

C.P. MEJILLONES ORD. N° 12.600/ 98 /Vrs.

HABILITA EL COMPLEJO PORTUARIO  
PUERTO ANGAMOS Y ESTABLECE SUS  
CONDICIONES DE OPERACIÓN.

Mejillones. 17 de Noviembre de 2015.

**VISTOS:** Lo dispuesto en la “Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante”, D.F.L. N° 292 de 1953 y sus modificaciones; la “Ley de Navegación”, D.L. N° 2.222 de 1978 y sus modificaciones; la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Mejillones, establecida mediante D.S. (M.) N° 991 de 1987; el “Reglamento General de Orden Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República”, promulgado por D.S.(M.) N° 1.340 bis de 1941 y sus posteriores modificaciones; lo dispuesto en el artículo 13° inciso 2 del “Reglamento sobre Concesiones Marítimas”, aprobado por D.S. (M.) N° 660 de 1988 y sus modificaciones, la Directiva D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO A-31/001, imparte instrucciones a los Capitanes de Puerto para la elaboración de Resoluciones de Habilitación que establecen las condiciones de operación en los Puertos e Instalaciones Portuarias; la Resolución D.I.M.Y M.A.A. N° 12.600/1681, de fecha 7 de Octubre de 2002, que aprueba definitivamente los Estudios Técnicos del Proyecto Complejo Portuario Mejillones; la Resolución D.I.M. Y M.M.A. N° 12.600/1725, de fecha 25 de Noviembre de 2008, que aprueba el Informe Técnico de Maniobrabilidad Complementario para el frente de Atraque N° 2; el Informe Técnico del Uso de Lanchas de Amarre, emitido por el Práctico Oficial de la Capitanía de Puerto de Mejillones, con fecha 1 de Marzo de 2013, Resolución C.P.MEJ. ORD N°12.600/115/Vrs, de fecha 15 de Septiembre de 2014 la cual modifica Resolución C.P.MEJ.N°12.600/143/Vrs. De fecha 09 de Diciembre de 2013, El adendum al informe técnico de maniobrabilidad complementario frente de atraque N°2 Puerto Angamos, para naves de 348.5 metros de eslora, la Resolución D.IM. Y M.A.A ORD N°12.600/03/886 Vrs, de fecha 18 de Agosto del 2015, que Aprueba provisoriamente Adendum al Estudio de Maniobrabilidad complementario Puerto Angamos Mejillones, la Resolución C.P. Mejillones ORD N°12.600/115/Vrs, de fecha 15 de Septiembre del 2014 que modifica la Resolución C.P Mejillones N°12600/143/Vrs, de fecha 09 de Diciembre de 2013, la Resolución SHOA ORDINARIO 13250/24/129 Vrs, de fecha 29 de Septiembre del 2015, que Considera con valor hidrográfico el estudio batimétrico realizado por la empresa Geomar Ingeniería LTDA en el Sector de la bahía Mejillones del Sur, II Región y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente;

## **R E S U E L V O:**

I.- **HABILÍTASE**, el Complejo Portuario Puerto Angamos y **ESTABLÉCESE** las características y condiciones de operación que más adelante se detallan:

1. **Nombre:** Complejo Portuario Puerto Angamos.
2. **Descripción:** Terminal multipropósito de carga general, cuyas obras marítimas constan de un terraplén de forma irregular, que se interna 210 metros en el mar, con un ancho de 270 metros para llegar a 50 metros en el extremo del cual nace un muelle sobre pilotes de 218,60 metros de longitud y 50 metros de ancho orientado al 318° - 138°. Ambas obras constituyen 4 sitios de atraque y explanada de respaldo para acopio de cargas. Estas obras marítimas están protegidas por un rompeolas perpendicular al muelle y a 40 metros de éste, 8 gaviones de 25 metros de diámetro en contacto físico entre si, midiendo en total 200 metros. La altura del muelle son 5 metros sobre el NRS.

El muelle cuenta en toda su extensión con defensas neumáticas del tipo panel con absorción de energía ubicadas a una distancia de separación de 12 metros.

Los apoyos logísticos con que cuenta el Puerto son:

- Grúas: 03 grúas del tipo Gottwald/Liebher con una capacidad de levante de 100 tons., con un rendimiento de carga y descarga de 19 contenedores por hora aproximadamente.
- Agua potable: Disponible con una conexión flexible al muelle.
- Combustible: Sólo para ranchos vía delantal del muelle o con embarcaciones especializadas abarloadas.
- Pasarela: Una.

3. **Ubicación geográfica:** Se encuentra ubicado en la Segunda Región de Antofagasta, en la ciudad de Mejillones e inserto en la bahía del mismo nombre. Estas ubicaciones están referidas en la carta S.H.O.A. N° 1331, 1ª Edición, Noviembre de 2011, con sistema de referencias SIRGAS (WGS-84).

4. **Propietario:** Complejo Portuario Mejillones S.A.

5. **Zona de Espera de Prácticos:** Área marítima denominada ZEP-2, ubicada en demarcación 340° y a una distancia de 1,11 cables del cabezo del muelle.

Señalado en la carta SHOA. N° 1331, 1ª Edición, Noviembre de 2011.

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

6. **Puntos de Fondeo a la Gira:** El área marítima graficada en la carta S.H.O.A. N° 1331, 1ª Edición, Noviembre de 2011, como punto de fondeo "F" y punto de fondeo "G".

- **Punto Fondeo "F":** Latitud 23° 03' 58" Sur; Longitud 070° 24' 06" Weste
- **Punto Fondeo "G":** Latitud 23° 03' 12" Sur; Longitud 070° 23' 14" Weste

7. **Límites del Puerto:** El área marítima al Sur del paralelo que pasa por el Faro Punta Angamos, en Latitud 23° 01' 32" Sur.

Señalado en la carta SHOA. N° 1331, 1ª Edición, Noviembre de 2011.

8. **Características meteorológicas y ambientales generales en el puerto:**

a. **Dirección y velocidad del viento predominante:** Los vientos que se experimentan en la bahía son generalmente del Norte en invierno y del Surweste en verano, siendo predominante en condición normal intensidades de 6 nudos, alcanzando como máximo 30 nudos de intensidad en el verano.

b. **Dirección y velocidad de la corriente:** Se experimenta una corriente permanente por la costa que se desliza en dirección Noreste, con una velocidad de 1,0 nudo, que es una resultante de los vientos reinantes del Surweste.

c. **Altura de la ola:** 1,0 metro.

d. **Amplitud de la marea:** 0,33 a 1,39 metros.

e. **Tipo de fondo:** El lecho marino del terminal se caracteriza por ser de fondo parejo, completamente libre de bajos fondos, peligros, escollos u otros elementos que hagan peligrar la navegación.

Señalado en la carta SHOA. N° 1331, 1ª Edición, Noviembre de 2011.

**9. Sitios o Frentes de Atraque y Boyas:** Para todos los efectos se define como frente N°2 el espacio comprendido por los sitios N° 2 y 3.

**Sitio N° 1:**

- a. Extensión del sitio : 257 metros.
- b. Orientación : 318° / 138°.
- c. Boyas de amarre : No corresponde.
- d. Ductos : No corresponde.
- e. Profundidad : 14 metros.
- f. Tipo de fondo : Arena compacta.
- g. Número de bitas : De la 24 a la 34.  
(Total 10)
- h. Resistencia de las bitas : 100 toneladas.
- i. Distancia entre bitas : 24 metros, excepto  
las bitas 33 y 34 que son 41  
mts., y la 32 y 33 que son 22,5  
mts.

**Sitio N° 2:**

- a. Extensión del sitio : 219 metros.
- b. Orientación : 318° /138°.
- c. Boyas de amarre : No corresponde.
- d. Ductos : No corresponde.
- e. Profundidad : 14.7 metros.
- f. Tipo de fondo : Arena compacta.
- g. Número de bitas : De la 09 a la 18.  
(Total 10)
- h. Resistencia de las bitas : 150 toneladas.
- i. Distancia entre bitas : 24 metros.

**Sitio N° 3:**

- a. Extensión del sitio : 201 metros.
- b. Orientación : 318° /138°.
- c. Boyas de amarre : No corresponde.
- d. Ductos : No corresponde.
- e. Profundidad : 14.7 metros.
- f. Tipo de fondo : Arena compacta.
- g. Número de bitas : De la 01 a la 09.  
(Total 9)
- h. Resistencia de las bitas : 100 toneladas.
- i. Distancia entre bitas : 24 metros, excepto  
entre la 1 y 2 que  
son 34 mts.

**Sitio N° 4:**

- a. Extensión del sitio : 169 metros.
- b. Orientación : 003° /183°.
- c. Boyas de amarre : No corresponde.
- d. Ductos : No corresponde.
- e. Profundidad : 12 metros.
- f. Tipo de fondo : Arena compacta.
- g. Número de bitas : De la 38 a la 45.  
(Total 8)
- h. Resistencia de las bitas : 100 toneladas.
- i. Distancia entre bitas : 24 metros, excepto entre la 37 y 38 que son 37,5 mts  
entre la 44 y 45 que son 22,3  
mts.

## 10. Condiciones límites para las naves:

### Sitio N° 1:

- a. Eslora total máxima : 225 metros.
- b. Eslora total mínima : Sin restricción.
- c. Desplazamiento máximo : 70.000 TM.
- d. Calado máximo : 12,84 metros.

### Sitio N° 2:

- a. Eslora total máxima : 200 metros.
- b. Eslora total mínima : Sin restricción.
- c. Desplazamiento máximo : 126.000 TM.
- d. Calado máximo : 13,7 metros.

### Sitio N° 3:

- a. Eslora total máxima : 200 metros.
- b. Eslora total mínima : Sin restricción.
- c. Desplazamiento máximo : 126.000 TM.
- d. Calado máximo : 13,7 metros.

### Sitio N° 4:

#### Condición 1:

- a. Eslora total máxima : 180 metros con la condición que en el sitio N°1 no se encuentre atracada una nave de eslora superior a los 200 mts.
- b. Eslora total mínima : Sin restricción.
- c. Desplazamiento máximo : 70.000 toneladas métricas.
- d. Calado máximo : 10,7 metros.

#### Condición 2:

- a. Eslora total máxima : 170 metros, cuando en el sitio N°1 se encuentre una superior a los 200 metros.
- b. Eslora total mínima : Sin restricción.
- c. Desplazamiento máximo : 70.000 toneladas métricas.
- d. Calado máximo : 10,7 metros.

### Frente de Atraque N° 2, sitios 2 y 3:

- a. Eslora total máxima : 348.5 metros.
- b. Eslora total mínima : Sin restricción.
- c. Desplazamiento máximo : 126.000 TM.
- d. Calado máximo : 13,7mts.

## 11. Condiciones específicas de operación en la Instalación Portuaria:

- a. **Atraque y desatraque:** 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.
- c. **Maniobras simultáneas:** Para evitar cualquier interferencia que pueda afectar la seguridad, no se permitirá efectuar maniobras simultáneas con naves mayores en sitios contiguos (1-4 y 2-3).
- d. **Maniobras de abarloomiento:** En este caso la suma de los desplazamientos máximos de las naves que efectúen abarloomiento en un mismo sitio, no deberá exceder al desplazamiento máximo autorizado del sitio en el cual se realice la maniobra.
- e. **Rancho de naves:** La Agencia de Naves correspondiente deberá solicitar a la Autoridad Marítima la autorización para la faena de abastecimiento, previa coordinación entre el Oficial de Protección del Buque y el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.
- f. 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 abarloomadas en Puerto Angamos.
- g. **Elementos mínimos con los que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de atraque y desatraque:** Dos anclas de leva con no menos de 8 paños de cadena útiles, 12 espías de no menos de 220 metros cada una, en buen estado. No se utilizarán espías combinadas con alambres.
- h. Las naves que amarren en los sitios N°1 ó N°2 no podrán quedar a menos de 20 metros de los gaviones. Esta distancia deberá aumentarse al doble en caso de existir marejada o aviso de marejada. Asimismo, las naves que amarren en los sitios 2 y 3 deberán quedar separadas a lo menos 24 metros entre sí y las espías no deben estar cruzadas

## 12. Ayudas a la navegación:

- a. **Enfilación de aproximación e ingreso para los sitios N° 1 y 4:** Son 4 balizas de forma triangular de 3 metros de base por 3 metros de altura pintadas de color blanco con una franja vertical naranja, para 2 enfilear el rumbo de entrada 111° para el sitio N°1 y 2 para enfilear al rumbo de entrada 130° para el sitio N°4 babor a muelle.
- b. **Balizamiento de acceso para los sitios N° 1 y 4:** Consiste en el Faro Punta Molo Sur con una luz de color verde y dos boyarines que demarcan los límites de la zona de dragado.
- c. **Enfilación de aproximación e ingreso para los sitios N° 2 y 3:** Son dos balizas de forma triangular de 3 metros de base por 3 metros de altura pintadas de color blanco con una franja vertical naranja, para enfilear el rumbo de entrada 146°.

- d. **Balizamiento de acceso para los sitios N° 1 y 4:** Consiste en el Faro Punta Molo Norte con una luz de color rojo y dos boyarines que demarcan los límites de la zona de dragado.
- e. Será responsabilidad del terminal la mantención de las enfilaciones y balizamiento, de manera tal que se asegure su operatividad. Las luces deberán permanecer encendidas para toda maniobra de atraque o desatraque, desde el ocaso hasta el orto del sol y deben tener una intensidad que permita su visualización de a lo menos 3 millas náuticas.
- f. Asimismo, el terminal deberá preocuparse que en ningún caso las enfilaciones sean obstruidas por ningún elemento (containers, grúas, etc.), a fin de permitir obtener un Angulo aproximado de 20° a cada lado de la enfilación.
- g. El terminal será responsable de mantener las marcas de los números de las bitas en buenas condiciones. Estos números deberán poder ser visualizados tanto en el plano horizontal como vertical.
- h. El alumbrado de los sitios deberá ser tal que asegure una visualización clara por parte del Práctico desde la nave que atraca o desatraca, como también para permitir una operación segura del personal que trabaja en éste.

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

### 13. **Limitaciones operacionales:**

- a. **Luminosidad atraque y desatraque:** El Complejo Portuario Puerto Angamos está habilitado para maniobrar durante las 24 horas del día, mientras se mantenga operativo el balizamiento, las enfilaciones y el alumbrado de los sitios.
- b. **Dirección y Viento máximo:**
  - b1. **Maniobras de atraque:** 14 nudos desde cualquier dirección.
  - b2. **Maniobras de desatraque:** Para las maniobras de desatraque desde cualquier sitio con viento atracante, éste no podrá superar los 14 nudos. En caso que el viento sea desatracante, éste no podrá exceder los 20 nudos.
  - b3. **Permanencia en el sitio:** Sobre 20 nudos se paralizarán las maniobras y faenas de transferencia de carga. La permanencia de la nave será evaluada por la Autoridad Marítima, para lo cual analizará sitio de atraque y componente del viento reinante.
  - b4. **Ejecución de faenas de carga y descarga:** Sobre 20 nudos se paralizarán las maniobras y faenas de transferencia de carga y cuando la Autoridad Marítima estime que el viento afecta la seguridad en el desarrollo de las mismas.
- c. **Dirección y velocidad máxima de las corrientes:** Sin restricciones.
- d. **Altura de la ola máxima:**
  - d1. **Maniobras de atraque:** 1 metro.
  - d2. **Maniobras de desatraque:** No mayor a 1,5 metros.
  - d3. **Permanencia en el sitio:** 1,5 metros. Cuando se tenga una ola de altura mayor a la señalada, la nave deberá abandonar el puerto y mantenerse a la gira.



- d4. **Ejecución de faenas de carga y descarga:** Se detendrán las faenas de carga y descarga cuando la altura de la ola supere los 1,5 metros o cuando la Autoridad Marítima estime que por razones de seguridad éstas deban detenerse.
- 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.

**14. Servicios de apoyo a las maniobras:**

- a. **Publicaciones Náuticas:** Carta S.H.O.A. N° 1331, 1ª Edición, Noviembre de 2011; 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. Se usará un Práctico, excepto para naves con eslora igual o superior a 220 metros que lo hará con dos Prácticos.
- c. **Uso de Remolcador:**

SITIOS 1, 2 Y 3			
ATRAQUE		DESATRAQUE	
DIURNO	NOCTURNO	DIURNO	NOCTURNO
<u>Naves con giro:</u> 02 de 35 tons.	02 RAM de 35 tons.	<u>Naves con giro:</u> 02 de 35 tons. En el caso de que la nave cuente con Bowthruster de 1.200 HP o superior, podrá prescindir del 2° RAM.	02 RAM de 35 tons.
<u>Naves sin giro:</u> 02 de 35 tons. En el caso de que la nave cuente con Bowthruster de 1.200 HP o superior, podrá prescindir del 2° RAM		<u>Naves sin giro:</u> 02 de 35 tons. En el caso de que la nave cuente con Bowthruster de 1.200 HP o superior, podrá prescindir del 2° RAM.	
En naves con eslora mayor o igual a 200 metros, uno de los dos RAM deberá ser azimutal			

SITIO 4			
ATRAQUE		DESATRAQUE	
DIURNO	NOCTURNO	DIURNO	NOCTURNO
02 de 35 tons.		02 de 35 tons. Podrá prescindir del 2° RAM en caso de contar con Bow thruster de 1.200 HP o superior.	

FRENTE N°2 (SITIOS 2 Y 3)				
ATRAQUE		DESATRAQUE		
DIURNO	NOCTURNO	DIURNO	NOCTURNO	
02 de 35 tons. Ambos azimutal. Se deberá considerar los requerimientos específicos indicados en la tabla siguiente:				
NAVES TIPO	CARGADO		EN LASTRE	
	1 RAM	2 RAM	1 RAM	2 RAM
Límites operacionales				
<u>Nave 240 mts., Eslora:</u> - Viento 14 nudos. - Corriente 0,3 nudos. - Ola 1,0 metro.	68	34	59	30
<u>Nave 270 mts., Eslora:</u> - Viento 14 nudos. - Corriente 0,3 nudos. - Ola 1,0 metro.	81	41	70	35
<u>Nave 348.5 mts., Eslora:</u> - Viento 14 nudos. - Corriente 0,3 nudos. - Ola 1,0 metro.	89	45	77	39

En el caso que el Capitán de la nave que será maniobrada en este puerto, requiera el apoyo de un remolcador adicional, deberá solicitarlo a su Agente de Naves, quien coordinará la oportuna provisión del apoyo solicitado.

- 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 siguiente.



- e. **Lanchas de Amarre:** Deberá utilizarse 01 lancha para el amarre, con una potencia mínima de 200 HP por lancha, 2 equipos de comunicaciones VHF marítimo. Tendrá como dotación un Patrón de Nave Menor y no menos de tres Tripulantes de Cubierta, los que deberán estar premunidos de chalecos salvavidas aprobados y elementos de seguridad personal, durante el tiempo que dure la maniobra. Será responsabilidad del Patrón el cumplimiento de lo anterior.
- f. **Amarradores:** El puerto dispondrá de a lo menos 6 amarradores además de un Supervisor. Las estaciones de proa y popa deberán estar equipadas con equipo de VHF Marítimo para enlazar con el Jefe de muelle y eventualmente con el Práctico. Deberán estar equipados con los elementos de seguridad personal necesarios y de acuerdo a las exigencias del Puerto.
- g. **Supervisor de Muelle:** Para la ejecución de maniobras de atraque y desatraque, el Puerto designará un Supervisor de Muelle, quien mantendrá comunicación directa con el Supervisor de los Amarradores y el Sr. Práctico. Su función principal es coordinar todo lo concerniente a la maniobra a ejecutar, debiendo verificar principalmente que el área de maniobras se encuentre clara de obstáculos. Por consiguiente, el detalle del Supervisor de muelle estará escrito en un Protocolo de Amarre, aprobado por la Autoridad Marítima.
- h. **Señalización especial:** Para las maniobras de atraque, se dispondrán durante el día, conos de color naranja y en la noche, luces destellantes de color ámbar para indicar la posición final de la proa y de la popa de la nave, como también la posición final del puente, como señal visual que utiliza el práctico para realizar la aproximación final.

#### 15. **Situaciones especiales:**

- a. **Condición de tiempo variable o marejadas:** Viento sobre 14 nudos, altura de la ola superior a un metro. La nave no podrá atracar al puerto. Las naves atracadas podrán continuar con la transferencia de carga, siempre y cuando ello no afecte la seguridad de las personas que participan en dicha transferencia y la de la nave. Esta condición será evaluada por la Capitanía de Puerto, teniendo en cuenta las condiciones ambientales, la naturaleza de la carga y el pronóstico meteorológico.
- b. **Condición de mal tiempo o marejadas:** Viento sobre 20 nudos en cualquier dirección, altura de la ola sobre 1,0 metro y hasta 1,5 metros. Al establecerse esta condición las naves no podrán atracar al puerto. Para las naves atracadas, no se autorizarán las corridas; se evaluará el comportamiento de ellas en el puerto y la existencia de riesgos para el personal que participa de la transferencia de carga. Existiendo riesgos para la seguridad de las personas o la nave se interrumpirá la transferencia de carga.
- c. **Condición de temporal o marejadas:** Viento sobre 30 nudos y/o altura de la ola mayor a 1,75 metros. Al establecerse esta condición las naves no podrán atracar al puerto. La nave que esté atracada deberá proceder a interrumpir la transferencia de carga e iniciar los preparativos para desatracar, solicitando el servicio de practica a través de su agente de naves para desatracar y fondear a la gira.
- d. **Alerta de Tsunami:** Si se tiene información de un sismo que reúne las características para generar un tsunami. En caso de recibir la nave una notificación de alerta de tsunami, a través de las autoridades competentes, ésta interrumpirá la transferencia de carga y dispondrá lo necesario para zarpar cuando se le ordene.
- e. **Alarma de Tsunami:** Si se tiene la confirmación de la generación de un tsunami que afectará las costas en un tiempo determinado. En caso de recibir la nave una notificación de alarma de tsunami, a través de las autoridades competentes, ésta interrumpirá la transferencia de carga y dispondrá lo necesario para zarpar de inmediato.

**16. Otras informaciones:**

- a. Resolución D.S.H.O.A. ORDINARIO N° 13.250/07/32/Vrs., de fecha 13 de Octubre de 2003, que considera con valor hidrográfico el Estudio Batimétrico en la bahía de Mejillones del Sur.
- b. Fecha de última batimetría: 29 de Abril de 2003.
- c. Resolución D.I.M.Y M.A.A. N° 12.600/1681, de fecha 7 de Octubre de 2002, que aprueba definitivamente los Estudios Técnicos del Proyecto Complejo Portuario Mejillones.
- d. Resolución D.I.M.Y M.A.A. N° 12.600/1725, de fecha 25 de Noviembre de 2008, que aprueba el Informe Técnico de Maniobrabilidad Complementario para el Frente de Atraque N° 2.

**17. Contactos:**

a. **Autoridad Marítima:**

Fono: 055-2621513 – 2623295

Fono Emergencia: 137

Dirección de Correo Electrónico: [servicioscpmej@directemar.cl](mailto:servicioscpmej@directemar.cl)

Dirección: Francisco Antonio Pinto N° 100, Mejillones.

b. **Complejo Portuario Puerto Angamos:**

Fono: 055-2357000 – 2357070

Fono Fax: 055-2357077

Persona a quien dirigirse: Sr. Phillip Schaale Simpfendorfer

Dirección de Correo Electrónico: [pschaale@puertoangamos.cl](mailto:pschaale@puertoangamos.cl)

Dirección: Avenida Longitudinal N° 5.500, Barrio Industrial, Mejillones.

**18. Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés:**

- a. Al momento de efectuar una solicitud de servicio de practica para amarrar una nave a Puerto Angamos, el Agente de Naves, en su calidad de representante del Capitán de la nave que amarrará, está afirmando que ésta posee todos los elementos de maniobras mínimos establecidos en esta resolución y que conoce íntegramente las disposiciones y reglamentación existentes para Puerto Angamos.
- b. Las naves que arriban a Mejillones para atracar a este puerto, ingresarán a la Zona de Espera de Prácticos a una velocidad no mayor a 3 nudos y esperarán en ella al Práctico. Para el caso de las naves que fondearán a la gira, seguirán las mismas instrucciones mencionadas anteriormente, iniciando desde dicho punto la maniobra de fondeo en el punto asignado con la asesoría del Práctico. Se exceptúan de lo anterior los Capitanes chilenos al mando de naves chilenas, quienes fondearán en los puntos "F" o "G" señalados en la carta náutica SHOA.1331, sin la asesoría de un Práctico.
- c. Cuando al arribo de una nave, el Capitán de ésta informe no poseer los elementos de maniobra mínimos que señala esta resolución, el Práctico designado para la maniobra de amarre procederá a fondear el buque a la gira en los puntos "F" o "G" señalados en la carta náutica SHOA.1331, donde la nave permanecerá hasta que el agente que la representa solicite que se efectúe la recepción y libre plática correspondiente, con el objeto de permitir el ingreso de personal a bordo con el apoyo del material de maniobra faltante, luego deberá ingresar una nueva solicitud de amarre.

- d. En el caso que durante la maniobra de amarre, el Práctico aprecie que los elementos de maniobra no son los suficientes conforme a lo dispuesto en esta resolución, suspenderá la maniobra para proceder a sacar la nave del puerto y fondearla a la gira, donde permanecerá hasta contar con los elementos de maniobra suficiente.
- e. Si durante la maniobra de amarre, el Práctico aprecia que las condiciones ambientales han variado, superando algún parámetro establecido como límite, tomará las precauciones que cada situación amerite asesorando al Capitán de la nave para no poner en riesgo la seguridad de la maniobra y de las personas que trabajan en ella. Acto seguido interrumpirá la maniobra y procederá a sacar la nave del puerto, para fondearla a la gira e informará de lo sucedido al Capitán de Puerto.

**II.- DECLÁRESE,** que el presente documento deroga la Resolución C.P.MEJILLONES ORD. N° 12.600/143/Vrs., de fecha 09 de Diciembre de 2013, Resolución C.P.MEJILLONES ORD. N°12.600/115/Vrs, de fecha 15 de Septiembre de 2014 y entrará en vigencia a contar de la fecha de emisión.

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

**(ORIGINAL FIRMADA)**

**CRISTIAN PEÑA FLORES  
CAPITÁN DE CORBETA LT  
CAPITÁN DE PUERTO DE MEJILLONES**

**Distribución:**

- 1.- Complejo Portuario Puerto Angamos.
- 2 a 10.- Agencias de Naves Habilitadas en Mejillones.
- 11.- Comandancia en Jefe de la IV Zona Naval.
- 12.- Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas.
- 13.- Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático.
- 14.- Gobernación Marítima de Antofagasta.
- 15.- Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.
- 16.- Oficina de Prácticos Antofagasta.
- 17.- Archivo.