

C.P. IQUE. ORDINARIO N° 12.600/74/Vrs.

HABILITA LA OPERACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO ESMAX.

IQUIQUE, 1 DICIEMBRE 2020

VISTO: lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; el D.L. N° 2.222, de 1978 y sus modificaciones posteriores, Ley de Navegación; el D.S. (M.) N° 1.340 bis, de fecha 14 de junio de 1941, modificado por D.S. (M.) N° 359, de fecha 27 de abril de 1963, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República; el D.S. (M.) N° 9, de fecha 11 de enero 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° 391, de fecha 17 de octubre de 2019, que modifica el D.S. (M.) N° 991, de 1987, que Fija la Jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y establece las Capitanías de Puerto y sus respectivas Jurisdicciones; la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° A-31/002, de fecha 6 de diciembre de 2018 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente;

R E S U E L V O :

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

a.- Nombre de la Instalación Portuaria.

Terminal Marítimo "ESMAX" (Ex-Petrobras).

b.- Descripción General.

El Terminal Marítimo ESMAX, es un Terminal Petrolero, que opera con buques tanques para la transferencia de productos líquidos livianos, gasolina de 93 y 97 octanos, petróleo diesel, kerosene y combustible pesado FO, necesarios para abastecer la Industria Minera y Pesquera, como también para las áreas de la Región de Tarapacá.

Posee dos ductos submarinos de 10", uno para productos limpios y otro para productos sucios.

c.- Ubicación Geográfica.

La referida instalación portuaria se encuentra ubicada en la Región de Tarapacá, Provincia de Iquique, Comuna de Iquique, Bahía de Iquique, Península Serrano, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 20° 11' 47" S.
Longitud : 070° 08' 38" W.

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

d.- Propietario.

ESMAX Distribución Ltda.

e.- **Zona de Espera de Prácticos.**

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

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

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

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

1) **Puntos de Fondeo:**

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

2) **Área de Fondeo Prohibida:**

Se prohíbe el fondeo en el área interior del esquema formado por la línea imaginaria que une los puntos que se indican a continuación; la superficie delimitada representa el área de maniobra para el amarre y desamarre en los sitios de EPI, ITI y los Terminales Petroleros.

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

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

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

h.- Límites de Puerto.

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

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

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

1) Dirección y velocidad del viento predominante en nudos:

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

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

2) Dirección y velocidad de la corriente en nudos:

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

3) Altura de la ola, en metros:

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

4) Tipo de Fondo:

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

j.- Sitios o Frentes de Atraque y boyas.

No corresponde.

k.- Terminales Marítimos.

Boyas de Amarre: 3 (Tres) tipo tronco - cónicas con sus ganchos de amarre.

Nombre Boya	Latitud	Longitud
Norte	20° 11' 43,50" S.	070° 08' 35,80" W.
Centro	20° 11' 45,50" S.	070° 08' 32,90" W.
Sur	20° 11' 49,00" S.	070° 08' 35,10" W.

Ubicación por demarcación y distancia a un punto notable:

Boya Norte : Al 070° y 8.53 cables del Faro Punta Molo.
Boya Centro : Al 074° y 8.79 cables del Faro Punta Molo.
Boya Sur : Al 076° y 8.33 cables del Faro Punta Molo.

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

l.- Condiciones Límites para las Naves.

Eslora Máxima : 183,4 metros.
Calado Máximo : 12,39 metros.
Manga Máxima : 32 metros.
Desplazamiento : 54.963 toneladas.

Condiciones o restricciones particulares de operación:

- 1) Para la ejecución de maniobras en el Terminal ESMAX, no debe haber nave amarrada al Terminal Marítimo COPEC.
- 2) La cercanía entre ambos terminales marítimos (COPEC y ESMAX) requiere la verificación visual de la posición de la nave durante la maniobra de amarre al Terminal ESMAX con respecto a las boyas del Terminal COPEC, en consecuencia, ésta se deberá efectuar con la asistencia de dos Prácticos, independiente de la eslora de la nave, uno de los cuales deberá cubrir a proa durante la maniobra.

Resguardo Bajo Quilla (UKC): 2,11 metros.

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

1) Amarre, Desamarre, largada y fondeo:

- Las Maniobras de amarre serán en horario diurno y las maniobras de desamarre serán en horario diurno y nocturno.
- Las boyas deben estar iluminadas.

- Las naves que operan en el terminal deberán quedar fondeadas a barbas de gato, con sus propios Medios (2 anclas), utilizando además las tres boyas del terminal (Norte, Centro y Sur), dejando así por la banda de babor los boyarines de los flexibles de los ductos de descarga.
- Previo a la ejecución de la maniobra de amarre y desamarre, ESMAX deberá solicitar y coordinar con COPEC y luego verificar in situ, que COPEC haya dejado los boyarines indicadores de las posiciones de los extremos de los flexibles en la misma zona donde se encuentran los dos verticales indicadores del término de las cañerías submarinas, de tal manera de asegurar que los flexibles en el fondo queden lejos del punto de fondeo del ancla de babor de la nave de ESMAX.

Si la nave requiere fondear fuera de los límites del puerto debe solicitar un punto de fondeo al SCTM/VTTS, la maniobra la debe realizar el Capitán de la nave. Si desea fondear dentro de los límites del puerto, esta maniobra se realizará empleando Práctico, por lo que la agencia debe solicitar por medio del Sistema Integral de Atención a la Nave (SIAN) el requerimiento.

2) Bandas de Atraque:

Babor a los flexibles.

3) Maniobras Simultáneas:

No se autorizan maniobras simultáneas en los terminales marítimos petroleros.

4) Maniobras de Abarloamiento:

No autorizadas.

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

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

6) Faenas de Bunkering (Rancho de Combustible):

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

7) **Reloj de Marea:**

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

n.- **Ayudas a la Navegación.**

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

N° Nacional: 18, G-1968.

Característica y Color: D.R, 10 seg.

Alcance: 14 millas.

Ubicación: Latitud : 20° 11' 59" S.
 Longitud : 070° 09' 28" W.

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

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

N° Nacional: 19, G-1969.

Característica y Color: F.R.

Alcance: 0,5 millas.

Ubicación: Latitud : 20° 12' 09" S.
 Longitud : 070° 09' 22" W.

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

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

N° Nacional: 19-A, G-1969-2.

Característica y Color: F.V.

Alcance: 0,5 millas.

Ubicación: Latitud : 20° 12' 09" S.
 Longitud : 070° 09' 17" W.

4) **Baliza Luminosa Roca Patilliguaje.**

Se encuentra sobre la Roca Patilliguaje.

N° Nacional: 20, G-1972.

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

Alcance: 5 millas.

Ubicación: Latitud : 20° 12' 24" S.
 Longitud : 070° 09' 14" W.

5) **Faro Península Serrano.**

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

N° Nacional: 24, G-1974-3.

Característica y Color: D.B., 12 seg.

Alcance: 19 millas.

Ubicación: Latitud : 20° 12' 26" S.
 Longitud : 070° 09' 35" W.

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

ñ.- Límites Operacionales.

1) **Maniobras:** Los amarres están restringidos a maniobras diurnas solamente, los desamarres sin restricción.

2) **Velocidad del viento y dirección:**

Amarre	:	Cualquier dirección – 15 nudos.
Desamarre	:	Cualquier dirección – 15 nudos.
Faenas Carga y Descarga	:	Cualquier dirección – 20 nudos.
Permanencia	:	Cualquier dirección – hasta 20 nudos.

3) **Velocidad máxima de la corriente:** 0,5 nudos.

4) **Altura máxima de la ola:**

Amarre	:	Ola significativa 0,5 metros.
Desamarre	:	Ola significativa 0,5 metros.
Faenas Carga y Descarga	:	Ola significativa 1,5 metros.
Permanencia	:	Ola significativa hasta 1,5 metros.

5) **Visibilidad:**

Amarre	:	Sobre 3,0 millas.
Desamarre	:	Sobre 1,0 milla.
Faenas Carga y Descarga	:	Sin restricción.
Permanencia	:	Sin restricción.

o.- Servicios de Apoyo a las Maniobras.

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

2) **Uso de Prácticos:**

- Conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje.
- El requerimiento del Servicio de Practicaje, es obligatorio para toda nave nacional y extranjera, sobre 500 TRG y 50 TRG respectivamente, para toda maniobra que deba realizar dentro de los límites establecidos del puerto; a excepción de lo contemplado en el Reglamento.
- Cualquiera sea el tipo de nave que se dirija a amarrar a este terminal, se deberá maniobrar siempre con 2 Prácticos, lo anterior debido a que las enfilaciones de fondeo están referidas al castillo de la nave, por lo tanto el segundo práctico debe cubrir en la proa de la nave, además se requiere la verificación visual de la posición de la nave durante la maniobra de amarre con respecto a los boyarines del Terminal Marítimo COMAP, válido solo para las maniobras de amarre.
- Las maniobras de desamarre se realizarán con 1 Práctico.

3) Uso de Remolcadores:

Maniobra	Eslora (m)	Cantidad	Potencia	Observaciones
Amarre	Hasta 150	2	1 mínimo 30 ton.	Un RAM debe ser ASD
Amarre	150 a 183,4	2	Mínimo 70 ton. en conjunto	Un RAM debe ser ASD
Desamarre	Hasta 183,4	1		RAM ASD o Convencional. Condiciones límites, se usarán 2 RAM.

4) Uso Lanchas:

- a) Es obligatorio el uso de 1 lancha de amarre, debidamente aprobada por la Autoridad Marítima Local, para las faenas de amarre, desamarre y practicaje.
- b) Las lanchas de transferencia de prácticos cumplirán además funciones de lanchas de amarre, reporte de distancias de seguridad, resguardo del área de maniobra clara y de ayuda, en todo lo que sea necesario para el seguro desarrollo de la maniobra.
- c) Su dotación estará compuesta, a lo menos, por un patrón y dos tripulantes, los que en cubierta deberán usar chaleco salvavidas y para la transferencia de personas, además deberán emplear arnés de seguridad.
- d) Las lanchas de transferencia de prácticos podrán continuar operando cuando el puerto sea restringido para embarcaciones menores, hasta que se alcancen los límites operacionales, conforme a lo establecido en la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. ORD. N° O-80/022, de fecha 6 de febrero de 2014.
- e) Para lanchas que maniobren con buques petroleros deberán contar con defensas apropiadas para operar con este tipo de buques.
- f) Deben poseer dos bicheros resistentes y contar con cabos, cuchillo y otros elementos que sean necesarios para las faenas de amarre y desamarre.

5) Uso de Amarradores:

El personal de amarradores no será inferior a ocho personas (4 en proa y 4 en popa) y deberán contar, tanto a proa como a popa, con un equipo de comunicaciones permanente en el canal de maniobra (Canal 08) en uso por el Práctico para coordinación con éste; equipo de seguridad como: zapatos, casco, salvavidas y guantes. Este personal dará por concluido su trabajo y se podrán retirar solo con la autorización del Práctico.

p.- Situaciones Especiales:

1) Acciones ante Condición de Tiempo Variable:

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

2) Acciones ante Condición de Mal Tiempo:

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

3) Acciones ante Condición de Temporal:

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

4) Acciones ante Cerrazón por Niebla:

Se establecerá con visibilidad inferior a 500 metros, utilizándose como referencia la boya ubicada al norte del Sitio N° 4 de ITI, observada desde la Capitanía de Puerto. Dispuesta esta condición de tiempo, se verificará si limita las operaciones portuarias como la transferencia de carga a través de grúas de muelle o de las naves, como asimismo las maniobras de amarre y desamarre en los terminales marítimos.

5) Acciones ante Condición de Marejadas:

El aviso de marejadas es una condición especial, no necesariamente asociada con viento, donde normalmente producto del persistente y fuerte viento en la zona sur u área oceánica se genera un tren de olas, generalmente del SW, que afecta con incremento de la rompiente al borde costero. Dentro de los lugares protegidos como frentes de atraque, se percibe como diferencias rápidas de la altura de mar, lo cual provoca sobre esfuerzos a las maniobras de amarre, fondeo y movimientos de las naves. Dicha condición puede generar cortes de espías, garreos, movimientos de las cargas, golpes contra defensas, entre otras, lo cual motiva a establecer el cierre del puerto cuando la variación sobrepase los 0,5 metros.

q.- Otras Informaciones:

1) Resoluciones SHOA que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos:

- Resolución de aprobación SHOA Ord. N° 13270/24/63, de fecha 1 de julio de 2002, Estudio de Corrientes y Viento.
- Resolución de aprobación SHOA Ord. N° 13270/24/192, de fecha 17 de abril de 2018, Estudio de Corrientes.
- Resolución de aprobación SHOA Ord. N° 13270/24/193, de fecha 17 de abril de 2018, Estudio de Oleaje.
- Resolución de aprobación SHOA Ord. N° 13270/24/210, de fecha 25 de abril de 2018, Estudio de Marea.
- Resolución S.HO.A. Ord. N° 13.250/24/13, de fecha 18 de marzo de 2019, que aprueba Estudio Batimétrico, realizado por la Empresa GEOMAR Ltda.

2) Resolución que aprueba Estudio de Maniobrabilidad:

Resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.600/03/1787/VRS, de fecha 17 de diciembre de 2010.

3) Certificación Código PBIP:

Declaración de Cumplimiento N° 12600/O-74/PBIP/66/2015, de fecha 21 de diciembre de 2015, vigente hasta el 21 de diciembre de 2020.

r.- Contactos.

Autoridad Marítima Local

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

Terminal Marítimo ESMAX

Teléfono : +56 57 2414130.
E-mail : eugenio.montenegro@esmax.cl

Oficial OPIP Empresa Portuaria Iquique

Encargado : Eugenio Montenegro.
E-mail : eugenio.montenegro@esmax.cl

Suplente : Alex González.
E-mail : alex.gonzalez@esmax.cl

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

1) Terminal Marítimo ESMAX:

Previo a la recalada de la nave al puerto, el referido Terminal Marítimo deberá administrar las medidas necesarias para mantener limpias y operativas las boyas con el objeto de que el personal que efectúa el amarre o desamarre de las espías y las naves que prestan apoyo a la maniobra operen en condiciones seguras y se puedan evitar accidentes. Asimismo, los ganchos de escape de las boyas, deberán estar bien mantenidos y operando en forma satisfactoria.

La limpieza de las plataformas y remoción de guano se deberá efectuar utilizando elementos de limpieza y detergentes biodegradables, considerando también la colocación de elementos de protección y antideslizantes en las boyas para incrementar la seguridad de los amarradores que se embarcan en ellas durante las maniobras. Además, las boyas deberán contar con sistema de barandas y defensas adecuadas y operativas.

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 suficientes.

Se establece un área de seguridad de 200 metros, entorno al terminal marítimo, prohibiendo cualquier actividad de pesca o buceo artesanal en cercanías del mismo, siendo responsabilidad de la empresa el control y vigilancia, objeto impedir el ingreso al área de seguridad.

Será obligación del Terminal Marítimo ESMAX, el verificar que el área de maniobras para el terminal petrolero esté despejada de pesqueros u otras embarcaciones, en todo momento, para efectuar maniobras de amarre o desamarre, debiendo comunicar a la Autoridad Marítima Local el incumplimiento de esta condición. De no encontrarse esta área libre de pesqueros u obstrucciones, no se podrá dar ejecución a la maniobra.

El incumplimiento de las medidas precedentes será causal suficiente para la inhabilitación del Terminal Marítimo, hasta que se tomen las medidas correctivas, las que deberán ser informadas a esta Autoridad Marítima Local.

Durante la ejecución de una maniobra de entrada o salida de naves al Terminal Petrolero, se suspenderá desde y hacia el interior del puerto, todo movimiento de embarcaciones pesqueras y/o menores.

2) Remolcadores:

Los remolcadores deben poseer, a lo menos, 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 08 y otro en canal 16 o en los canales que indique el Práctico de Servicio.

El equipo VHF del remolcador debe tener dispositivo para trabar el canal de maniobras, de tal manera no permitan el cambio de frecuencia.

Los remolcadores deben tener habilitado un sistema de comunicación operación "Manos Libres".

Los remolcadores deben estar dotados de dos hélices de tornillo, controlable ó Schottel Drives, excepto si son cicloidales del tipo Voith-Schneider ó Kirsteng-Boeing.

Los remolcadores deben tener habilitado y operativo desde el Puente de Gobierno el sistema de gancho de escape para largar los cabos.

3) Agencias de Naves:

Los agentes de naves y el supervisor del Terminal mantendrán escucha en canal 08 desde a lo menos 30 minutos antes del inicio de una maniobra y mientras dure ésta. No interferirán en las comunicaciones durante la ejecución de una maniobra a menos que sea requerido por el Práctico.

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

- 2.- **DERÓGUESE**, la Resolución C.P. IQUIQUE ORD. N° 12.600/52, de fecha 07 de julio del 2015, en lo relativo al Terminal Marítimo Petrobras (Actual ESMAX)
- 3.- **ANÓTESE y comuníquese** a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(ORIGINAL FIRMADO)

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

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- TERMINAL MARÍTIMO ESMAX.
- 2.- AGENCIAS DE NAVES.
- 3.- C.J. IV Z.N.
- 4.- D.S.O.M.
- 5.- D.I.M. Y M.A.A.
- 6.- G. M. IQUIQUE.
- 7.- OFICINA DE PRÁCTICOS G.M. IQUIQUE.
- 8.- ARCHIVO.