniobra 10 nudos, Altura de la ola 1,5 metros, Corriente 0,2 nudos. * Giros: Tener presente restricción de eslora para giro. Al través de la bita 13 y a 100 metros del Frente de Atraque N° 1, se encuentra un bajo de 11,0 metros, por lo anterior, el calado máximo para realizar giros en la poza es de 10,0 metros.

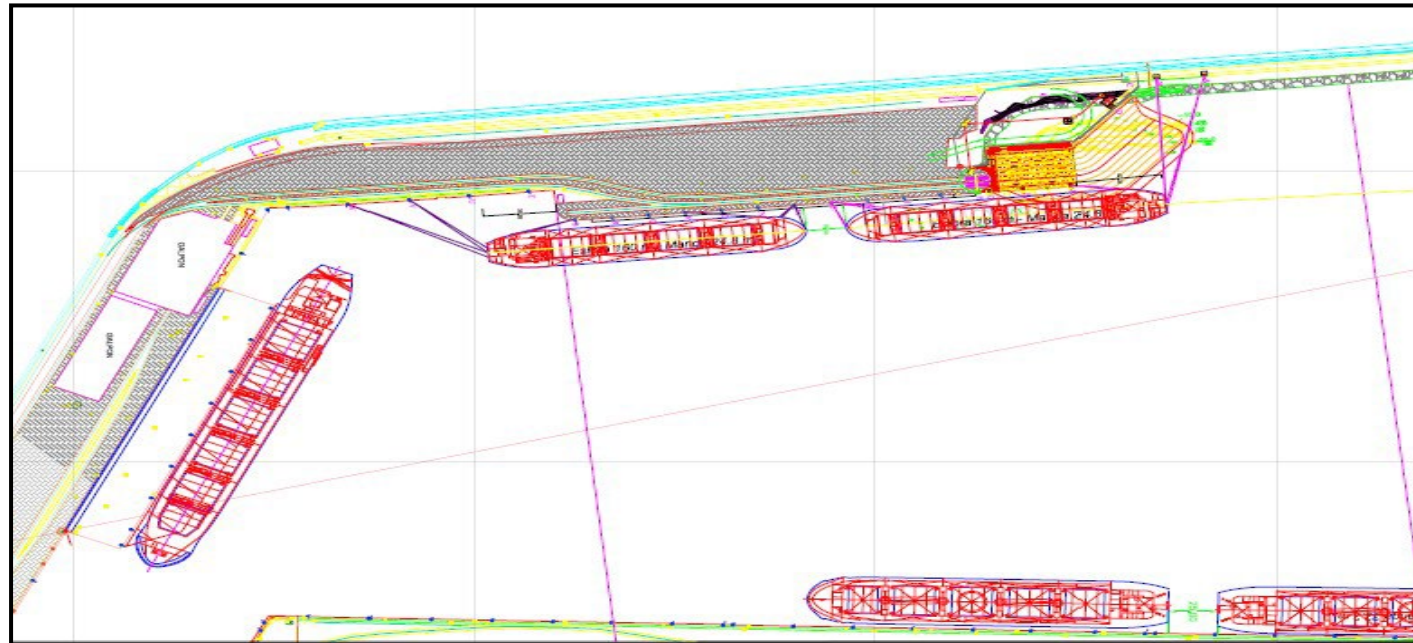
(ORIGINAL FIRMADO)

ALFREDO ACEVEDO VERA
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE ANTOFAGASTA

DISTRIBUCIÓN:
Íd. Cuerpo Principal.

ANEXO "B"

DIAGRAMA DE AMARRE DE 2 NAVES EN SITIO N° 7



(ORIGINAL FIRMADO)

**ALFREDO ACEVEDO VERA
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE ANTOFAGASTA**

DISTRIBUCIÓN:
Íd. Cuerpo Principal.