

**C.P. ARI ORD. N° 12.600/\_04\_VRS.**

**RESOLUCIÓN DE HABILITACIÓN  
DEL PUERTO DE ARICA.**

**ARICA, 04 FEB 2015**

**VISTO:** El artículo N° 91, del D.L. (M.) N° 2.222 de 1978, Ley de navegación; el D.S. (M.) N° 1.340 BIS., del 14 de Junio de 1941, modificado por D.S. (M.) N° 359, del 27 de Abril de 1963, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina de las naves; el artículo N° 8 del D.S. (M.) N° 397, del 8 de Mayo de 1985, Reglamento de Practicaje y Pilotaje y sus modificaciones posteriores; el D.S. (M.) N° 991, del 26 de Octubre de 1987, que "Fija la Jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto de la República"; el D.F.L. N° 292, del 25 de Junio de 1953, Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante; el D.S. (M.) N° 2, del 03 de Enero de 2005, Reglamento sobre Concesiones Marítimas; la Directiva D.G.T.M. y M.M. A-31/001, del 03 de Noviembre de 2006, que "Imparte Instrucciones a los Capitanes de Puerto para la elaboración de las Resoluciones de Habilitación que establecen las condiciones de Operación en los Puertos e Instalaciones Portuarias"; y teniendo presente las atribuciones que me confiere la Reglamentación Marítima vigente,

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

**ESTABLÉCESE,** Las características y condiciones de operación para el Terminales Marítimo que se indica:

**1.- Nombre de la Instalación Portuaria**

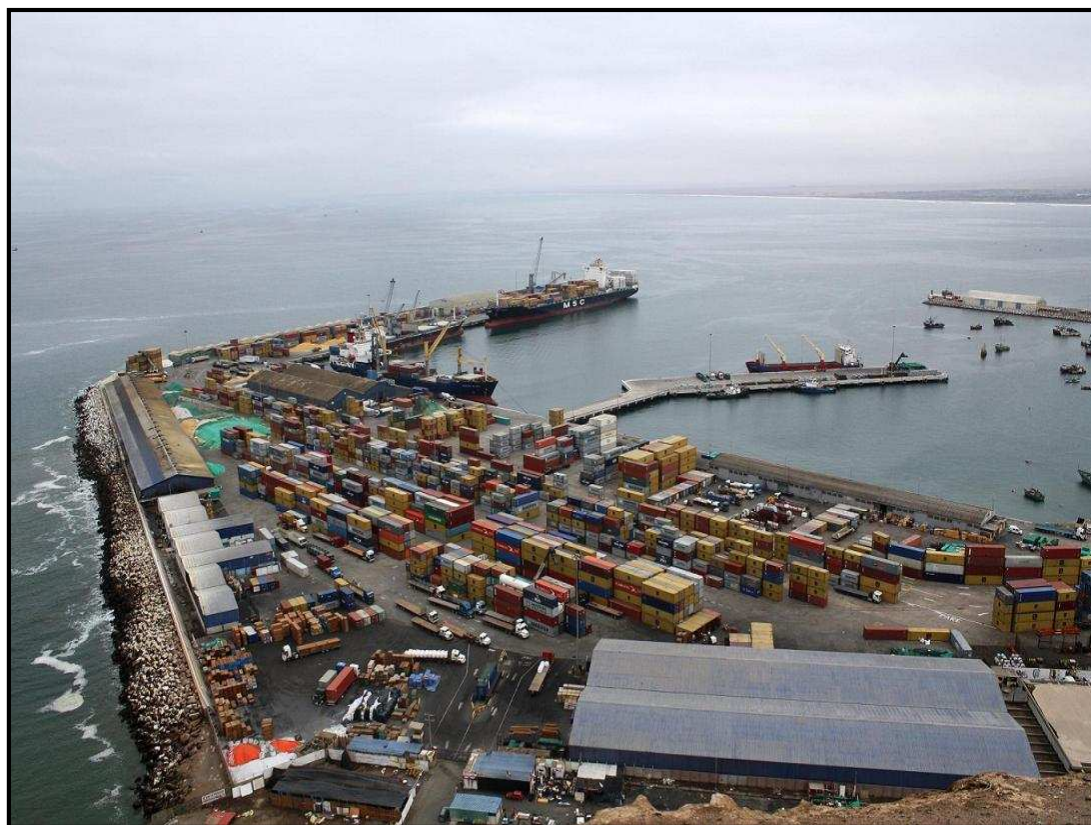
Puerto de Arica.

**2.- Descripción General**

El Puerto de Arica, es un puerto artificial, situado en la rada de Arica, constituido por una poza abrigada por un molo, compuesto por dos tramos, una zona de escollera en el sector de costa y un contramolo por el norte.

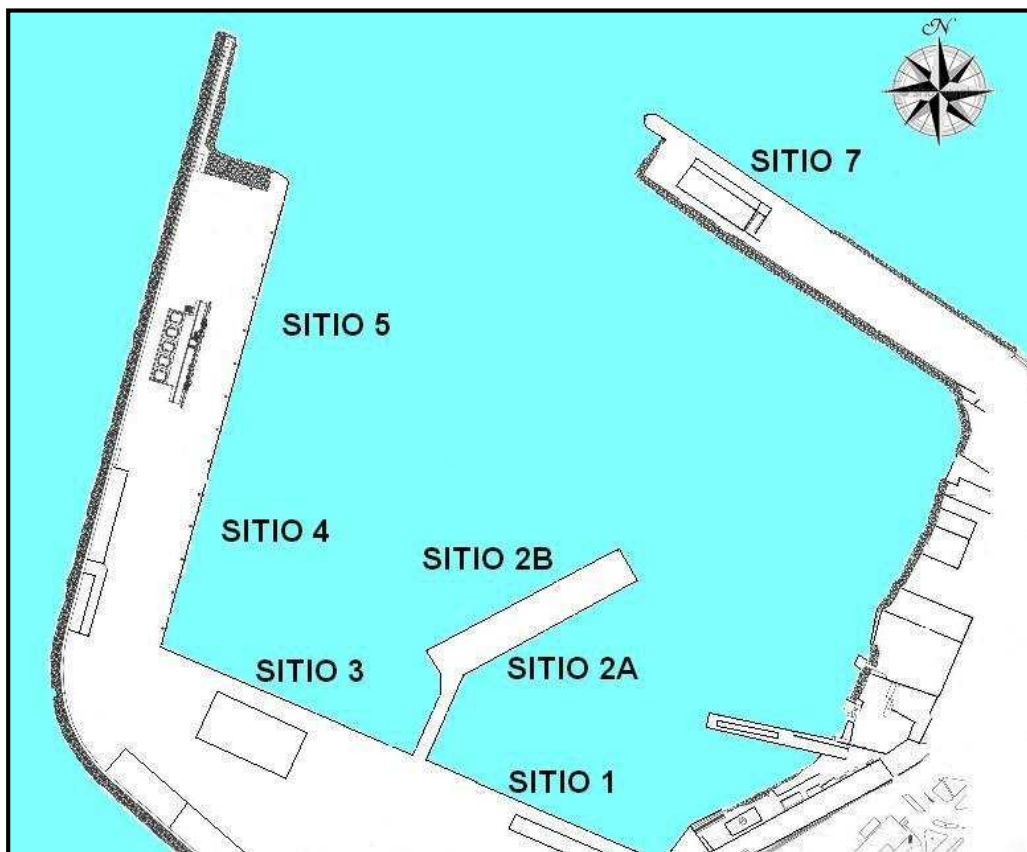
El primer tramo del molo de abrigo, orientado aproximadamente al 294° ~ 114°, tiene 552 metros de longitud y consiste en un prisma basal de enrocado, cubierto, con una capa de rocas como apoyo a dos capas de tetrápodos. El segundo tramo del molo de abrigo orientado aproximadamente al 195° ~ 015° tiene 628 metros de longitud con similar conformación de material. El contramolo o molo norte tiene una longitud de 536 metros de longitud y tiene una orientación aproximada al 304° ~ 124°. Su núcleo esta conformado por un relleno de desmonte de cantera y conglomerado ripioso, el que esta confinado por ambas caras por un prisma de rocas.

Los sitios de atraque están ubicados en la parte interior del molo de abrigo, salvo en el sitio 7, en el cual se encuentra por su lado externo, y se encuentran conformados por un muro de cajones de hormigón y de celdas de tablestacas metálicas. Carta SHOA Referencia 1111, edición 1998 dátum WGS - 84.



Con la configuración descrita, se distinguen los siguientes sitios de amarra en el Puerto Comercial y Terminales Marítimos:

- 1. Concesión Terminal Puerto Arica**  
Sitios 1, 2, 3 y frente de atraque 4 ~ 5. Puerto multipropósito, carga descarga de carga general, contenedores y gráneles.
- 2. Concesión Empresa Nacional de Puertos S.A.**  
Sitio 7 al servicio del Perú. Puerto Multipropósito, carga descarga de carga general, contenedores y gráneles. Además, el terminal marítimo NARITA, utiliza esta instalación para recibir la descarga de naves que traen lubricantes, a través de una línea de cañerías que corre por la parte sur del enrocado del sitio 7.
- 3. Terminal Marítimo Comunidad Almacenadora de Petróleos S.A. (COMAP) y Terminal Marítimo Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (SICA SICA).**  
Dedicados principalmente a la recepción / descarga, de derivados de hidrocarburos. Las particularidades de estos terminales se encuentran en sus respectivas Resoluciones de Habilitación.



### 3.- Ubicación Geográfica

El Puerto de Arica se encuentra ubicado en la Región de Arica y Parinacota, específicamente en la ciudad de Arica, siendo su ubicación geográfica intermedia la Latitud 18° 28' 24" SUR y la Longitud 070° 19' 30" WESTE. Carta SHOA 1111, edición 1998 dátum WGS - 84. La dirección de la Empresa Portuaria Arica es Avenida Máximo Lira 389, Arica Chile.

### 4.- Propietario

Propietario : Estado de Chile  
Concesionario : Terminal Puerto Arica S.A.

### 5.- Estación de Espera De Práctico

Área delimitada por siguientes puntos geográficos:

L 18° 27'13" SUR G. 070° 20'30" WESTE  
L 18° 26'40" SUR G. 070° 19'32" WESTE  
L 18° 27'08" SUR G. 070° 19'19" WESTE  
L 18° 27'40" SUR G. 070° 20'18" WESTE

Está prohibido el fondeo de cualquier embarcación en la estación de espera de Práctico. Carta de Referencia SHOA 1111, edición 1998 dátum WGS - 84.

### 6.- Zona de Fondeo a la Gira

Establécese para naves mayores, dos áreas para fondear a la gira, fuera de la poza de abrigo, como sigue:

Área Sur que contiene a los fondeaderos A, B, C, D, E Y F. Delimitada por las siguientes coordenadas:

1.- L: 18° 28,1' S G: 070° 20,7' W	2.- L: 18° 28,1' S G 070° 20,1' W
3.- L: 18° 30,1' S G: 070° 21,14' W	4.- L: 18° 30,2' S G: 070° 21,85' W
5.- L: 18° 29,24` S G: 070° 22,5` W	

Área Norte que contiene a los fondeaderos G, H e I. Delimitada por las siguientes coordenadas:

1.- L: 18° 26,32' S G: 070° 22,09' W	2.- L: 18° 26,79' S G: 070° 20,36' W
3.- L: 18° 27,36' S G: 070° 20,5' W	4.- L: 18° 26,86' S G: 070° 22,29' W

Fondeadero	Posición Geográfica	Demarcación y distancia desde el Faro punta molo	Profundidad mínima en el área de fondeo en metros
A	L: 18° 28,4´ S G: 070° 20,6´ W	Demarcación 251° Distancia 9,3 cables.	21,0
B	L: 18° 28,95´ S G: 070° 20,9´ W	Demarcación 235° Distancia 1,43 millas.	24,0
C	L: 18° 29,5´ S G: 070° 21,15´ W	Demarcación 225° Distancia 1,97 millas	31,0
D	L: 18° 29,87´ S G: 070° 21,7´ W	Demarcación 228° Distancia 2,6 millas	39,0
E	L: 18° 29,00´ S G: 070° 21,52´ W	Demarcación 243° Distancia 1,97 millas	32,0
F	L: 18° 29,33´ S G: 070° 22,03´ W	Demarcación 241° Distancia 2,58 millas	44,0
G	L: 18° 27,0´ S G: 070° 20,7´ W	Demarcación 318° Distancia 1,5 millas	17,0
H	L: 18° 26,84´ S G: 070° 21,33´ W	Demarcación 309° Distancia 2,0 millas	21,0
I	L: 18° 26,67´ S G: 070° 21,89´ W	Demarcación 304° Distancia 2,57 millas	27,0

Estos fondeaderos están calculados para naves de hasta 335 metros de eslora y que fondeen con hasta ocho paños en el agua (Post Panamax).

Además, las naves que recalén a estos fondeaderos deberán mantener al menos un equivalente al 20% de su calado máximo del momento, como resguardo de agua clara bajo la quilla. (Si el calado máximo de la nave al arribo, fuese de 10 metros el resguardo bajo la quilla sería de 2,0 metros UKC = 2,0 m).

Las naves mayores que vayan a fondear a la gira, deberán solicitar un punto de fondeo a la Capitanía de Puerto de Arica.

Los fondeaderos G, H e I, debido a su lejanía con el puerto, podrán además ser usados como fondeaderos de cuarentena y explosivos.

La calidad del fondo marino es arena y fango.

## 7.- Límites del Puerto

Línea imaginaria que une el canto Weste de la Península Alacrán, con el punto geográfico ubicado en latitud 18°27'13" S y longitud 070°20'30" W y desde allí hasta tocar Punta Chacalluta.

## 8.- Características Meteorológicas y Ambientales Generales del Puerto

Los vientos predominantes en esta zona son del SW, con magnitudes entre 8 a 16 nudos, los cuales soplan casi todo el año, alcanzando sus máximas intensidades a partir del mes de Septiembre hasta Marzo, con un máximo de 28 nudos. Lo hacen con regular fuerza desde el mediodía hasta el atardecer,

dando origen a un período de calma hasta las 04:00 hrs. en que sopla levemente una brisa de tierra a mar (viento catabático), conocido como puelche o terral, el que desaparece a las 09:00 hrs. restableciéndose los vientos de dirección SW. En invierno existen cortos periodos de calma y vientos del norte.

Las nieblas llamadas también camanchaca y la calima son frecuentes de Mayo a Septiembre. A partir de Octubre, la ocurrencia de esta niebla es menor apareciendo eventualmente en las mañanas. Como consecuencia de los vientos predominantes del SW, se forma en la rada una corriente marina constante hacia el NE, cuya intensidad varía con la fuerza del viento manteniéndose hasta 3 nudos cuando el viento alcanza fuerza 4.

El litoral abierto al Océano no ofrece protección a las olas originadas al interior del pacífico, causando oleajes con las siguientes características estacionales:

- Durante los meses de Otoño e Invierno, los temporales del Pacífico suroeste generan marejadas en el litoral de la zona norte, obligando a suspender las faenas marítimas en los puertos, incluso dentro de las obras portuarias, como sigue:
  - En otoño las olas tienen alturas que oscilan entre 1,0 y 1,5 metros y en ocasiones una altura de 4,5 metros, durante marejadas.
  - En invierno las olas tienen una altura media cerca de 2,0 metros experimentándose a veces olas de 5,0 metros con periodo de 20 segundos.
- En las estaciones de primavera y verano pueden encontrarse mayores condiciones de calma en el estado del mar.

La oscilación de mareas en el puerto de Arica es característica de costas abiertas, es decir obedecen al régimen mixto semidiurno, lo que significa que cada día se presentan dos bajamares y dos pleamares, existiendo entre la pleamar y la bajamar consecutivas un lapso de seis horas doce minutos. Este régimen también se caracteriza por presentar distintas amplitudes entre las dos llenantes y vaciantes diarias.

- Altura de la pleamar máxima = + 1,79 m NRS
- Altura de la bajamar mínima = + 0,02 m NRS

## 9.- Sitios o Frentes de Atraque

Se distinguen en Arica los siguientes sitios de atraque con sus características:

### SITIO N° 1

Extensión	:	114 m.
Orientación	:	114° ~ 294°
Condiciones particulares de operación	:	Destinado al atraque de embarcaciones menores de servicio y remolcadores.

Antecedentes generales

Cantidad de Bitas	:	03
Distancia entre ellas	:	35 m.
Tipo de Defensas	:	Neumáticos de la gran minería
Distancia entre ellas	:	17 m.
Longitud delantal del muelle	:	13 m.
Área	:	39.976 m2.
Longitud profundidad de campo	:	239 m.
Área de la explanada al descubierto	:	32.798 m.
Área bajo techo (almacén 1, 2 y otros)	:	7.178 m2.

**SITIO N° 2 A**

Extensión	:	198 m.
Orientación	:	062° ~ 242°

Antecedentes generales

Cantidad de Bitas	:	12
Distancia entre ellas	:	20 m.
Tipo de Defensas	:	Neumáticos de la gran minería
Distancia entre ellas	:	20 m.
Longitud delantal del muelle	:	198 m.
Área de la explanada al descubierto	:	8.360 m2.

**SITIO N° 2 B**

Extensión	:	220 m.
Orientación	:	062° ~ 242°

Antecedentes generales

Cantidad de Bitas	:	10
Distancia entre ellas	:	22 m.
Tipo de Defensas	:	

Principal	:	Defensas cilíndricas con panel tipo SUC 1450H de Bridgestone.
Secundario	:	Neumáticos de la gran minería
Distancia entre ellas	:	11 m.
Longitud delantal del muelle	:	220 m.
Área de la explanada al descubierto	:	8.360 m2.

**SITIO N° 3**

Extensión	:	270 m.
Orientación	:	114° ~ 294°

Antecedentes generales

Cantidad de Bitas	:	09
Distancia entre ellas	:	35 m. (excepto entre bita 24 a la 25 que tiene 26 m.)
Tipo de Defensas	:	Neumáticos de la gran minería
Distancia entre ellas	:	15 m.
Longitud delantal del muelle	:	23 m.
Área	:	42.076 m2.
Longitud profundidad de campo	:	172 m.

Área de la explanada al descubierto : 32.076 m.  
Área bajo techo (almacén 3, 4,5 y 6) : 10.000 m2

**SITIO N° 4 y 5 (Frente de atraque)**

Extensión : 500 m.  
Orientación : 015° ~ 195°

Antecedentes generales

Cantidad de Bitas : 16  
Distancia entre ellas : 35 m.  
Tipo de Defensas : Neumáticos de la gran minería  
Distancia entre ellas : 17 m.  
Longitud delantal del muelle : 50 m.  
Área : 50.342 m2.

Longitud profundidad de campo : 100 m.  
Área de la explanada al descubierto : 43.550 m2.  
Área bajo techo (galpones y otros) : 3.792 m2  
Área bajo techo (almacén mineral) : 3.000 m2

**SITIO N° 7**

: **Muelle al servicio del Perú**  
Extensión : 210 m.  
Orientación : SE – NW  
Condiciones particulares de operación : Este sitio posee cañerías, para la recepción de aceite lubricante por parte del terminal NARITA.

Antecedentes generales

Cantidad de Bitas : 07  
Distancia entre ellas : Entre bitas 1, 2, 3, 4 y 5 es de 35 m entre bitas 5, 6 y 7 es de 25 m.  
Tipo de Defensas : Neumáticos de la gran minería  
Distancia entre ellas : 17 m.  
Longitud delantal del muelle : 24 m.  
Área : 26.400 m2.  
Longitud profundidad de campo : 58 m.  
Área de la explanada al descubierto : 24.102 m2.  
Área bajo techo : 2.298 m2.

**Boyas:**

No existen boyas para el servicio portuario, sin embargo, en el sector asignado para unidades navales, se encuentran 3 boyas de amarre.

**Otros Elementos de Amarre:**

Para naves que utilicen la bita 41, se deberá utilizar un molinete eléctrico, al lado de la bita 41, para poder virar con prontitud los cabos que se pasan con lancha desde el buque a esa bita.



## 10.- Terminales Marítimos

La información de parámetros operacionales de los terminales Marítimos multiboyas, COMAP y SICA SICA se encuentran en sus respectivas resoluciones de habilitación.

## 11.- Condiciones Límites para las Naves

Calados de Operación establecidos para cada Sitio:

### SITIO N° 1

Máximo Calado permitido : 2,80 m.  
Máxima eslora permitida : 35 m.  
Desplazamiento permitido : 90 Ton.  
Condiciones particulares de operación : Destinado al atraque de embarcaciones menores de servicio y remolcadores.

### SITIO N° 2 A

Máximo calado permitido : 3,70 m.  
Máxima eslora permitida : 90 m.  
Máxima manga permitida : No hay limitaciones por manga.  
Máximo desplazamiento permitido : 50.000 toneladas.  
Limitaciones : Naves deben ir con banda de Estribor a muelle.  
Tipo de naves que pueden llegar al sitio : Porta contenedores, carga general, graneleras.

### SITIO N° 2 B

Máximo calado permitido : 12,40 m.  
Máxima eslora permitida : 220 m.  
Máxima manga permitida : No hay limitaciones por manga.  
Máximo desplazamiento permitido : 50.000 toneladas.  
Limitaciones : No hay limitaciones especiales.  
Tipo de naves que pueden llegar al sitio : Porta contenedores, carga general, graneleras, Roll on Roll off, naves de pasajeros, científicas.

### SITIO N° 3

Máximo calado permitido : Debido a que el fondo marino en el sitio 3 no es parejo, se han establecido los siguientes calados operacionales por bita:  
- bita 18 = 6,70 metros.  
- bita 19 = 8,00 metros.  
- bita 20 = 8,90 metros.  
- bita 21 = 9,40 metros.  
- bita 22 = 9,50 metros.  
- bita 23 = 9,68 metros.  
- bita 24 = 9,68 metros.

Máxima eslora permitida : 190 metros. (Ver limitaciones)  
Máxima manga permitida : No hay limitaciones por manga.  
Máximo desplazamiento permitido : 30.500 toneladas.

Limitaciones : Se permitirá, el atraque de una nave de hasta 160 metros de eslora como máximo mientras se encuentren ocupados los frentes de atraque N° 2B y frente de atraque N° 4 (Nave partiendo en bita 27).

La autorización para naves de eslora superior a 160 metros en el sitio 3 (Cuando exista una nave que parta en la bita 27 del sitio 4), se estudiará sólo si la nave del sitio 4 se encuentra atracada desde la bita 28.

Independientemente de la eslora de las naves, se utilizarán dos remolcadores para amarra y desamarra en el sitio 3, los cuales deberán ser azimutales o tener al menos dos máquinas.

La liberación del uso de un remolcador para naves que tengan hélices laterales será estudiada por el Práctico de guardia, el cual verificará las condiciones de calados, desplazamiento, poder de la hélice lateral y máquina principal, estado de la marea e intensidad del viento, además de la existencia de otras naves en los sitios 4 y 2B.

Tipo de naves que pueden llegar al sitio : Porta contenedores, carga general, graneleras, Roll on Roll off, naves de pasajeros, científicas.

**SITIO N° 4 y 5 (Frente de atraque 4)**

Máximo calado permitido : 10 m  
Máxima eslora permitida : 295 m  
Máxima manga permitida : No hay limitaciones por manga.  
Máximo desplazamiento permitido : 58.000 Tonelada.

Limitaciones : No hay limitaciones especiales.  
Tipo de naves que pueden llegar al sitio : Porta contenedores, carga general, graneleras, Roll on Roll off, naves de pasajeros, científicas.

**SITIO N° 7 (Muelle al servicio del Perú)**

Máximo calado permitido : Entre bitas 1 y 2 es de 8,3 m. entre bitas 3 a la 7 es de 9,3 m.  
Máxima eslora permitida : 160 m.  
Máxima manga permitida : No hay limitaciones por manga.  
Máximo desplazamiento permitido : 26.500 Toneladas.  
Limitaciones : No hay limitaciones especiales.  
Tipo de naves que pueden llegar al sitio : Porta contenedores, carga general, graneleras, científicas y químicas que descarguen aceites bases.

El desplazamiento máximo permitido en los sitios 3, frente de atraque 4 ~ 5 y sitio 7, fue determinado de forma empírica, usando el desplazamiento máximo que se ha experimentado, con las naves que han atracado y que cumplían las dimensiones máximas operativas de esos sitios.

**12.- Condiciones específicas de Operación en la Instalación Portuaria**

**Restricciones para Maniobras de Atraque y Desatraque**

Se autoriza la ejecución de las maniobras normales y habituales de atraque/desatraque pudiendo ser realizadas sin restricción de horario, es decir, tanto diurnas como nocturnas en todos los sitios de atraque, siempre y cuando el puerto cuente con la iluminación apropiada.

Considerando el poco espacio disponible para maniobras, existente en el área comprendida entre la boca de entrada, el Sitio 7 y el Terminal Marítimo SICA SICA; se prohíbe la ejecución simultánea de maniobras, cuando éstas coincidan en los lugares antes señalados, debiendo efectuarse en forma consecutiva y sólo una a la vez.

Solamente se autorizarán maniobras simultáneas cuando éstas coincidan en el Terminal COMAP y los sitios portuarios, (incluyéndose al sitio 7 y Terminal Marítimo SICA SICA), puntos distantes donde no se producen interferencias entre las maniobras, siempre y cuando se disponga de los apoyos necesarios para la realización de ambas maniobras.

En general las naves deberán atracar con la banda a muelle que les permita quedar con su proa apuntando hacia la boca del puerto, lo anterior es para permitir un rápido desatraque en caso de alerta de maremoto o emergencias por cargas IMO, sin embargo, como excepción a lo anterior, aquellas naves que atraquen en el sitio 3, quedarán exentas de esta norma, ya que la orientación del muelle no permite que se cumpla la condición requerida.

Asimismo, razones operacionales justificadas como la manipulación de la carga, marejadas o fuertes vientos que no permitan el giro de las naves en el interior o exterior de la poza, permitirán que la nave pueda atracar con una banda de atraque diferente a lo normado. Las naves que deban efectuar giros en el interior de la poza de abrigo, deberán utilizar dos (2) remolcadores para asistir la maniobra, independientemente de la eslora. Se exceptuarán aquellas naves que dispongan de hélice de maniobras de empuje lateral, estas no requerirán de un segundo remolcador, previa evaluación y aceptación del práctico de guardia.

Las naves sobre 210 metros de eslora no podrán efectuar giros dentro de la poza de abrigo, deberán girar fuera de la poza. Se debe recordar que con vientos superiores a 17 nudos no se podrá realizar giros internos o externos.

Las maniobras de abarloomiento entre naves a la gira, incluido el aprovisionamiento de combustible vía barcazas, esta prohibido.

### **Rancho de Naves**

Se dará cumplimiento a la Circular D.G.T.M. y M.M. ORD. O-31/002, del 06 de Junio de 2003, que "Norma sobre operaciones seguras para transferencia de Combustibles Líquidos Marinos a los buques. (BUNKERING)." Además se deberá proveer personal de amarradores en un número de acuerdo a la eslora de la nave abastecedora, tal como lo estipula el punto F, los cuales se distribuirán en la proa y popa de la nave receptora y mantendrán comunicación permanente con el Práctico o Capitán debidamente habilitado de la nave abastecedora. Además independiente de la capacidad de maniobra de la nave abastecedora, y considerando que estas naves son de esloras pequeñas y que usualmente tienen hélices laterales a proa, se deberá utilizar durante la maniobra de abarloomiento y desabarloomiento, al menos una lancha con la capacidad suficiente para hacerse firme, carnerear y tractar, a la nave abastecedora.

Las naves que atraquen en los sitios del Puerto de Arica, deberán estar provistas con el número de espías suficientes y en buen estado, que permitan que la nave permanezca amarrada, a lo menos, con cuatro espías largas y dos springs, tanto a proa como a popa, las cuales deben ser de la resistencia y largo adecuado, además deberán tener en todo momento sus maniobras de fondeo operativas. Sin embargo ante anuncio de marejadas se podrá solicitar aumentar la cantidad de amarras necesarias en beneficio de la seguridad de la nave y su operación.

### **Reloj de Mareas**

Se dará cumplimiento a la Circular D.G.T.M. y M.M. ORD. A -31/ 004, del 20 de Enero de 2012, tomando en consideración que los inicios de las maniobras de atraque y desatraque deberán coincidir plenamente con el cálculo de la hora efectuado para estar atracado y para dejar el sitio, no se podrá solicitar el uso del reloj de mareas, cuando el puerto se vea afectado por marejadas.

### 13.- Ayudas a la Navegación

Las ayudas a la navegación y señalización marítima de maniobra que se encuentran instaladas para la aproximación al puerto, cumplen con los requerimientos del sistema de balizamiento marítimo nacional, el que utiliza la región "B" del Sistema Internacional de Señalización Marítima: "verde a babor y rojo a estribor". Con el objeto de tener una referencia para efectuar la recalada y aproximación al área de maniobra con las naves, se usará la señalización existente, a saber, el faro Península Alacrán en latitud 18° 28,8' S y longitud 70° 19,9' W; el faro Extremo Molo de Abrigo, ubicado al 023° y a 1.380 metros del faro Península Alacrán y el faro Rompeolas.

#### Señalización Marítima de Maniobra

La señalización marítima para el acceso de las naves de diseño al sector de maniobra, en el interior de la poza, esta comprendida por un par de balizas luminosas que constituyen la enfilación de aproximación, desde la entrada a la poza hasta el frente de atraque del sitio N° 2B; destinada para mantenerse en el área dragada para la ejecución de la maniobra.

#### MUELLE ASISMICO

Tipo	:	Balizas luminosas, un destello rojo cada cinco segundos.
Cantidad	:	02
Ubicación	:	Muelle de penetración
Señal anterior	:	L: 18° 28' 25,08" S G: 070° 19' 27,04" W Se encuentra a 10,40 metros del nivel medio del mar.
Señal posterior	:	L: 18° 28' 34,06" S G: 070° 19' 24,31" W Se encuentra a 16,40 metros del nivel medio del mar, enfilando al rumbo de entrada 163° verdadero.

#### Nota:

La Señalización Marítima antes mencionada, se encuentra en proceso de regularización ante el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.

Los Terminales Marítimos de boyas COMAP y SICA SICA, poseen enfilaciones de entrada ciegas, las cuales se encuentran descritas en sus respectivas resoluciones de habilitación.

#### 14.- Limitaciones Operacionales

Se autoriza la ejecución de las maniobras normales y habituales de atraque/desatraque en los sitios portuarios, pudiendo ser realizadas sin restricción de horario, es decir, tanto diurnas como nocturnas, siempre y cuando el puerto cuente con la iluminación apropiada.

Dirección y velocidad máxima del viento, en nudos, para las siguientes maniobras y operaciones:

- a) Maniobras de atraque desatraque : 21 nudos.
- b) Permanencia en sitio. : Sin restricción.
- c) Ejecución de faenas de carga y/o descarga. : Sin restricción.

Dirección y velocidad máxima de la corriente, en nudos, para las siguientes maniobras y operaciones:

- Maniobras de desatraque/desamarre : 0,3 nudos.
- Permanencia en sitio o terminal marítimo. : Sin restricción.
- Ejecución de faenas de carga y/o descarga. : Sin restricción.

Dirección y altura máxima de la ola, en metros, fuera de la poza para las siguientes maniobras y operaciones:

- Maniobras de atraque/amarre. : 1,5 metros.
- Maniobras de desatraque/desamarre. : Sin restricción.
- Permanencia en sitio o terminal marítimo. : Sin restricción.
- Ejecución de faenas de carga y/o descarga. : Sin restricción.

Visibilidad (en Km.)

- Maniobra de Atraque. : 1,8 Kilometros (1 milla)
- Maniobra de Desatraque. : 500 metros.
- : 0.27 cables.

Información para referencias, disponibles en la publicación SHOA 3001, Derrotero de la Costa de Chile. Volumen I. De Arica a Canal Chacao edición 2013.

#### 15.- Servicios de Apoyo a las Maniobras

##### a.- Carta Náutica

Carta SHOA N° 1111.

##### b.- Uso 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, excepto las naves nacionales, cuyo capitán esté autorizado por resolución para maniobrar sin práctico.

Los Capitanes de la Marina Mercante Nacional, autorizados para efectuar maniobras de atraque y desatraque, sin utilizar el servicio de Práctico de Puerto, deberán solicitar a la Autoridad Marítima por radio VHF en canal 16, la autorización para ingreso o salida de puerto, y comunicar su intención de maniobra y su agencia, deberá anotar en el aviso de recalada de la nave, el nombre del capitán y la observación de "Maniobra sin uso de Práctico.

**c.- Uso de Remolcadores**

El uso de Remolcadores es obligatorio. Los remolcadores que operen en el Puerto de Arica, deberán estar debidamente acreditados y autorizados para efectuar maniobras en el puerto y en los terminales marítimos de la jurisdicción, lo cual será aprobado por la Autoridad Marítima. En forma excepcional y ante calificadas emergencias, se autorizarán en forma temporal la operación de otro remolcador cuyo puerto base sea otro distinto al Puerto de Arica, para esto el armador, deberá hacer llegar a la Capitanía de Puerto, un documento con las características completas de la nave, en especial los datos operativos.

Todas las naves deberán usar dos remolcadores para la faena de atraque/desatraque. Sin embargo, las naves inferiores a 150 metros de eslora, podrán usar solo un (1) remolcador. No obstante lo anterior, el Práctico de Guardia, dependiendo de factores como las condiciones climáticas del momento, el área disponible para efectuar la maniobra, tipo de nave, nacionalidad de la tripulación, etc., y a pesar de su eslora, podrá requerir más de un remolcador a este tipo de naves.

Los buques que cuenten con hélice de maniobras de empuje lateral a proa, y según la potencia de ésta, (La que deberá ser anotada en la solicitud de Practicaje), podrán prescindir de la utilización de uno de los remolcadores, previa evaluación del Práctico de Guardia. La limitante para lo anterior será que, la sumatoria de la potencia de la hélice lateral más el remolcador sean suficientes para realizar una maniobra segura, esto se analizará tomando como referencia el estudio de maniobrabilidad vigente para el puerto. En caso que el viento supere los 15 nudos de intensidad, se deberá usar de todas formas dos remolcadores, independientemente de la existencia de hélices laterales.

Si la nave cuenta con una hélice lateral de proa y adicionalmente con un sistema de propulsión azimutal o dos hélices de paso variable a popa, según la potencia de estas y dependiendo de las condiciones de carga de la nave y de tiempo reinante en la bahía, se podrá maniobrar sin uso de remolcadores, previa evaluación del práctico de servicio.

<b>Eslora metros</b>	<b>Requerimiento de remolcadores</b>
295 a 220	- 2 Remolcadores con 39 TM de bollard pull total cada uno. - Naves con hélice lateral de proa necesitan 1 Remolcador de 39 MT de bollard pull (Condicionado al análisis de la potencia que tenga la hélice lateral de proa).
220 a 150	- 2 Remolcadores con 39 TM de bollard pull total cada uno. - Naves con hélice lateral de proa necesitan 1 Remolcador de 29 TM de bollard pull (Condicionado al análisis de la potencia que tenga la hélice lateral de proa).
Hasta 150	- 1 Remolcador de 22 TM de bollard pull.

#### **d.- Uso de Lanchas de Amarre**

Las lanchas de apoyo al servicio de practicaje, estarán debidamente autorizadas, inspeccionadas y en condiciones de construcción y velocidad, acorde a lo establecido en la Directiva D.G.T.M. y M.M. ORD. O-80/022, del 06 de Marzo de 2014, que fija características generales mínimas que deben cumplir las embarcaciones que se destinan a la transferencia de prácticos, cumpliendo en todo momento con su dotación mínima, a saber, un patrón y dos tripulantes, debidamente calificados, debiendo contar además, siempre con todo su equipamiento reglamentario de seguridad personal.

Como norma general, la lancha asignada deberá estar lista para ser abordada por el Práctico a lo menos con 30 minutos de antelación a la hora de la solicitud del servicio de practicaje, tanto al atraque como al desamarre. Las lanchas no estarán autorizadas para efectuar tráfico de pasajeros, visitas familiares, proveedores o personas ajenas a la nave durante la estadía a la gira, excepto casos especiales debidamente calificados por la Autoridad Marítima.

Cuando se active el rol de emergencia de remolcadores de puerto, por efectos de mal tiempo u otras emergencias mayores, la agencia respectiva deberá asignar una lancha de guardia, que atenderá el desembarco del Práctico en caso necesario.

El personal de cubierta de las lanchas deberá utilizar chaleco salvavidas en cada una de las maniobras.

### **16.- Situaciones Especiales**

#### **Mal Tiempo o Fuertes Marejadas**

Ante aviso de marejadas difundido por la Capitanía de Puerto, el puerto se mantendrá abierto con restricciones, lo anterior debido a que cada sitio portuario tiene distinto comportamiento ante marejadas.



Las naves que se encuentren atracadas a un sitio portuario o amarradas a los terminales, deberán reforzar sus amarras, manteniendo su tripulación y máquinas en “**ATENCIÓN**”, debiendo zarpar a la gira cuando, las condiciones adquieran características que impidan permanecer atracados o amarrados en forma segura, por lo que solicitará la respectiva maniobra de practicaje.

Sin perjuicio de lo anterior, y ante la presencia de marejada, corresponderá a cada nave evaluar su propia condición, teniéndose en cuenta para ello factores tales como, el esquema de amarre, estado de las espías, carretes con sistema automático de auto-tensión, comportamiento del buque en el sitio, etc.. Cabe hacer notar que si la estadía de una nave atracada, trajera riesgo inminente a las personas, a la preservación del medio ambiente y a las instalaciones, esta Autoridad Marítima previa evaluación, podrá obligar a una nave a abandonar el sitio.

Ante los avisos meteorológicos, informando condiciones variables y/o de mal tiempo, o ante la presencia de marejadas que impidan el trabajo normal, avisos que serán emitidos por la Autoridad Marítima, las agencias deberán informar oportunamente a los respectivos capitanes de las naves mercantes atracadas en el puerto, o a la gira, quienes reforzarán las amarras, cerrarán tapas y escotillas, trincaran las grúas de carga, mantendrán escucha permanente en canal VHF 16, etc., manteniendo su tripulación en estado de atención, y tomando todas las medidas necesarias para un eventual zarpe de emergencia y salida la gira.

Las naves amarradas a los terminales marítimos, deberán desconectar los flexibles, separarse y/o dejar el terminal, debiendo salir a la gira, solicitando con anticipación el uso de Práctico.

Las naves a la gira deberán mantener la dotación completa a bordo; guardia permanente en el puente de gobierno controlando su posición y manteniendo sus máquinas en “**ATENCIÓN**” para salir a capear en alta mar.

Si la condición así lo amerita, se suspenderá el tráfico de embarcaciones menores fuera de la bahía.

Se activará el rol de Guardia de Remolcador(es). En caso de emergencias mayores como incendio, varada, colisión, etc., la Autoridad Marítima podrá ordenar el alistamiento de todos los Remolcadores acreditados en el puerto, así como también las lanchas fleteras y las destinadas al servicio de practicaje.

Se establecerá para la flota pesquera en puerto y/o a la gira la dotación mínima de seguridad a bordo.

Toda maniobra será autorizada previa evaluación de la Capitanía de Puerto.

### **Situaciones de Emergencia**

Rol de guardia de remolcadores: rol confeccionado mensualmente donde se indicará el remolcador de guardia para cada día, correspondiendo turnos de 24 horas por cada remolcador acreditado en el puerto, efectuándose los cambios de guardia a las 08:00 horas.

Ante situaciones de emergencia como por ejemplo, incendios, fallas de máquinas y/o de gobierno, fuertes marejadas, alerta de maremoto, etc., que pudieran afectar a los buques que se encuentren amarrados en los sitios portuarios, terminales marítimos y naves a la gira en la bahía, y siguiendo el rol de guardia de los remolcadores acreditados, el remolcador correspondiente, deberá permanecer en estado de atención y listo para operar en caso de ser requerido.

### **Tsunami**

Existe el Plan Tsunami descrito en la Circular Marítima de la Capitanía de Puerto de Arica N° 01/2012.

### **Limitaciones para realizar faenas de Mercancías Peligrosas con Naves Atracadas**

Para efectuar manipulación con mercancías peligrosas se deberá dar estricto cumplimiento a la normativa vigente y especialmente a lo establecido en el Art. 5 del Reglamento de Recepción y Despacho de Naves, aprobado por D.S. (M.) N° 364 de 1980, D.S. (M.) N° 618 de 1970, Directiva D.G.T.M. Y M.M. O-31/011, del 14 de Enero de 2000 y la Directiva D.G.T.M. Y M.M. ORD. O-31/014, del 03 Abril de 1991, que "Imparte normas especiales de prevención de riesgos para manipulación y transporte de la mercancía peligrosa **"Tetraetilo de Plomo" N° ONU 1649.**

## **17.- Otras Informaciones**

### **Zonas Prohibidas de Fondeo Para Todo Tipo De Naves**

- Toda el área comprendida por el esquema de separación de tráfico.
- Zona de espera de práctico.
- El área comprendida entre los siguientes puntos:

- |                   |                 |
|-------------------|-----------------|
| 1) L: 18° 26,9' S | G: 070° 19,7' W |
| 2) L: 18° 26,9' S | G: 070° 21,1' W |
| 3) L: 18° 28,5' S | G: 070° 21,1' W |
| 4) L: 18° 28,1' S | G: 070° 20,9' W |
| 5) L: 18° 28,1' S | G: 070° 19,9' W |

### **Condiciones Generales**

Los buques que recalén al Puerto de Arica, deberán comunicar oportunamente su ETA vía VHF canal 16 a Arica Radio CBA2, manteniendo escucha permanente en espera de instrucciones, sobre máquinas en la zona de transferencia de prácticos, o podrán fondear directamente en los fondeaderos autorizados, quedando a la gira en espera de atraque.

Toda nave que recalé en la zona de espera de prácticos o deba fondear a la gira en la Rada de Arica, deberá poseer la carta náutica actualizada de la bahía. Será responsabilidad de la agencia que represente a la nave, la provisión oportuna de este elemento indispensable para la navegación.

Toda nave que deba fondear a la gira, solicitará la autorización y el punto de fondeo correspondiente a través de Arica Radio CBA2 en el canal 16 VHF, debiendo posteriormente indicar la posición final de fondeo, demarcación verdadera y distancia al Faro Externo Molo de Abrigo o al Faro de la Península Alacrán.

### **Limitaciones en las Operaciones**

#### **Terminal Pesquero Industrial Y Artesanal**

- a) Todo PAM sobre 50 TRG, deberá usar como fondeadero a la gira el área indicada en el documento CP ARI Ordinario N° 12.000/360/493 Vrs., de fecha 10 de Diciembre del 2009, que “ESTABLECE AREAS DE FONDEO PARA NAVES PESQUERAS Y ESPECIALES EN LA BAHÍA DE ARICA”, donde se especifica una zona de fondeo fuera de la poza de abrigo, frente al sitio N° 7, debiendo fondear a una distancia no menor de 218 yardas o 1.08 cables (200 metros) del espejo del muelle y hasta los límites de seguridad establecidos para los ductos submarinos pertenecientes al Terminal Y.P.F.B., no debiendo sobrepasar la línea imaginaria que une el extremo del sitio en cuestión con la boya Este del mencionado terminal, objeto no obstaculizar las maniobras de atraque al sitio señalado, como tampoco las maniobras de ingreso y salida de naves mercantes desde el interior de la poza de abrigo de los recintos portuarios. De igual modo deberá considerarse área de libre tráfico la prolongación imaginaria hacia el mar desde las instalaciones de Astilleros Arica.
- b) Los PAM menores de 50 TRG, podrán fondear al interior de la poza en el área designada indicada en el documento C.P. ARI Ordinario N° 12.000 / 648 VRS de fecha 8 de Noviembre de 2010.
- c) Todo Pesquero o nave auxiliar que ingrese, salga del fondeadero o de la poza de abrigo, deberá mantenerse alejado de los buques mercantes que se encuentren maniobrando al interior del puerto o recalando para ingresar a la poza, y en ningún caso detenerse sobre máquina para efectuar transferencia de personal y/o embarque o desembarque de vituallas en el área de maniobra.
- d) En caso de presentarse viento de fuerte intensidad o avisos de marejadas, cada propietario o armador deberá tomar oportunamente las debidas precauciones para evitar accidentes a las personas, daños a los bienes y al medio ambiente, asegurando el fondeo y/o las amarras según corresponda.
- e) Cada propietario o armador es el responsable del cuidado de su fondeo, el que deberá estar identificado con el nombre de la nave. Es igualmente responsable del casco e implementos que se encuentren a bordo, debiendo tomar las medidas del caso para dejar cuidadores debidamente matriculados que custodien la propiedad, con el objeto de evitar los hurtos, robos o deterioros que puedan ocurrir.
- f) Todo pesquero que recale a la rada de Arica proveniente de la zona de pesca, deberá informar a esta Autoridad Marítima su ingreso, con un mínimo de 30 minutos.

## 18.- Contactos

### **Capitanía de puerto de Arica.**

Calle Máximo Lira N° 315 Arica.

Teléfono +56 -58-2206400 Fax +56-58-2206496. Emergencia 137.

### **Empresa Portuaria de Arica.**

Calle Máximo Lira N° 389 Arica.

Teléfono +56-58-2202080 Fax +56-58-2202090.

Nombre Gerente General: Rodolfo Barbosa Barrios

Correo Electrónico: rbarbosa@puertoarica.cl

Nombre Gerente de Operaciones: Mario Molla Montenegro

Correo Electrónico: mmolla@puertoarica.cl

### **Terminal Puerto Arica S.A.**

Calle Máximo Lira N° 389 Arica.

Teléfono +56-58-2202000 Fax +56-58-2202005.

Nombre Gerente General: Diego Bulnes Valdes

Correo Electrónico: dbulnes@tpa.cl

Nombre Gerente de Operaciones: Marcelo Hozven

Correo Electrónico: mhozven@tpa.cl

## 19.- Otras Informaciones que el Capitán de Puerto estime de Interés

### **Aspectos de Interés General**

- a) No se podrá modificar la posición final de amarre, una vez concluida la maniobra efectuada por el Práctico de puerto. En caso de ser necesario, se autorizarán corridas en los sitios de atraque hasta una distancia menor al 50% de la eslora de la nave, siempre y cuando ésta no se encuentre fondeada, debiendo para ello informar a la Autoridad Marítima y al Práctico de Guardia antes de dar inicio a la maniobra; las corridas superiores al 50% de la eslora de la nave, o con ancla fondeada, se considerarán cambio de sitio y se harán con la participación del Práctico, debiendo anotarse como un desatraque y un atraque respectivamente. En el caso que durante la corrida se necesite utilizar la bita 41, se deberá utilizar Práctico, remolcador y lancha aun cuando la corrida sea menor al 50% de la eslora de la nave.
- b) Los cambios de sitio deben ser debidamente solicitados y autorizados por el Capitán de Puerto, debiendo efectuarse con la presencia del Práctico de Guardia, el cual evaluará el uso de remolcadores.
- c) Se entiende por elementos auxiliares a las hélices de propulsión lateral a proa o popa, sistemas azimutales y timones Becker, siempre y cuando estos elementos se encuentren en buenas condiciones de funcionamiento, lo cual será verificado por el Práctico de Guardia.

- d) El personal de amarradores en número suficiente, deberá ser proporcionado por la respectiva agencia de naves, no pudiendo ser inferior a seis (6) personas (3 a proa y 3 a popa). En naves mayores de 150 metros y naves que tengan espías combinadas con alambre o del tipo Atlas en carretes, se usaran ocho (8) personas, (4 a proa y 4 a popa). Por motivos de seguridad, los amarradores deberán, durante toda la maniobra permanecer con sus chalecos salvavidas puestos, además se debe proveer de comunicaciones con el Práctico a las partidas de proa y popa.
- e) Durante las maniobras, deberá haber personal de agencia y/o concesionario portuario en el muelle, en comunicación directa con el Práctico para comunicar instrucciones a los amarradores y posición final. Para fijar la posición final que deberá adoptar la nave en un determinado sitio del puerto, la empresa administradora del puerto indicará la posición mediante dos (2) conos de color amarillo o rojo durante el día, y dos (2) balizas luminosas durante la noche, tanto los conos como las balizas serán proporcionados con suficiente antelación, siendo responsabilidad del concesionario su correcta y oportuna ubicación en el sitio de atraque.
- f) La empresa administradora del puerto o concesionario, mantendrá constantemente pintado de amarillo y sobre fondo negro los números de bitas de todos los sitios de atraque, además mantendrá siempre operativas y en sus respectivos calzos todas las defensas de neumáticos.
- g) Durante la estadía de las naves en el puerto, las agencias deberán mantener ubicable, en forma permanente un representante con facultades resolutorias, actuando como nexo entre las naves y la Autoridad Marítima.
- h) Las naves serán recibidas y/o despachadas siguiendo el orden establecido en el Reglamento de Recepción y Despacho de Naves. Serán recibidas a su arribo, estando amarradas o a la gira, esto último siempre y cuando se encuentren las condiciones de mar adecuadas y sin riesgo alguno para la comisión receptora.
- i) Prioridad en el orden de las maniobras:
- Le corresponde a la empresa concesionaria, la asignación de los sitios de atraque, lo cual estará previamente acordado en la planificación y programación naviera que se realiza diariamente. Se deberá tener en consideración las maniobras en terminales marítimos, que no son parte de esta planificación, pero que deben ser atendidas igualitariamente por la Autoridad Marítima.
  - Los Prácticos atenderán las solicitudes de maniobras siguiendo un estricto orden cronológico de solicitud en el sistema. Al coincidir dos maniobras a la vez, se dará preferencia a la que primero haya sido solicitada. Las otras serán objetadas. De todas formas como norma general las naves que hubiesen llegado primero al puerto, tendrán preferencia de atraque o amarre, cuando coincidan en la hora de la maniobra.
  - En aquellos casos donde no hubiera acuerdo en cuanto a la prioridad en las maniobras, esto, por ser un asunto netamente comercial y siempre que no involucre la seguridad y/o la conservación del medio ambiente, será la empresa administradora del puerto quien en definitiva asignará el orden de ingreso.

- k) Las situaciones especiales o restricciones de maniobras para las naves en el Puerto de Arica o terminales marítimos, como asimismo aquellos casos de excepción no contemplados en esta resolución o en los Estudios de Maniobrabilidad, serán resueltas por el Capitán de Puerto, previa presentación de los antecedentes por parte del interesado con la debida anticipación.

**DERÓGUESE** la Resolución C.P. ARI ORDINARIO N° 12.600/168 Vrs., del 08 de Mayo de 2009 y la Resolución C.P. ARI ORDINARIO N° 12.600/12 Vrs., del 28 de Enero de 2011.

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

**(ORIGINAL FIRMADO)**

**JAVIER CACERES ERAZO  
CAPITÁN DE FRAGATA LT  
CAPITÁN DE PUERTO DE ARICA**

**DISTRIBUCIÓN:**

1. E.P.A.
2. T.P.A.
3. ENAPU ARICA.
4. AGENCIAS DE NAVES.
5. COMANDANCIA EN JEFE IV ZONA NAVAL.
6. D.S. Y O.M.
7. D.I.M. Y M.A.A.
8. GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE ARICA.
9. S.H.O.A.
10. CORPESCA.
11. DEPTO. OPER.
12. CARPETA OFICIAL DE GUARDIA.
13. ARCHIVO PP.TT.
14. OFICINA DE PRACTICAJE ARICA.