

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL
TERMINAL MARÍTIMO DOÑA INÉS
DE COLLAHUASI.**

PATACHE, 11 DE NOVIEMBRE DE 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; D.L. N° 2.222, de 1978 y sus modificaciones, 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° 2, de fecha 03 de enero de 2005, modificado por el D.S. (M.) N° 9, de fecha 11 de enero 2018, Reglamento sobre Concesiones Marítimas; el D.S. (M.) N° 1, de fecha 06 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 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:

HABILÍTESE, las condiciones de operación de la siguiente instalación portuaria:

1.- Nombre de la Instalación Portuaria.

Terminal Marítimo Doña Inés de Collahuasi.

2.- Descripción General.

Muelle mecanizado destinado para la operación de naves Bulk Carrier, con un ducto para el embarque de concentrado de cobre. La referida instalación portuaria cuenta con un sistema de amarre de seis boyas, un cabezo con una plataforma de servicio, unida a tierra a través de un puente de acceso.

3.- Ubicación Geográfica.

El Terminal Marítimo de Collahuasi, se encuentra ubicado en la I Región de Tarapacá, específicamente a 65 Km. al sur de la Ciudad de Iquique, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 20° 48' 14" S.
Longitud : 070° 11' 52" W.

Ref.: Carta Náutica SHOA N° 1233, 6° Edición, Agosto 1999.

4.- Propietario.

Terminal Marítimo Doña Inés de Collahuasi.

5.- Estación de Espera de Prácticos.

Área circular de 1.5 cables de radio, cuyo centro se encuentra al 004° y 1.02 millas de Punta Patache en Lat. 20° 47' 34" S y Long. 070° 12' 25" W.

Ref.: Carta Náutica SHOA N° 1233, 6° Edición, Agosto 1999.

6.- Zona de Fondeo a la Gira.

Para la definición de los fondeaderos se consideró eslora máxima de la nave que puede recalar al puerto, con eslora de hasta 230 metros:

6.1. Punto de Fondeo "A":

Al 346° y 2.60 cables del extremo superior derecho del muelle mecanizado del Terminal Marítimo Minera Patache.

Este punto, además, se usará para realizar Faenas de Bunkering.

6.2. Punto de Fondeo "B":

Al 348° y 5.70 cables del extremo superior derecho del Muelle Mecanizado del Terminal Marítimo Minera Patache.

6.3. Punto de Fondeo "C":

Al 277° y 6.80 cables del extremo superior derecho del Muelle Mecanizado del Terminal Marítimo Minera Patache.

6.4. Punto de Fondeo "D":

Al 310° y 7.80 cables del extremo superior derecho del muelle mecanizado del Terminal Marítimo Minera Patache.

Ref.: Carta Náutica SHOA N° 1233, 6° Edición, Agosto 1999.

7.- Límites del Puerto.

Línea imaginaria representada por el meridiano 070° 12' 34" de longitud Weste que nace desde Punta Patache, hasta intersectar el paralelo 20° 47' 18" de latitud Sur y continuando por este último hacia el Este, hasta tocar la costa.

Ref.: Carta Náutica SHOA N° 1231, 3° Edición, Agosto 1999 y Carta Náutica SHOA N° 1233, 6° Edición, Agosto 1999.

8.- Características Meteorológicas y Ambientales de la Instalación Portuaria.

8.1.- Dirección y velocidad de viento predominante en nudos.

Los Vientos predominantes en las costas de la Región de Tarapacá durante el día son de dirección Surweste y Sur/Surweste, y a contar de la puesta de sol de dirección Sur/Sureste, con intensidades de viento que van entre los 10 a 16 nudos. Durante los meses de octubre a marzo, producto de la intensificación del anticiclón y de la alza de temperatura por las tardes, se produce un incremento en la intensidad del viento entre 25 y 30 nudos de dirección general Sur. Las calmas son más frecuentes durante las mañanas y neblinas (con baja frecuencia) en los meses de verano.

Durante los meses de abril y agosto, se presenta viento del cuarto cuadrante durante la mañana, producto de la formación de la vaguada costera en el sector norte del país. Esta zona costera no se encuentra protegida de los vientos del Surweste y junto a las marejadas producen inconvenientes a las naves atracadas en los terminales.

8.2.- Dirección y velocidad de la corriente en nudos.

La dirección y velocidad de la corriente equivale a 0.5 nudos, en dirección SW.

8.3.- Altura de la ola en metros.

Varía entre 0.30 mts. y 2.0 mts.; las direcciones de incidencia de oleaje entre 198° al 252°, siendo más frecuentes las marejadas provenientes del W y SW en los meses de mayo a septiembre.

8.4.- Amplitud de la marea en metros.

En el puerto se presentan dos bajamar y dos pleamar, con una amplitud máxima de marea de alrededor de 0.90 a 1.15 metros.

Ref.: Estudio de Corrientes, Vientos, Mareas y Olas, elaborado por INGEMAR Ltda., Junio 1994.

9.- Sitios o Frentes de Atraque y boyas.

Extensión : 225 metros
Orientación Muelle : 159° - 338°
Orientación Buque amarrado : 270° - 090°

10.- Terminal Marítimo.

Boyas de Amarre : 06 NR.

Nombre Boya	Latitud	Longitud
N° 1 BE Proa	20° 48' 07.2" S.	070° 12' 00" W.
N° 2 Centro Proa	20° 48' 09.6" S.	070° 12' 01.6" W.
N° 3 BB Proa	20° 48' 11.7" S.	070° 11' 58" W.
N° 4 BB Popa	20° 48' 11.9" S.	070° 11' 51" W.
N° 5 Centro Popa	20° 48' 10.2" S.	070° 11' 46" W.
N° 6 BE Popa	20° 48' 06" S.	070° 11' 49.3" W.

Ref.: Carta Náutica SHOA N° 1233, 6° Edición, Agosto 1999.

11.- Condiciones Límites para las Naves.

Eslora Máxima : 225 metros, con calado máximo 8,3 metros.
195 metros, sin restricción de calado.
Calado Máximo : 13 metros.
Manga Máxima : 32,2 metros.
Desplazamiento : 72.400 toneladas.

Condiciones o restricciones particulares de operación: El dispositivo actual de amarre en el Terminal COLLAHUASI, consiste en el empleo del ancla de estribor y el paso de espías a 6 boyas; babor, centro y estribor en proa y popa.

Distancia mínima entre la nave y cabezo del Terminal Marítimo:

- El muelle está configurado de tal manera que las naves que carguen queden separadas de las defensas de muelle con un mínimo de cuatro metros.
- La distancia final a dejar la nave de las defensas del muelle será determinada por la Autoridad Marítima con evaluación del Práctico de Servicio, basado en las condiciones meteorológicas del momento
- En aquellos casos especiales en los cuales, por alguna eventualidad, se sobrepase la condición de límite definida y calculadas en el estudio, el Capitán de Puerto, con la asesoría del Práctico local, definirá las medidas operacionales a adoptar para la ejecución de las maniobras de atraque, desamarre y corridas, en condiciones de seguridad.

12.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria.

12.1.- Maniobras simultaneas dentro de la bahía:

Amarre y Desamarre	: No se autoriza.
Amarre y Corrida	: Se autoriza.
Corrida y Corrida	: Se autoriza.
Corrida y Desamarre	: Se autoriza.

12.2.- Amarre, Desamarre, largada y fondeo.

- Las Maniobras de amarre y desamarre serán en horario diurno y nocturno.
- En el amarre nocturno, las luces de las enfilaciones de aproximación y de fondeo deben estar en destello sincronizado o en su defecto, con luz fija; alumbrar adecuadamente y a máxima potencia, para lo cual, deben estar siempre limpias.
- El muelle debe estar completamente iluminado.
- Todas las boyas deben contar con iluminación.
- Las naves que deban fondear a la gira dentro de los límites del puerto emplearan el ancla de estribor.

12.3.- Banda de atraque: Babor.

12.4.- Maniobras simultáneas: No autorizadas.

12.5.- Faenas de Bunkering: Deberán ser tramitadas personalmente ante esta Capitanía de Puerto, cumpliendo lo establecido en Resolución C.P. PAT ORD N°12.600/46, de fecha 27 de octubre de 2020, la cual dispone instrucciones para la ejecución de las faenas de aprovisionamiento de combustible en la Jurisdicción.

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

- Las naves deberán poseer operativos todos los elementos y maquinaria (cabrestantes, molinetes y winches) necesarios para operar la maniobra de fondeo para las dos anclas, con 10 paños de cadenas cada una.
- Sistema de gobierno operativo y eficiente, conforme al Convenio SOLAS.
- Deben recalcar lastrados de tal forma que la hélice este 100% sumergida.
- Antes de amarrar, la nave debe contar con, 12 espías, de las cuales 6 de deben ser de 350 metros y 6 de 220 metros, de 8 pulgadas de mena y 100 toneladas de resistencia, las que siempre deberán estar en buen estado de conservación, con sus respectivos certificados otorgados por el fabricante e inspecciones al día.
- Para abojar espías, se requiere tener a lo menos, 8 bozas de polipropileno de 1.5 pulgadas de diámetro y de 8 metros de largo cada una.

13.- Ayudas a la Navegación.

El referido Terminal Marítimo no cuenta con Estudio de Señalización Marítima aprobado. Actualmente, se encuentra en proceso de elaboración por parte del propietario.

Sin embargo, el registro de balizamiento se encuentra en el Derrotero de la Costa de Chile, Publicación SHOA N° 3001, Vol. I (Arica a Canal Chacao).

14.- Límites Operacionales.

14.1.- Maniobras diurnas y nocturnas: Sin restricción. Las maniobras nocturnas se desarrollarán siempre que el área/sector en la que se trabajará, se encuentre debidamente iluminada.

14.2.- Velocidad del viento y dirección:

Amarre y corridas	:	15 nudos
Desamarre	:	18 nudos
Permanencia en el Terminal	:	30 nudos – Cualquier Dirección.

Nota:

Con vientos mayores a 20 nudos el buque quedará amarrado en el terminal sin efectuar maniobras (corrida de nave), pudiendo continuar sus labores de carga.

14.3.- Velocidad máxima de la corriente:

- 0,3 nudos para el amarre y desamarre de naves en el terminal.
- 0,4 nudos para la permanencia de naves en el terminal.

14.4.- Altura máxima de la ola:

- 1,5 metros para el amarre y corridas de naves en el terminal.
- 2,0 metros para el desamarre y permanencia de naves en el terminal.

Nota: Cuando exista un “Aviso especial de Marejadas” que supere los 2.0 metros de altura de la ola, la nave deberá desamarrear desde el terminal marítimo, antes de que esta condición se cumpla.

14.5.- Visibilidad.

Mínimo 1,0 milla para maniobras de amarre, sin restricciones para maniobras de desamarre.

15.- Servicios de Apoyo a la Maniobras.

15.1.- Cartas Náuticas: SHOA N° 1231, 3° Edición, Agosto 1999 y SHOA N° 1233, 6° Edición, Agosto 1999.

15.2.- Uso de Prácticos.

- El uso de Prácticos es obligatorio para todo tipo de maniobras (fondeo, abarloomiento, amarre, desamarre, corridas, entre otras), que se realice dentro de los límites del puerto. Se exceptúa de esta disposición el fondeo y reviro para nave de bandera chilena que navegue al mando de Capitán chileno.
- Las maniobras de amarre, desamarre, fondeo y leva (dentro de los límites del puerto) de las naves menores de 220 metros de eslora, deberán ser efectuadas por un Práctico.
- Las maniobras de amarre, desamarre, fondeo y leva (dentro de los límites del puerto) de las naves igual o mayor de 220 metros de eslora, de acuerdo al Art. 24, Letra b) y c), del Reglamento de Practicaje y Pilotaje, deberán ser efectuadas por dos Prácticos.
- Las maniobras de corridas de naves, sin importar su eslora, se efectuaran con un Práctico, además, apoyado por un remolcador y una lancha de transferencia, con el objeto otorgar la máxima seguridad a la nave y al Terminal.
- El Práctico de Puerto, al término de cada maniobra, deberá informar por el medio más expedito a la Capitanía de Puerto de Patache, el punto de fondeo de la nave y las novedades si las hubiere en las corridas de naves en el mismo sitio.

15.3.- Uso de Remolcadores.

Nave tipo	Eslora (mts)	Maniobra	N° RAM	BP
BK	Hasta 150	Amarre/Desamarre	1 RAM	25 tons.
BK	151 a 210	Amarre/Desamarre	1 RAM	36 tons
BK	211 a 225	Amarre/Desamarre	2 RAM	25 tons.
BK	Hasta 195	Corrida	1 RAM	31 tons.

15.4.- Lanchas.

Dos lanchas de transferencia para las respectivas maniobras, debido a las distancias que hay entre las boyas de proa y popa, objeto se vayan realizando maniobras simultáneas de espías, en ambos extremos de la nave.

15.5.- Amarradores.

- Para amarre y corridas, disponer de un equipo mínimo de 13 amarradores, de los cuales uno de ellos será el encargado de indicar al práctico el posicionamiento de la nave con respecto al brazo de embarque, señalando la posición final y por ende lo que da término a la maniobra.
- Para desamarre, disponer de un equipo de 13 amarradores, de los cuales seis efectuarán la maniobra a bordo de la nave y los restantes en el lugar de recepción de las espías.
- Autorízase al personal de amarradores, que realiza maniobras de amarre, desamarre y corridas de naves, para encapillar y desencapillar el freno del carrete de winches de la nave en maniobra.
- El personal de amarradores contarán con sus respectivos elementos de protección personal, incluido chaleco salvavidas.

16.- Situaciones Especiales.

16.1.- Condición de Tiempo Variable: Esta condición se establecerá ante un aviso de marejadas vigente para el Puerto. Las naves deberán hallarse en condiciones de zarpar en caso de empeorar las condiciones climáticas.

16.2.- Condiciones de Mal Tiempo: Esta condición la establecerá el Capitán de Puerto y en su ausencia lo hará el Oficial de Servicio, cuando la altura de la ola sobrepase los 1,5 metros y se estime que sobrepasara los 2,0 metros, lo cual motiva a establecer condición de puerto cerrado y el zarpe de la nave amarrada al terminal y su posterior fondeado a la gira dentro de los límites del puerto. Además, cuando reinen vientos cuya intensidad sobrepase los 15 nudos, se establecerá condición de puerto cerrado para maniobras de amarre, corrida o desamarre, permitiendo a la nave mantenerse amarrada al terminal.

16.3.- Condición de Temporal: No aplica para el puerto.

16.4.- 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 terminales marítimos, se percibe como diferencias rápidas de la altura de mar, lo cual provoca sobre esfuerzos al sistema de amarre. Dicha condición puede generar cortes de espías, golpes contra defensas, entre otras, lo cual motiva a establecer el cierre del puerto cuando la variación sobrepase los 1,5 metros de altura, debiendo zarpar inmediatamente del terminal, cuando esta va a sobrepasar los 2.0 metros.

16.5.- Cerrazón de Niebla: Se establecerá con visibilidad inferior a 1 milla.

17.- Otras Informaciones.

17.1.- Resolución que aprueba Estudios Oceanográficos.

Resolución SHOA ORD. N.º 13250/24/28 Vrs., de fecha 6 de abril de 2010.

17.2.- Fecha última batimetría: 14 de mayo de 2015.

17.3.- Resolución que aprueba Estudio de Maniobrabilidad:

- Resolución D.I.M. Y M.M.A ORD. N° 12.600/563/VRS, de fecha 25 de agosto de 1999

17.4.- Certificación Código PBIP.

Declaración de Cumplimiento PBIP. 78/2013, de fecha 15 de marzo 2013.

18.- CONTACTOS.

Autoridad Marítima Local:

Teléfonos : +5657401911 / +5657401912
Celular Capitán de Puerto : +56998206354
E-mail Capitán de Puerto : cppatache@directemar.cl

Terminal Marítimo Doña Inés de Collahuasi:

Teléfonos : +5657516972 / +5657473830
Celular Jefe Terminal Collahuasi : +56994890953
E-mail : sgonzalb@collahuasi.cl

19.- OTRAS INFORMACIONES QUE EL CAPITÁN DE PUERTO ESTIME DE INTERÉS.

Terminal Marítimo:

- El operador del Terminal Marítimo Doña Inés de Collahuasi, deberá dar cumplimiento a las disposiciones relativas a prevenir la contaminación del medio marino y la seguridad de las personas, conforme a lo establecido en el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática y los demás cuerpos legales aplicables.

Remolcadores:

- Contar a lo menos, con dos equipos de comunicaciones de banda marina, eficientes y adecuados para su propósito y que ambos estén en servicio al mismo tiempo, uno en canal 16 y otro en canal 08 o en los canales que indique el Práctico de Servicio y que reciban y transmitan adecuadamente. El personal que opere el equipo deberá estar en posesión de la Licencia de Radioperador Restringido.
- Estar dotados de dos hélices de tornillo, ya sean de paso fijo, controlable ó schottel drives, excepto si son cicloidales del tipo Voithschneider ó Kirsten – Boeing. Los remolcadores con hélice de paso fijo o variable sin ser cicloidales deberán contar en todo momento con un cabo para utilizarlo como retenida cuando el Práctico así lo requiera.
- Los equipos transceptores no deben estar en línea, ni ubicados entre los comandos de gobierno de las máquinas y timones.
- Que el equipo VHF tenga dispositivo para trabar el canal de maniobras, de tal manera que casualidades no permitan el cambio de frecuencia y tengan habilitado el sistema de operación “manos libres”.

- Que esté habilitado y operativo desde el puente de gobierno el sistema de gancho de escape, para largar los cabos de remolque.
- Deben ser aprobados por la Autoridad Marítima.
- Los armadores de los remolcadores deberán proveer recipientes adecuados en tierra para recepcionar los residuos oleosos de sentinas y los aceites cambiados a los motores con el objeto de no contaminar el medio ambiente acuático.

Lanchas de Transferencias:

- Deben dar cumplimiento a la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. Ord. O-80/011, de fecha 10 de septiembre de 2003, que “Fija características generales mínimas que deben cumplir las embarcaciones que se destinan a la transferencia de prácticos” y la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. Ord. O-80/022, de fecha 6 de febrero de 2014, que “Fija características de construcción, equipamiento, inspección y pruebas, que deben cumplir las embarcaciones que se destinan a la transferencia de prácticos”.
- Tendrán una dotación mínima, conforme a su certificado de navegabilidad.
- Deben poseer dos bicheros resistentes y contar con cabos, cuchillos y otros elementos que sean necesarios para las faenas de amarre y desamarre.
- Por razón de las prolongadas estadías de las dotaciones en el Terminal Marítimo, las lanchas deben estar adecuadamente equipadas con literas, colchones, sacos de dormir, refrigerador para la conservación de alimentos, cocina, baño y ducha portátil para la dotación. Asimismo provistas de agua potable.
- Los armadores de las lanchas deberán proveer recipientes adecuados en tierra para recepcionar los residuos oleosos de sentinas y los aceites cambiados a los motores con el objeto de no contaminar el Medio Ambiente Acuático.
- Durante la estadía de la nave en el Terminal o a la gira, la lancha de guardia deberá tener su dotación reglamentaria completa abordo para asistir necesidades de la nave, emergencias y/o requerimientos de la Autoridad Marítima.

Agencias de Naves:

- Mientras una nave se encuentre amarrada a un Terminal Marítimo o fondeada con máquinas inoperativas, las Agencias de Naves deberán mantener a lo menos un remolcador en condición “STAND BY”. Dicho remolcador “Stand By”, quedará a disposición de la Autoridad Marítima, ante la necesidad de cubrir una emergencia.
- Si la nave arriba como primer puerto nacional, deberán hacer llegar a la Capitanía de Puerto, con 24 horas de anticipación, el “FORMULARIO NOTIFICACIÓN DE PREARRIBO, debiendo presentar a la recepción, tanto física como administrativa, una fotocopia de la respectiva Certificación de aprobación del Código ISPS.
- Todas las recepciones y despacho de naves deberán realizarse dentro de los límites del puerto.
- La Autoridad Marítima podrá requerir que las naves cambien de fondeadero cuando circunstancias especiales lo ameriten.
- Todas las naves que fondeen a la gira solicitarán la autorización correspondiente a la Capitanía de Puerto de Patache, ya sea, a través de la aplicación SIAN, radialmente o por intermedio de su respectiva Agencia de Naves, debiendo posteriormente informar su posición final de fondeo por la misma vía, señalando demarcación y distancia al cabezo del muelle, del Terminal al cual fuesen a recalar.
- Todo movimiento de naves deberá ser informado y autorizado por la Capitanía de Puerto de Patache.
- Las naves nacionales o extranjeras que recalén a la Caleta Patache, para su ingreso al Terminal, deberán tener la Carta Náutica oficial de la bahía, emitida por el
SHOA.

C.P. PAT. ORDINARIO N° 4910/ 04.

FECHA: 11 DE NOVIEMBRE 2020.

- 10 -

- La nave al momento de la recalada a puerto, deberá extender en su costado y mantener durante su estadía en el Terminal, una escala combinada, para el personal que embarquen y/o desembarquen, además de noche mantendrá una iluminación adecuada hacia la escala de acceso.
- Las naves deben llegar con aguas de lastre limpias, dando cumplimientos a lo establecido en la circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° A-51/002, de fecha 24 de enero de 2012, siendo responsabilidad de los Agentes de Naves, el informar oportunamente de estas disposiciones a los Capitanes de las respectivas naves que representan.
- Se encuentra pendiente cumplir con estudio de señalización marítima, de acuerdo a la circular D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° O-63/001, de fecha 3 de diciembre de 2012, el cual deberá ser presentado a esta Autoridad Marítima a la brevedad, para su tramitación y posterior aprobación.

DERÓGASE, Resolución C.P. PAT. ORD. N° 4910/02., de fecha 10 de febrero de 2020.

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

(ORIGINAL FIRMADO)

**HORACIO HURTADO ACCATINI
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE PATACHE**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- TERMINAL MARÍTIMO DOÑA INÉS DE COLLAHUASI S.A.
- 2.- AGENCIAS DE NAVES.
- 3.- C. J. IV Z.N.
- 4.- D. S Y O. M.
- 5.- D. I. M. Y M. A. A.
- 6.- G. M. I.
- 7.- S. H. Y O A.
- 8.- OFICINA DE PRÁCTICOS C.P. (IQUE).
- 9.- ARCHIVO C.P. (PAT).