

C.P. IQUE. ORDINARIO N° 12.600/ 27 Vrs.

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL
TERMINAL MARÍTIMO COMAP.**

IQUIQUE, 09 JUN 2021.

VISTO: la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, D.F.L. (H.) N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; el D.L. (M.) 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 COMAP.

b.- Descripción General.

El Terminal Marítimo COMAP, 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 distintos sistemas productivos de la Región a través de camiones. Posee tres (3) boyas de amarre y dos (2) ductos submarinos de 12" pulgadas.

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' 50" S.
Longitud : 070° 08' 46" W.

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

d.- Propietario.

Compañía de Petróleos de Chile (COPEC) S.A.

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" S. G: 070° 09' 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.

g.- Límites del 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.

h.- 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 del viento presentan incidencias menores, según siguiente detalle: 7,19% del Weste; 6,27% del Este; 6,12% del Sureste; 3,4% del Norte; 2,37% del Norweste y 2,28% del 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 son inferiores a 28 nudos. La estadística considerada, muestra 5 eventos de vientos con magnitudes superiores a 30 nudos en el período considerado.

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:

Según el análisis de olas que existe del Terminal Marítimo, un gran porcentaje del tiempo las olas alcanzan una altura de hasta 2,7 metros (altura de ola observada), siendo su dirección más frecuente hacia el 250°, con un periodo de 9 segundos.

Altura de olas de hasta 1,35 metros tienen un porcentaje de ocurrencia del 27,98%, las olas entre 1,35 metros y 1,80 metros tienen un porcentaje de ocurrencia del 32,94%, por lo tanto, un 39,08% de ocurrencia, el Terminal tiene olas por sobre los 1,80 metros, condición que no permite operar.

De lo anterior, se desprende la siguiente tabla con la definición de los periodos en base a la altura de ola (Parámetros definidos para la operación):

Calma	Normal	Extrema
Olas 0,2 Metros (0,36 m percibida)	Olas 0,5 Metros (0,9 m percibida)	Olas 0,8 Metros (1,5 m percibida)

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.

i.- Sitios o Frentes de Atraque y boyas.

No corresponde.

j.- Terminales Marítimos.

1.- **Ductos:** 2 Líneas de 12" para la descarga de combustible, una línea para productos livianos de 760 mts. de largo y otra para productos pesados de 755 mts. de largo.

2.- **Boyas de Amarre:** 3 NR., tipo tronco - cónicas con sus ganchos de amarre.

Nombre Boya	Latitud	Longitud
Norte	20° 11' 47,80" S.	070° 08' 43,90" W.
Centro	20° 11' 49,90" S.	070° 08' 42,10" W.
Sur	20° 11' 52,80" S.	070° 08' 43,80" W.

Ubicación por demarcación y distancia a un punto notable:

Boya Norte : Al 074° y 6,7 cables del Faro Punta Molo.

Boya Centro : Al 077° y 7,0 cables del Faro Punta Molo.

Boya Sur : Al 081° y 6,4 cables del Faro Punta Molo.

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

k.- Condiciones Límites para las Naves.

	Nave Tipo 1	Nave Tipo 2	Nave Tipo 3	Nave Tipo 4
Eslora (metros)	78	156	228	250
Calado (metros)	5,46	10,2	12,80	12,80
Manga (metros)	14,34	26,8	32,20	32,20
Desplazamiento (ton.)	4.688	33.552	78.404	79.499

Condiciones o restricciones particulares de operación:

Para la ejecución de maniobras en el Terminal COMAP, no debe haber nave amarrada al Terminal Marítimo ESMAX.

Resguardo Bajo Quilla (UKC): 1,28 metros.

I.- 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.
- Si la nave requiere fondear fuera de los límites del puerto debe solicitar un punto de fondeo al SCTM/VTSS, 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, lo que deberá ser ejecutado en el punto destinado para dichas faenas (Ver Punto f, N° 1, de la presente resolución).

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.

m.- Ayudas a la Navegación.

1) Faro Extremo Molo de Abrigo.

N° Nacional: 18, G-1968.

Alcance: 14 millas.

Ubicación: Latitud : 20° 11' 59" S.

Longitud : 070° 09' 28" W.

2) Faro Península Serrano.

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

N° Nacional: 24, G-1974-3.

Alcance: 19 millas.

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

3) Enfilación de Aproximación Terminal Marítimo COMAP para Nave de 250 y 228 metros de eslora.

- Baliza Luminosa Aproximación Anterior (AP5-3).

N° Nacional: 21.

Ubicación:

Latitud: 20° 12' 23,78" S. y Longitud: 070° 08' 55,14 W. (SAD-69).

Alcance: 8 millas.

- Baliza Luminosa Aproximación Posterior (AP6-2)

N° Nacional: 21-A.

Al 179° y a 149 metros de la Baliza Anterior.

Ubicación:

Latitud: 20° 12' 28,66" S. y Longitud: 070° 08' 54,97" W. (SAD-69).

Alcance: 8 millas.

4) Enfilación de Aproximación Terminal Marítimo COMAP para Nave de 156 metros de eslora.

- Baliza Luminosa Aproximación Anterior (ALP-1).

N° Nacional: 21-1.

Ubicación:

Latitud: 20° 12' 21,06" S. y Longitud: 070° 08' 53,43" W. (SAD-69).

Alcance: 8 millas.

- Baliza Luminosa Aproximación Posterior (ALP-2)

N° Nacional: 21-1A.

Al 180° y a 72 metros de la Baliza Anterior.

Ubicación:

Latitud. 20° 12' 23,44" S. y Longitud: 070° 08' 53,41" W. (SAD-69).

Alcance: 8 millas.

5) Enfilación de Aproximación Terminal Marítimo COMAP para Nave de 78 metros de eslora.

- **Baliza Luminosa Aproximación Anterior (AP4-2)**
N° Nacional: 21-2.
Ubicación:
Latitud. 20° 12' 14,25" S. y Longitud: 070° 08' 50,14"W. (SAD-69).
Alcance: 9 millas.
- **Baliza Luminosa Aproximación Posterior (AP3-2)**
N° Nacional: 21-2A.
Al 181° y a 160 metros de la Baliza Anterior.
Ubicación:
Latitud: 20° 12' 22,09" S. y Longitud: 070° 08' 50,23"W. (SAD-69).
Alcance: 9 millas.

6) Enfilaciones de Fondeo Terminal Marítimo COMAP.

- **Baliza Luminosa Anterior de Fondeo (P17-2B)**
N° Nacional: 21-3.
Al 282° y a 145 metros de la Baliza Posterior.
Ubicación:
Latitud: 20° 11' 58,09" S. y Longitud: 070° 08' 20,53"W. (SAD-69).
Alcance: 8 millas.
- **Baliza Luminosa Anterior de Fondeo (P16-2)**
N° Nacional: 21-3A.
Al 288° y a 145 metros de la Baliza Posterior.
Ubicación:
Latitud: 20° 11' 57,70" S. y Longitud: 070° 08' 15,54"W. (SAD-69).
Alcance: 9 millas.
- **Baliza Luminosa Anterior de Fondeo (P15-2)**
N° Nacional: 21-3B.
Al 292° y a 145 metros de la Baliza Posterior.
Ubicación:
Latitud: 20° 11' 57,41" S. y Longitud: 070° 08' 20,22"W. (SAD-69).
Alcance: 9 millas.
- **Baliza Luminosa Anterior de Fondeo (P14-2)**
N° Nacional: 21-3C.
Al 297° y a 145 metros de la Baliza Posterior.
Ubicación:
Latitud: 20° 11' 57,02" S. y Longitud: 070° 08' 20,04"W. (SAD-69).
Alcance: 9 millas.
- **Baliza Luminosa Posterior de Fondeo Común (P18-2)**
N° Nacional: 21-3D.
Ubicación:
Latitud: 20° 11' 59,13" S. y Longitud: 070° 08' 15,54"W. (SAD-69).
Alcance: 9 / 8 millas.

Nota:

- 1) Las coordenadas geográficas de las Ayudas a la Navegación se encuentran en SAD-69., conforme a la Carta SHOA N° 1211, 10ª Edición, 30 septiembre 1988.
- 2) Para conocer Característica, color y otros detalles de la Ayudas a la Navegación, se recomienda ver la Lista de Faros.

n.- Límites Operacionales.

Maniobras	Viento		Altura Ola		Corriente		Visibilidad
	Dirección	Veloc. (nudos)	Significativa (mts.)	Percibida (mts.)	Dirección	Velocidad (nudos)	
Amarre	Cualquiera	15	0,5	0,9	N	0,5	1,2 millas
Faenas de Carga y Descarga	Cualquiera	20	0,8	1,5	N	0,5	Sin restricción
Permanencia	Cualquiera	Hasta 20	Hasta 0,8	Hasta 1,5	N	0,5	Sin restricción
Salida terminal	Cualquiera	20	0,8	1,5	N	0,5	1,2 millas

- **Maniobras de Amarre** : Solo diurnas.
- **Maniobras de Desamarre** : Diurnas y nocturnas.

ñ.- 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 toneladas de A.B. y 50 toneladas de AB respectivamente, para toda maniobra que deba realizar dentro de los límites establecidos del puerto; a excepción de lo contemplado en el Reglamento.
- Para naves de eslora igual o superior a 220 metros, es obligatorio el requerimiento de dos (2) Prácticos para el amarre y dos (2) para el desamarre.
- De acuerdo a la eslora de la nave, válido solo para las maniobras de amarre. Las maniobras de desamarre son con un (1) Práctico.

Eslora (metros)	Posición de Fondeo	Prácticos
E =< 78	Puente	1
78 < E =< 156	Puente	1
156 < E =< 250	Proa	2

3) Uso de Remolcadores: Para maniobras de amarre y desamarre:

Eslora (metros)	Remolcadores	Bollard Pull	Notas
228 < E =< 250	2 ASD	Superiores a 46,3 TM	Condición extrema RAMs deben sumar 118 TM B/P
228 < E =< 250	2 ASD	Superiores a 31 TM	En lastre
183 < E =< 228	2 ASD	Superiores a 43 TM	Condición extrema RAMs deben sumar 111 TM B/P
156 < E =< 183	2	Superiores a 30 TM	A lo menos 1 ASD
78 < E =< 156	1	Superiores a 46 TM	
E =< 78	2	Superiores a 6 TM	Lanchas o RAM

4) Uso de Lanchas:

- a) Es obligatorio el uso de una (1) lancha para amarre y desamarre, la que deberá estar autorizada por la Autoridad Marítima Local.
- 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 (1) patrón y dos (2) 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. El equipo de seguridad personal considerará a lo menos lo siguiente: zapatos, casco, salvavidas y guantes. Este personal dará por concluido su trabajo y se podrán retirar solo con la autorización del Práctico.

o.- Situaciones Especiales.

Ante condiciones de tiempo adversas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Iquique, se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en la resolución C.P. IQUE. Ord. N° 3.150/01/VRS., de fecha 11 de marzo de 2019.

p.- **Otras Informaciones.**

1) Resoluciones SHOA que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos:

- Resolución SHOA Ord. N° 13250/11/VRS, de fecha 7 de junio de 2002, que aprueba batimetría realizada la Empresa Dilhan & Dilhan.
- Resolución SHOA Ord. N° 13250/24/120/VRS, de fecha 1 de diciembre de 2010, aprueba Estudio Batimétrico realizado por la Empresa Dilhan & Dilhan.
- Fecha última batimetría: Diciembre de 2010.

2) Resolución que aprueba Estudio de Maniobrabilidad:

Resolución D.I.M. Y M.M.A Ord. N° 12.600/03/1352/Vrs., de fecha 10 de octubre de 2019.

3) Estudio de Señalización Marítima:

El Estudio de Señalización Marítima fue aprobado con fecha 19 de noviembre de 2018, por la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas (DIRSOMAR).

4) Certificación Código PBIP:

Declaración de Cumplimiento PBIP. CLIQQ - 0002/2020, de fecha 19 de mayo de 2020, vigente hasta el 19 de mayo 2025.

q.- **Contactos.**

Autoridad Marítima Local:

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

Terminal Marítimo COMAP:

Teléfono : +56 57 2420302.
E-mail : pmouat@copec.cl

Oficial OPIP Terminal Marítimo COMAP:

Teléfono : +56 57 2 424078 / +56 57 2420302.
E-mail : rbustos@copec.cl

r.- **Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés.**

1) Terminal Marítimo COMAP:

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 COMAP, 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 o Schottel Drives, excepto si son cicloiales del tipo Voith-Schneider o 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° 12.000/52, de fecha 7 de julio del 2015, en lo relativo a Terminales Marítimos petroleros y Terminal Copec.

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 COMAP.
- 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 (OF. PRÁCTICOS).
- 7.- ARCHIVO.