

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL
TERMINAL MARÍTIMO PATILLOS N° 2.**

PATACHE, 25 Septiembre 2019

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 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 de 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 Patillos N° 2.

2.- Descripción General:

Muelle mecanizado con un frente de atraque, destinado para la operación de naves tipo Bulk Carrier. Cuenta con un sistema de amarre multiboyas y una correa transportadora para el embarque de sal.

3.- Ubicación Geográfica:

El Terminal Marítimo Servicios Portuarios Patillos S.A., se encuentra ubicado en la Región de Tarapacá, específicamente a 75 Km., al Sur de la Ciudad de Iquique, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 20° 44' 52" Sur
Longitud : 070° 11' 47" Weste.

Ref.: Carta Náutica SHOA N° 1232, 7° Edición, Agosto 2000.

4.- Propietario:

Terminal Marítimo Servicios Portuarios Patillos S.A.

5.- Estación de Espera de Prácticos.

Un área de circular de 1,5 cables de radio, cuyo centro se encuentra situado al 346° y a 8 cables de la baliza luminosa Punta Patillos, centrada en Latitud: 20°44'15.6" Sur y Longitud 070°12'00" Weste.

Ref.: Carta Náutica SHOA N° 1232, 7° Edición, Agosto 2000.

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 260 metros:

6.1.- Punto de fondeo "A"

Al 354° y 2.63 cables del cabezo del muelle mecanizado del Terminal Marítimo Patillos 1

6.2.- Punto de fondeo "B"

Al 331° y 4.78 cables del cabezo del muelle mecanizado del Terminal Marítimo Patillos 1.

6.3.- Punto de fondeo "C"

Al 301° y 3.10 cables del cabezo del muelle mecanizado del Terminal Marítimo Patillos 1.

6.4.- Punto de fondeo "D"

Al 000° y 5,20 cables del cabezo del muelle mecanizado del Terminal Marítimo Patillos 1. (Además se usará este punto como Zona de Fondeo para Bunkering).

Ref.: Carta Náutica SHOA N° 1232, 7° Edición, Agosto 2000.

7.- Límites del Puerto.

Línea imaginaria que une Islote Patillos, con el punto geográfico ubicado en Latitud 20°44'13,5" S y Longitud 070°12'10,5" W y desde allí hasta tocar Punta Cotitíra.

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

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

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

Los vientos que prevalecen en las costas de la Región de Tarapacá son de SW, SSW durante el día y del SSE a partir de la puesta de sol hasta la madrugada, los que mantienen este régimen durante todo el año con intensidades entre 10 a 16 nudos. Durante la estación de verano entre octubre a marzo producto de la intensificación del anticiclón y el alza de temperatura por las tardes, suele aumentar el viento hasta 25 y 30 nudos de la misma componente.

Durante la estación de invierno entre abril y agosto, se dejan sentir vientos del cuarto cuadrante durante algunas horas de la mañana, producto de la formación de la vaguada en el sector norte del país. Las calmas son más frecuentes en la estación de verano, durante las mañanas y en alguna ocasión con neblinas con muy baja frecuencia. Esta zona costera no se encuentra protegida de los vientos del SW 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 varía 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:

Ver Tablas de Marea de la Costa de Chile, Publicación SHOA N° 3009, Caleta Patillos es Puerto Secundario, rango de marea en sicigia 1.31 metros.

Fuente: Estudio de Corrientes, Vientos, Mareas y Olas, elaborado por SEMAR Ltda., marzo 1998.
Estudio Oceanográfico para Salinas Punta de Lobos S.A.M., elaborado por Instituto Hidrográfico de la Armada, septiembre 1998.

9.- Sitios o Frentes de Atraque y Boyas.

Extensión : 230 metros.
Orientación Buque amarrado : 238° - 058°.

10.- Terminal Marítimo.

El Terminal Marítimo Patillos 2 cuenta con 6 boyas de amarre, en las siguientes coordenadas geográficas:

Nombre Boya	Latitud	Longitud
N° 21 Bb Proa	20° 44' 54,7" S	070° 11' 49,5" W
N° 22 Centro Proa	20° 44' 55,5" S	070° 11' 56,3" W
N° 23 Eb Proa	20° 44' 51,3" S	070° 11' 55,2" W
N° 24 Eb Popa	20° 44' 44,7" S	070° 11' 43,8" W
N° 25 Centro Popa	20° 44' 45,3" S	070° 11' 38,5" W
N° 26 Bb Popa	20° 44' 50,3" S	070° 11' 41,8" W

Ref.: Carta Náutica SHOA N° 1232, 7° Edición, Agosto 2000.

11.- Condiciones Límites para las Naves:

Eslora Máxima : 260 metros.
Calado Máximo : 14,8 metros.
Manga Máxima : 41 metros.
Desplazamiento : 118.000 ton.

Condiciones o restricciones particulares de operación: Los dispositivos actuales en el terminal marítimo, consisten en el empleo del ancla de estribor y el paso de espías a 6 boyas; proa, popa, aletas y amuras estribor y babor.

Distancia mínima entre la nave y cabezo del Terminal Marítimo: El costado de babor de la nave queda separado como mínimo 04 metros del brazo de embarque y a unos 20 metros de la defensa de la plataforma y estructura que soporta el cargador.

12.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria.**12.1.- Amarre, Desamarre, largada y fondeo:**

- Las Maniobras de amarre y desamarre serán en horario diurno y nocturno.
- Las maniobras nocturnas se podrán realizar solo con las luminarias principales del Terminal Marítimo, siempre que éstas se encuentren en buen estado y operativas.
- Asimismo, el muelle debe estar completamente iluminado.
- Todas las boyas deben contar con iluminación.
- Al fondear a la gira en Puerto Patache, emplear el ancla de estribor con el objeto verificar su estado, la cual, se empleará en el amarre.

12.2.- Banda de atraque: Babor**12.3.- Maniobras simultáneas:** No autorizadas**12.4.- Faenas de bunkering:**

Solo se autorizan faenas de BUNKEING con naves destinadas para ese propósito, donde el rancho se realice de buque a buque para abastecimiento propio de la nave, por lo que la Empresa, Agencia de Naves y Capitanes de las Naves Bunkering y Nave Receptora, deberán dar cumplimiento a la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. ORD. N° O-31/002, de fecha 06 de junio de 2003, y sus futuras actualizaciones.

Las faenas de bunkering se realizarán al 000° y 0.52 cables del cabezo del Muelle Mecanizado del Terminal Marítimo Patillos 1, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 20°44'11,4" S.
Longitud : 070°11'28"

W.

12.5.- 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, según las normas 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 06 de deben ser de 350 metros y 06 de 220 metros, de 08 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.
- Para abozar 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.

12.6.- Maniobras de abarloamiento: No autorizadas.

12.7.- Uso Reloj de Marea: No autorizado.

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.

Ref.: 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	:	15 nudos dirección norte y 20 nudos de todas las otras direcciones (ver tabla uso de RAM).
Corridas de nave	:	15 nudos.(ver tabla uso de RAM)
Desamarre	:	20 nudos.

Nota:

Con vientos mayores a 20 nudos el buque quedara amarrado en el terminal sin efectuar maniobras, pudiendo continuar sus labores de carga.

14.3.- Velocidad máxima de la corriente: 0.3 Nds. Amarra, y 0.4 Nds. Desamarre y Permanencia en el Terminal.

14.4.- Altura máxima de la ola: 1.5 mts. amarre/corridas y 2.0 mts. desamarre/permanencia 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 desamarrar desde el terminal marítimo, antes de que esta condición se cumpla.

14.5.- Visibilidad: Mínimo 1,0 milla náutica.

15.- Servicios de Apoyo a la Maniobras:

15.1.- Cartas Náuticas: Carta Náutica SHOA N° 1231, 3° Edición, Agosto 1999.
Carta Náutica SHOA N° 1232, 7° Edición, Agosto 2000.

15.2.- Uso de Prácticos:

- El uso de Prácticos es obligatorio para todo tipo de maniobras (fondeo, abarloomiento, amarre, desamarre, corridas etc.) 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 efectuarán 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.

15.3.- Uso de Remolcadores:

VIENTO	NAVE 260 M	NAVE 229 M	NAVE 210M	NAVE 190 M	NAVE 175 M
20 NDS	3 RAM 40 T	2 RAM 34 T	2 RAM 31 T	2 RAM 25 T	1 RAM 42 T
18 NDS	2 RAM 30 T	2 RAM 24 T	2 RAM 23 T	1 RAM 36 T	1 RAM 30 T
15 NDS	1 RAM 46 T	1 RAM 39 T	1 RAM 36 T	1 RAM 29 T	1 RAM 24 T
12 NDS	1 RAM 27 T	1 RAM 22 T	1 RAM 21 T	1 RAM 17 T	1 RAM 14 T
10 NDS	1 RAM 21 T	1 RAM 18 T	1 RAM 17 T	1 RAM 14 T	1 RAM 11 T

15.4.- Lanchas:

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

15.5.- Amarradores:

- Para el amarre y corridas, se deberá contar con 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 el 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 espía
- El personal de amarradores en ningún caso operará winches, cabrestantes o motores de la nave. Las personas dispuestas a bordo de la nave, no van en reemplazo de la dotación. Solo están autorizados a operar los frenos de los
- El personal de amarradores debe contar con sus respectivos elementos de protección personal, incluido el chaleco salvavidas.

16.- Situaciones Especiales.

16.1.- Acciones ante Anuncio de Mal Tiempo.

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 meteorológicas (viento y oleaje).

16.2.- Acciones ante 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 meteorológicas (viento y oleaje).

16.2.- 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 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.- Acciones ante Condición de Temporal

No aplica para el puerto

16.4.- Acciones ante Condición de marejadas

El aviso de marejadas es una condición especial, no necesariamente asociada con el viento local, 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 del 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.- Acciones ante Cerrazón de Niebla:

Se establecerá con visibilidad inferior a 1 milla.

17.- Otras Informaciones:

17.1.- Resolución que aprueba Estudio de Maniobrabilidad.

Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. 12.600/03/372 VRS, de fecha 12 de abril de 2012, que aprueba "Definitivamente los Estudios de Maniobrabilidad, Operación y Señalización Marítima del Terminal N° 1 y N° 2, de la Sociedad Punta de Lobos S.A., Patache, Iquique"

17.2.- Resolución que aprueba última batimetría.

SHOA ORD. N° 13250/24/28 VRS, de fecha 06 de abril del 2010.

17.3.- Resolución que aprueba Certificación Código PBIP.

Declaración de Cumplimiento PBIP N° 32/2014, de fecha 08 de octubre de 2014.

18.- Contactos.

Autoridad Marítima Local:

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

Terminal Marítimo Patillos:

- Teléfonos: 57-2513210 / 57-2513299
- Celular Jefe Terminal Patillos: +569 79593026
- E-mail Jefe Terminal: ivan.gonzalez@ks-chile.com

19.- Otras Informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés:

Terminal Marítimo

El operador del Terminal Marítimo de Patillos, 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 a 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 cumplir con las características generales mínimas establecidas por Circular Marítima DGTM Y MM. Ord. O-80/011 de fecha 10 de septiembre del 2003, y por Circular Marítima DGTM Y MM. Ord. O-80/022 de fecha 06 de febrero de 2014 y aprobada por la Autoridad Marítima.
- 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 de Patache, 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.

- Se utilizarán dos lanchas para asistir durante las maniobras de amarre y desamarre en el Terminal Marítimo, debido a que las distancias que hay entre las boyas de proa y popa y con el objeto que se vayan realizando maniobras simultáneas de espías en ambos extremos de la nave.
- Durante la estadía de la nave en el terminal o a la gira la lancha de guardia deberá tener su dotación completa reglamentaria a bordo 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 NOTIFICACION 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 de la bahía.
- 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 Directiva DGTM Y MM. ORD. A-51/002 de fecha 14 de Octubre del 2002, siendo responsabilidad de los Agentes de Naves, el informar oportunamente de estas disposiciones a los Capitanes de las respectivas naves que representan.

DERÓGASE, la Resolución C.P. PAT. ORD N° 4910/1/Vrs., de fecha 30 de Noviembre de 2015.

ORIGINAL FIRMADO

**HORACIO HURTADO ACCATINI
TENIENTE 1° LT
CAPITÁN DE PUERTO DE PATACHE**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- TERMINAL MARÍTIMO SERVICIOS PORTUARIOS PATILLOS 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. (IQUE).
- 7.- S. H. O. A.
- 8.- OFICINA DE PRÁCTICOS C.P. (IQUE).
- 9.- ARCHIVO C.P. (PAT).