

# PÚBLICO

C.P. ARI ORD. N° 12600/25 Vrs.

## RESOLUCIÓN DE HABILITACIÓN DEL PUERTO DE ARICA.

ARICA, 04 JUNIO 2025

**VISTO:** lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. (H.) N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; la Ley de Navegación, D.L. (M.) N° 2.222, de fecha 21 de mayo de 1978 y sus modificaciones; 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° 991, de fecha 26 de octubre de 1987, que Fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y establece las Capitanías de Puerto y sus respectivas jurisdicciones, modificado por el D.S. (M.) N° 391, de fecha 17 de octubre de 2019; el D.S. (MINSAL.) N° 594, de fecha 15 de septiembre de 1999, Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo; la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° A-31/002, de fecha 29 de agosto de 2023, que Establece procedimiento y exigencias técnicas para la elaboración y tramitación de Estudios de Maniobrabilidad (EM), adendas (AEM) e Informes de Operación (IO) para instalaciones portuarias (IP), y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

### RESUELVO:

1.- **HABILÍTASE** las condiciones de operación de la siguiente instalación portuaria:

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

Puerto de Arica.

**b.- Descripción General.**

El Puerto de Arica, es un puerto artificial situado en la Rada de Arica, que cuenta con obras de abrigo y sitios de atraque.

1) Obras de Abrigo:

- Molo de Abrigo: Tipo rompeolas de escollera que consiste en un prisma basal de enrocado de tamaño mayor y finalmente, por dos capas de tetrápodos.
- Molo de Abrigo Norte: Consiste también en un prisma de enrocado, de aproximadamente 450 metros de longitud. Por la parte interior, el prisma central se encuentra protegido por una capa de rocas. Por la parte exterior, el prisma se encuentra confinado por enrocados, y por celdas de tablestacas metálicas que conforman el sitio al servicio del Perú (Sitio N° 7).

2) Sitios de Atraque:

Consta de 7 sitios de atraque, ubicados en la parte interior del Molo de Abrigo, más el correspondiente al servicio del Perú, que se encuentra por el lado externo del Molo de Abrigo Norte, según siguiente detalle:

- **Terminal Puerto Arica (TPA).**

Sitios 1, 2A, 2B, 3 y frente de atraque 4-5. Puerto multipropósito, carga y descarga de carga general, contenedores y graneles, graneles líquidos y carga rodada.

- **Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU).**

Sitio 7 al servicio del Perú. Puerto Multipropósito, carga y descarga de carga general, contenedores y graneles.

c.- **Ubicación Geográfica.**

Se encuentra ubicado en la Región de Arica y Parinacota, específicamente en la ciudad de Arica, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud: 18° 28' 24" S. / Longitud: 070° 19' 30" W.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 1111, Edición 2021, c/c 2022.

d.- **Propietario.**

Empresa Portuaria de Arica.

**Concesionarios:**

- Terminal Puerto Arica S.A. (TPA).
- Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU).

e.- **Zona de Espera de Prácticos.**

| ZEP Área 1     |                 | ZEP Área 2     |                 |
|----------------|-----------------|----------------|-----------------|
| Latitud        | Longitud        | Latitud        | Longitud        |
| 18° 27' 13" S. | 070° 20' 30" W. | 18° 27' 58" S. | 070° 21' 03" W. |
| 18° 26' 54" S. | 070° 19' 56" W. | 18° 27' 37" S. | 070° 20' 23" W. |
| 18° 27' 19" S. | 070° 19' 42" W. | 18° 27' 54" S. | 070° 20' 15" W. |
| 18° 27' 40" S. | 070° 20' 18" W. | 18° 27' 17" S. | 070° 20' 56" W. |

| Zona de Desembarco de Prácticos |                 |
|---------------------------------|-----------------|
| Latitud                         | Longitud        |
| 18° 27' 45" S.                  | 070° 20' 07" W. |
| 18° 27' 37" S.                  | 070° 19' 46" W. |
| 18° 27' 48" S.                  | 070° 19' 45" W. |
| 18° 27' 55" S.                  | 070° 20' 06" W. |

**Nota:**

"No se debe fondear en la Zona de Espera de Prácticos".

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 1111, Edición 2021, c/c 2022.

**f.- Esquema de Separación de Tráfico.**

Naves que aproximen a la Bahía de Arica, deberán dar cumplimiento al sentido del tráfico establecido en el respectivo Dispositivo de Separación de Tráfico, según carta S.H.O.A. correspondiente.

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

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

**1) Área Sur:**

| Punto de Fondeo | Coordenadas Geográficas |                 | Demarcación | Distancia Faro Punta Molo | Prof. (mts.) |
|-----------------|-------------------------|-----------------|-------------|---------------------------|--------------|
|                 | Latitud                 | Longitud        |             |                           |              |
| A               | 18° 28' 23" S.          | 070° 20' 36" W. | 251°        | 9,30 cables               | 21           |
| B               | 18° 28' 56" S.          | 070° 20' 54" W. | 235°        | 1,43 millas               | 24           |
| C               | 18° 29' 30" S.          | 070° 21' 09" W. | 225°        | 1,97 millas               | 31           |
| D               | 18° 29' 53" S.          | 070° 21' 43" W. | 228°        | 2,6 millas                | 45           |
| E               | 18° 29' 01" S.          | 070° 21' 30" W. | 243°        | 1,97 millas               | 35           |
| F               | 18° 29' 21" S.          | 070° 22' 02" W. | 241°        | 2,58 millas               | 44           |

**2) Área Norte:**

| Punto de Fondeo | Coordenadas Geográficas |                 | Demarcación | Distancia Faro Punta Molo | Prof. (mts.) |
|-----------------|-------------------------|-----------------|-------------|---------------------------|--------------|
|                 | Latitud                 | Longitud        |             |                           |              |
| G               | 18° 27' 00" S.          | 070° 20' 43" W. | 318°        | 1,50 millas               | 17           |
| H               | 18° 26' 52" S.          | 070° 21' 22" W. | 309°        | 2,00 millas               | 21           |
| I               | 18° 26' 40" S.          | 070° 21' 53" W. | 304°        | 2,57 millas               | 27           |

**Notas:**

- 1) Los fondeaderos están calculados para naves de hasta 347 metros de eslora con hasta 8 paños en el agua (Post Panamax).
- 2) La Autoridad Marítima Local autorizará y regularizará los puntos de fondeo, los cuales deberán ser solicitados en forma previa al arribo (una hora antes), vía radial Canal 14 VHF.
- 3) Se prohíbe fondear en otro punto de la bahía que no esté en la presente resolución, salvo en caso de emergencia o expresa autorización del Capitán de Puerto de Arica.
- 4) Los fondeaderos del Área Norte (G, H, I), debido a su lejanía con el puerto, podrán además ser usados como fondeaderos de cuarentena y explosivos.

**Ref.:** Carta S.H.O.A. N° 1111, Edición 2021, c/c 2022.

h.- 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.

**Ref.:** Carta S.H.O.A. N° 1111, Edición 2021, c/c 2022.

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

**1) Dirección y velocidad de viento predominante, en nudos.**

Los vientos predominantes en esta zona son del SW, con magnitudes entre 8 a 16 nudos, los cuales soplan casi todo del 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, conocido como puelche o terral, el que desaparece a las 09:00 hrs., restableciéndose los vientos de dirección SW. En invierno existen cortos períodos de calma y vientos del Norte.

**2) Dirección y velocidad de la corriente, en nudos.**

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.

**3) Dirección del régimen de oleaje.**

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 SO 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 período de 20 segundos.
- En las estaciones de primavera y verano, pueden encontrarse mayores condiciones de calma en el estado del mar.

**4) Régimen de mareas.**

Régimen mixto semidiurno. El rango de la marea en sicigias es de 1,77 metros.

Ver Tabla de Mareas de la Costa de Chile, Publ. S.H.O.A. N° 3009.

**5) Tipo de fondo.**

Arenas finas y medias con finos limosas y materias orgánicas con baja compacidad.

**j.- Frentes de Atraque o Sitios.**

| Sitios | Extensión (metros) | Orient.     | Bitas de Amarre  | Defensas   | Ductos y Boyas de Amarre |
|--------|--------------------|-------------|--|--|--------------------------|
| 1      | 114                | 114° - 294° | 3 NR., tipo simples, de 100 tons. c/u, ubicadas cada 37 metros entre una y otra.   | 4 NR., tipo neumáticos de la gran minería, ubicadas cada 17 metros entre una y otra.   | No tiene                 |
| 2A     | 198                | 062° - 242° | 1 NR., tipo simples, de 100 tons.<br>2 NR, (incluye bita 5A y 5B), tipo kidney, de capacidad 100 y 150 tons., respectivamente, ubicadas a 46,5 mts., entre la bita 4 y 5b; y a 1,5 mts. Entre la bita 5b y 5a.                 | 12 NR., tipo neumáticos dobles de la gran minería, ubicadas cada 20 metros entre una y otra.   | No tiene                 |
| 2B     | 220                | 062° - 242° | 11 NR. (incluye bitas 6 hasta la 16), tipo simples, entre de 100 tons. c/u, ubicadas cada 24 mts., entre una y otra.   | Defensa Principal:<br>10 NR., tipo cilíndricas con panel tipo SUC 1450H de Bridgestone.<br><br>Defensa Secundaria:<br>9 NR., tipo neumáticos dobles de la gran minería.<br><br>Todas ubicadas cada 11 metros entre una y otra. | No tiene                 |
| 3      | 270                | 114° - 294° | 8 NR. (incluye bitas 17 hasta la 24), tipo simples, de 100 tons. c/u, ubicadas cada 35 mts., entre una y otra.   | 14 NR., tipo neumáticos dobles de la gran minería, ubicadas cada 15 metros entre una y otra.   | No tiene                 |
| Sitios | Extensión (metros) | Orient.     | Bitas de Amarre  | Defensas   | Ductos y Boyas de Amarre |
| 4-5    | 500                | 015° - 195° | 17 NR. (incluye bitas 25 hasta la 41), tipo simples, de 100 tons. c/u, ubicadas cada 35 mts., entre una y otra (excepto entre bita 25 y 26, con una distancia de 15,4 mts. y entre la bita 38 y 39, una distancia de 32 mts.). | 28 NR., tipo neumáticos triples de la gran minería, ubicadas cada 17 metros entre una y otra.  | No tiene                 |

|   |     |       |   |  |          |
|---|-----|-------|---|--|----------|
| 7 | 210 | SE-NW | 7 NR., tipo simples 80 tons. c/u, ubicadas cada 35 mts., entre las bitas 1, 2, 3, 4 y 5; y una distancia, de 25 mts., entre las bitas 5, 6 y 7. | 6 NR., tipo neumáticos simples de la gran minería, ubicadas cada 17 metros entre una y otra. | No tiene |
|---|-----|-------|---|--|----------|

**k.- Terminales Marítimos.**

Existen dos Terminales Marítimos Multiboyas, COMAP y SICA SICA, que transfieren crudo y derivados de hidrocarburo, los que aproximadamente se encuentran a 4,7 y 1,3 kms., del Puerto de Arica, respectivamente.

**l.- Sistemas de Monitoreo y Medición.**

TPA cuenta con dos instrumentos de medición que entrega información de oleaje y corriente, tanto en el Sitio N° 2B y N° 5, respectivamente:

**Correntómetro Sitio N° 2B.**

Marca: Nortex.

Modelo: Awac 1 Mhz.

Año de fabricación: 2021.

Hardware ID: WAV 8064.

Ubicación: Latitud 18° 28' 27,32" S. / Longitud 070° 19' 32,51" W.

**Correntómetro Sitio N° 5.**

Marca: Nortex.

Modelo: Awac 600 khz.

Año de fabricación: 2014.

Hardware ID: WAV 6754.

Ubicación: Latitud 18° 28' 8,81" S. / Longitud 070° 19' 37,02" W.

**m.- Condiciones Nave Tipo.**

Ver Anexo "A".

**n.- Límites Operacionales.**

|  |   |
|--|---|
| <b>Maniobras</b>   | Habilitado para maniobrar las 24 horas del día, mientras se mantenga operativo el balizamiento instalado. |
| <b>Dirección y velocidad máxima del viento (nudos).</b>      |   |
| - Maniobra de atraque/desatraque.                            | Ver Anexo "A".  |
| - Maniobra de corridas.                                      |   |
| - Permanencia en sitio.                                      |   |
| - Ejecución de faenas de carga y/o descarga.                 |   |
| <b>Dirección y velocidad máxima de la corriente (nudos).</b> |   |
| Ver Anexo "A".   |   |
| <b>Dirección, Altura (Hs) y Período (Ts) de la ola.</b>      |   |
| Ver Anexo "A".   |   |
| <b>Visibilidad.</b>  |   |
| Atraque: 1,8 kms.<br>Desatraque: 500 metros                  |   |

| <b>Servicios de Apoyo a Maniobras</b> |  |
|---------------------------------------|--|
| <b>Carta Náutica</b>                  | N° 1111, Edición 2021, c/c 2022.   |
| <b>Prácticos</b>                      | Conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, aprobado por D.S. (M.) N° 397, de 1985 y sus modificaciones posteriores. Ver Anexo "A" y "B", según corresponda.  |
| <b>Remolcadores</b>                   | Ver Anexo "A" y "B", según corresponda.  |
| <b>Uso de PPU</b>                     | No aplica.   |
| <b>Uso de Shore Tension</b>           | Todas las naves que requieran uso del Sistema Shore Tension, deberán considerar lo indicado en el Anexo "B", de la presente resolución.  |
| <b>Lanchas de apoyo</b>               | Se utilizará una para el amarre y desamarre.<br>Las lanchas deben cumplir con la dotación mínima de seguridad, conforme a lo estipulado en la normativa vigente, como asimismo, con los amarradores calificados y necesarios para pasar espías.  |
| <b>Uso de Amarradores</b>             | 1) La instalación portuaria, a través de la respectiva Agencia de Naves dispondrá de, a lo menos, 6 amarradores (3 a proa y 3 a popa), a cargo de un Jefe Muelle, que deberá contar con equipo VHF para enlazar comunicación con el práctico.<br>2) Los amarradores deberán contar con sus correspondientes elementos de protección personal (chalecos salvavidas, zapatos de seguridad, entre otros) y Procedimiento de trabajo seguro. |

| <b>Consideraciones Especiales para Anexos "A" y "B"</b> |  |
|---|--|
| 1)  | Todas las naves que cuenten con sistemas de propulsión azimutales y hélices laterales a proa o popa, podrán reducir los elementos de apoyo, previa evaluación y autorización de la Autoridad Marítima Local.   |
| 2)  | En el caso de naves de pasajeros que hagan uso de Shore Tension, deberán utilizar remolcadores de apoyo.   |
| 3)  | En caso de que la nave solicite el uso de Shore Tension, el Terminal Puerto Arica deberá disponer de los medios suficientes a proa y popa, objeto la maniobra se ejecute en forma segura.  |
| 4)  | Como norma general, las naves que atraquen con los Sitios N° 2B y N° 4-5, con Shore Tension", deberán atracar de preferencia con proa orientada a la bocana (babor o estribor, según corresponda) del puerto para que, en caso de emergencia por falla en estos equipos, estas puedan zarpar en forma inmediata.   |
| 5)  | Para el Sitio N° 3: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Se permitirá, el atraque de una nave de hasta 160 metros de eslora como máximo, mientras se encuentren ocupados los Sitios N° 2B y N° 4 (nave partiendo desde la bita 28).</li> <li>b) La autorización para naves de eslora superior a 160 metros, se podrá realizar solo si la nave del Sitio N° 4, se encuentra atracada desde la bita 29 y dependiendo de si existe nave atracada en el Sitio N° 2B.</li> <li>c) Independiente de la eslora de las naves, se utilizarán dos (2) remolcadores para amarra y desamarra, los cuales deberán ser azimutales o tener al menos dos máquinas.</li> </ul> |

**ñ.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria.**

- 1) **Bandas de atraque:** Ver Anexo "A" y "B", según corresponda.
- 2) **Maniobras simultáneas:** Autorizadas solo entre los sitios de atraque del Puerto Arica (incluyendo el Sitio N° 7) y Terminal Marítimo COMAP, siempre y cuando se disponga de los apoyos necesarios para la realización de ambas maniobras.

- 3) **Maniobras de abarloadamiento:** No autorizadas.
- 4) **Rancho de Naves:** Se dará 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 posteriores modificaciones, que "Establece normas para efectuar operaciones seguras de transferencia de combustibles líquidos marinos para el consumo interno de los buques (Bunkering)".
- 5) **Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre/atraque (cantidad de paños mínimos, cantidad y longitud de espías, otros):**

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.

En caso de pasar espías a la bita 17 y/o 18 (Sitio N° 2B) y bita 41 (Sitio N° 5), estas deben ser de 220 metros como mínimo, 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 e instalación de Shore Tension, en beneficio de la seguridad de la nave y su operación.

- 6) **Uso del Reloj de Mareas:** En caso de hacer uso del Reloj de Marea, se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° A-31/004, de fecha 20 de enero de 2012 y sus posteriores modificaciones.

**o.- Señalización Marítima.**

**1) Ayudas a la Navegación.**

**Tipo** : Faro.  
**Cantidad** : 3.

**Faro Península Alacrán G-1984.**

Ubicación: Latitud 18° 28' 48" S. y Longitud 070° 19' 58" W.

**Faro Rompeolas G-1986-4.**

Ubicación: Latitud 18° 28' 47" S. y Longitud 070° 19' 45" W.

**Faro Extremo Molo de Abrigo G-1986.**

Ubicación: Latitud 18° 28' 10" S. y Longitud 070° 19' 42" W.  
Al 023° y a 1.380 metros del Faro Península Alacrán.

**Tipo** : Boya.  
**Cantidad** : 1.

Boya Bajo Chimba Sitio N° 7.

Ubicación: Latitud 18° 28' 08,9"S. y Longitud 070° 19' 13,8"W

## 2) Enfilaciones de Puerto.

**Tipo** : Enfilación de Aproximación.

**Cantidad** : 2.

- a) Baliza Luminosa Anterior Muelle de Penetración 2B.  
Se encuentra a 10,40 metros del nivel medio del mar.
  - Ubicación : Latitud: 18° 28' 25,08" S./Longitud: 070° 19' 27,04" W.
  - Características : Destello Rojo cada 5 seg.
  
- b) Baliza Luminosa Posterior Muelle de Penetración 2B.  
Se encuentra a 16,40 metros del nivel medio del mar, enfilando al rumbo de entrada 164° verdadero.
  - Ubicación : Latitud: 18° 28' 34,06" S./Longitud: 070° 19' 24,31" W.
  - Características : Destello Rojo cada 5 seg.

### **Nota:**

Será responsabilidad de cada la instalación portuaria, la mantención de las enfilaciones, de manera tal que se asegure su operatividad. Asimismo, deberá preocuparse que las enfilaciones no sean obstruidas por ningún elemento.

**Ref.:** Publicación S.H.O.A. N° 3001, Derrotero de la Costa de Chile, Volumen I.

## p.- Situaciones especiales.

Se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en circular marítima N° 01/2012, que "Establece procedimiento ante una amenaza de tsunami".

## q.- Documentos de Interés.

### 1) Resoluciones S.H.O.A. que aprueban Estudios Oceanográficos.

No existe información.

### 2) Resolución S.H.O.A. que aprueba el levantamiento batimétrico.

Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13250/24/927, de fecha 12 de julio de 2021, aprueba Estudio Batimétrico.

### 3) Resolución que aprueba Estudios de Maniobrabilidad, Adenda o Informe de Operación.

Resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12600/03/1722, de fecha 22 de diciembre de 2023, que "Aprueba Estudio de Maniobrabilidad Puerto Arica para naves tipo hasta 347 metros de eslora, EM01-TPA-GSM-V04.260721, Rev. 05.

### 4) Señalización Marítima.

No cuenta con Estudio de Señalización Marítima.

### 5) Certificado de Seguridad y Operación.

Se deberá mantener vigente.

**6) Declaración de Cumplimiento que aprueba certificación Código PBIP.**

Se deberá mantener vigente.

**r.- Contactos.**

**Capitanía de Puerto de Arica.**

Dirección : Calle Máximo Lira N° 315, Arica.  
Teléfono : +56 58 2206400 / +56 58 2206496.  
E-mail : mesonlitcpara@directemar.cl

**Empresa Portuaria de Arica.**

Dirección : Calle Máximo Lira No 389, Arica.  
Teléfono : +56 58 2202080 / +56 58 2202090.  
Correo Electrónico: [REDACTED]

**Terminal Puerto Arica S.A.**

Dirección : Calle Máximo Lira No 389 Arica.  
Teléfono : +56 58 2202000 / +56 58 2202005.  
Correo Electrónico: [REDACTED]

**s.- Otras Informaciones que el Capitán de Puerto estime de Interés.**

- 1) Toda nave que recale 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.
- 2) Los buques que recalén al Puerto de Arica, deberán comunicar oportunamente su ETA vía VHF, Canal 14 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.
- 3) Al momento de efectuar una solicitud de servicio de practica para amarrar una nave al Puerto de Arica, el agente de naves, en su calidad de representante del capitán de la nave, está afirmando que esta posee todos los elementos de maniobras mínimos establecidos en esta resolución y que conoce íntegramente las disposiciones y reglamentación existentes para la instalación portuaria.
- 4) Cuando al arribo de una nave, el capitán de esta informe "no poseer los elementos de maniobra mínimos" que señala la presente resolución, el práctico designado para la maniobra de amarre procederá a suspenderla, y el agente que la representa, deberá efectuar una nueva solicitud de amarre, después que la nave sea provista del material de maniobra faltante.
- 5) Previo a la maniobra de amarre, si el práctico aprecia que las condiciones meteorológicas han variado, superando algún parámetro establecido como límite, asesorará al Capitán de la nave y adoptará las medidas necesarias con el propósito de velar por la seguridad de la nave, la dotación, la instalación portuaria y el medio ambiente. Acto seguido se cancelará la maniobra debido a condiciones meteorológicas y se informará de lo sucedido al Capitán de Puerto.

- 6) Cuando la nave se encuentre atracada al sitio y en caso de presentarse fuertes vientos, aviso de mal tiempo o marejadas que puedan afectar la costa, el Capitán de la nave deberá tomar en forma oportuna las debidas precauciones para evitar daños a los bienes, medio ambiente o accidentes a las personas, asegurando amarras y fondeos.
- 7) Toda nave de pesca igual o superior a 50 Arqueo Bruto, deberá fondear fuera de la poza de abrigo, frente al Sitio N° 7 y a una distancia no menor de 200 metros del espejo del muelle y hasta los límites de seguridad establecidos para los ductos submarinos pertenecientes al Terminal Marítimo 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 del Puerto de Arica. De igual modo, deberá considerarse área de libre tráfico, la prolongación imaginaria hacia el mar desde las instalaciones de Astilleros Arica.
- 8) Las naves de pesca menor a 50 Arqueo Bruto, podrán fondear al interior de la poza en el área designado, según lo estipulado en la resolución C.P. ARI Ord. N° 12.000/648 Vrs., de fecha 8 de noviembre de 2010.
- 9) En caso de cortes de espías en naves atracadas, se deberá informar oficialmente a la Autoridad Marítima Local.
- 10) Todo pesquero que recale en la Rada de Arica, proveniente de la zona de pesca, deberá informar a la Autoridad Marítima Local su ingreso, con un mínimo de 30 minutos.
- 11) 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/exterior del Puerto de Arica, y en ningún caso detenerse sobre máquina para efectuar transferencia de personal y/o embarque o desembarque de vituallas en el área de maniobra.
- 12) 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 guardieros, debidamente matriculados que custodien la propiedad, con el objeto de evitar los hurtos, robos o deterioros que puedan ocurrir.
- 13) Durante las maniobras, deberá haber personal de la 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, los que serán proporcionados con suficiente antelación, siendo responsabilidad del concesionario su correcta y oportuna ubicación en el sitio de atraque.
- 14) El concesionario, mantendrá constantemente pintado de color blanco sobre fondo negro, los números de bitas de todos los sitios de atraque, las que además, deberá mantener siempre operativas y en sus respectivos calzos todas las defensas de neumáticos.

- 15) Se deberá dar cumplimiento a las disposiciones relativas para prevenir la contaminación del medio marino, conforme a lo establecido en el Reglamento para el Control de la Contaminación.
- 16) Para efectuar manipulación con mercancías peligrosas, se deberá dar estricto cumplimiento a la normativa vigente.
- 17) Las naves sobre 210 metros de eslora no podrán efectuar giros dentro de la poza de abrigo, debiendo efectuarlo fuera de esta. Se debe considerar que, con vientos superiores a 17 nudos no se podrá realizar giros internos ni externos.
- 18) Las naves que efectúen giros en el interior de la poza de abrigo, deberán utilizar dos (2) remolcadores para asistir la maniobra, independiente de su eslora. Se exceptuarán aquellas naves que dispongan de hélice de maniobras de empuje lateral (bow/stern thrusters), las que no requerirán del segundo remolcador, previa evaluación y autorización de la Autoridad Marítima Local.
- 19) Para los Sitios 4 y 5, con dos naves atracadas y que utilicen la bita 41, se deberá hacer uso de un molinete eléctrico, al lado de dicha bita, con el propósito de virar con prontitud los cabos que se pasan con lancha desde la nave a aquella bita.
- 20) Previo a la maniobra de amarre, tomando en consideración las condiciones meteorológicas, el tipo de nave y su equipamiento (bow thruster, entre otros), el práctico de puerto recomendará, de ser necesario, un remolcador adicional para efectuar de forma segura dicha maniobra.
- 21) En caso de existir solicitudes para instalar, reposicionar o reajustar el Sistema de Shore Tension, como consecuencia de condiciones meteorológicas (alteo, corriente, entre otros) u otras situaciones de emergencia, la agencia de nave deberá considerar el uso obligatorio de práctico, remolcadores y otros medios necesarios a través del SIAN, debiendo la maniobra ser solicitada como "corrida de nave" en su propio sitio de atraque, lo que se deberá informar vía correo electrónico a la Capitanía de Puerto de Arica (mesonlitcpara@dgtm.cl).
- 22) En relación a la permanencia del práctico a bordo por instalación del Sistema Dinámico de Amarre (Shore Tension), la instalación del mismo y otras prestaciones de servicios que se requieran, las agencias de naves deberán dar cumplimiento a lo estipulado en el D.S. N° 427, artículo 302, según corresponda.

2.- **DÉJESE SIN EFECTO** la resolución C.P. ARI Ord. N° 12600/17, de fecha 27 de junio de 2024.

3.- **ANÓTESE** y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

(ORIGINAL FIRMADA)

**FELIPE RODRÍGUEZ MUÑOZ**  
**CAPITÁN DE FRAGATA LT**  
**CAPITÁN DE PUERTO DE ARICA**

**DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- E.P.A.
- 2.- T.P.A. S.A.
- 3.- ENAPU S.A. ARICA.
- 4.- AGENCIAS DE NAVES.
- 5.- CORPESCA.
- 6.- C.J. IV Z.N.
- 7.- D.S. y O.M.
- 8.- D.I.M. y M.A.A.
- 9.- G.M. ARICA.
- 10.-S.H.O.A.
- 11.-ARCHIVO.

**A N E X O “A”**

**CONDICIONES Y LÍMITES OPERACIONALES PUERTO DE ARICA**

| Maniobras                            | Naves Tipo (metros)   | Vientos             |                | Corriente Dentro de la Dársena |                | Altura de Ola Fuera Dársena        |                 | Altura Ola Dentro Dársena (metros) | Período Ola   |
|--------------------------------------|---|---------------------|----------------|--------------------------------|----------------|------------------------------------|-----------------|------------------------------------|---------------|
|                                      |   | Dirección           | Veloc. (nudos) | Dirección                      | Veloc. (nudos) | Dirección                          | Altura (metros) |                                    |               |
| Atraque/Desatraque                   | Nave hasta 300  | Cualquier Dirección | 18             | Cualquier Dirección            | 0,4            | 3er Cuadrante<br>Otras direcciones | 1,75<br>1,50    | 0,4                                | ≤ 16 segundos |
|                                      | Nave hasta 233 (Car Carrier)                                  |                     | 14             |                                |                |                                    |                 |                                    |               |
|                                      | Nave > a 300 y hasta 347 (portacontenedores)                  |                     | 14             |                                |                |                                    |                 |                                    |               |
| Permanencia                          | Nave hasta 347  |                     | 21             |                                |                | No aplica                          | No aplica       |                                    |               |
| Ejecución Faenas<br>Carga y Descarga |   |                     |                |                                |                |                                    |                 |                                    |               |
| Corrida de Naves                     | Nave hasta 300  |                     | 18             |                                |                |                                    |                 |                                    |               |
|                                      | Nave > a 300 y hasta 347<br>(Car Carrier y Portacontenedores) | 14                  |                |                                |                |                                    |                 |                                    |               |

**CONDICIONES OPERACIONALES PARA LAS MANIOBRAS AMARRE Y DESAMARRE**

| Sitio | Eslora (metros) | Manga (metros) | Calado Máximo (metros) | Desplazamiento Máximo(ton.) | Bandas Atraque | Cantidad RAM | Cantidad Prácticos | Consideraciones Especiales | Observaciones   |
|-------|-----------------|----------------|------------------------|-----------------------------|----------------|--------------|--------------------|----------------------------|---|
| 1     | 35              | NIL            | 2,80                   | 90                          | N/C            | N/C          | N/C                |                            | Uso solo para embarcaciones menores de servicio y lancha de práctico. |
| 2A    | 90              | NIL            | 3,70                   | 2.000                       | Eb o Bb        | N/C          | N/C                |                            | Uso solo para remolcadores.   |
| Sitio | Eslora (metros) | Manga (metros) | Calado Máximo (metros) | Desplazamiento Máximo(ton.) | Bandas Atraque | Cantidad RAM | Cantidad Prácticos | Consideraciones Especiales | Observaciones   |

|               |               |     |   |                     |          |       |   |   |  |
|---------------|---------------|-----|---|---------------------|----------|-------|---|---|--|
| <b>2B</b>     | N/C           | NIL | 12,40   | < 50.000            | Eb o Bb  | 2     | 1   | Ver N° 1.   | Naves tipo granel o carga general.   |
|               | N/C           |     |   | ≥ 50.000 y ≤ 70.000 | Estribor | 3     | 2   |   |  |
|               | Car Carrier   |     |   | 70.000              | Estribor | 2     | 2   | Ver N° 1.   | Naves tipo Porta Contenedores, Ro/Ro, Naves de Pasajeros y Científicas.  |
|               | > 200 a ≤ 220 |     |   | Estribor            | 2(*)     | 1 ó 2 | (*) El tercer remolcador será requerido debido a la condición del sitio (muelle transparente) y es solicitado por motivos de seguridad para la instalación de espías por la resonancia de corriente que existe en el sitio. |   |  |
|               | < 150         |     |   | Eb o Bb             | 2        | 1     |   |   |  |
| ≥ 150 a ≤ 200 | Eb o Bb       | 2   | 1   | Ver N° 1.           |          |       |   |   |  |
| <b>3</b>      | < 140         | NIL | <b>Bitas</b><br>• 18: 6,70.<br>• 19: 8,00.<br>• 20: 8,90.<br>• 21: 9,40.<br>• 22: 9,50.<br>• 23: 9,68.<br>• 24: 9,68. | 30.500              | Eb o Bb  | 2     | 1   | Ver N° 1 y 5.   | Naves tipo Porta contenedores, carga general, graneleras, Ro/Ro, Pasajeros, Científicas y Buques Tanques.                |
|               | ≥ 140 a < 160 |     |   |                     | Eb o Bb  | 2     | 1   |   |  |
|               | ≥ 160 a ≤ 180 |     |   |                     | Estribor | 2     | 2   |   |  |
| <b>4-5</b>    | < 150         | NIL | <b>Bitas:</b><br>• 25 y 27+15: 10.<br>• 27+15 y 40: 11,4.   | 110.000             | Eb o Bb  | 2     | 1   | 1 RAM para atraque y desatraque dependiendo de la condición meteorológica y potencia de BT, lo que será evaluado por la Autoridad Marítima Local. | - Sitio 4-5, uso para naves tipo Porta contenedores, Carga General, Graneleras, Ro/Ro, Naves de Pasajeros y Científicas. |
|               | ≥ 150 a < 220 |     |   |                     | Eb o Bb  | 2     | 1   | Ver N° 1.   | - Buques Tanque solo en el Sitio N° 4.   |
|               | Car Carrier   |     |   |                     | Estribor | 2     | 2   |   |  |
|               | ≥ 220 a < 300 |     |   |                     | Eb o Bb  | 2     | 2   |   |  |
|               | ≥ 300 a ≤ 347 |     |   |                     | Eb o Bb  | 3     | 2   | Ver N° 2, 3 y 4.  | - Requiere uso de Shore Tension, ver anexo "B".  |

| Sitio | Eslora (metros) | Manga (metros) | Calado Máximo (metros)  | Desplazamiento Máximo(ton.) | Bandas Atraque | Cantidad RAM | Cantidad Prácticos | Consideraciones Especiales   | Observaciones   |
|-------|-----------------|----------------|---|-----------------------------|----------------|--------------|--------------------|--|---|
| 7     | ≤ 160           | NIL            | <b>Bitas</b><br>• 1 y 3: 6,5.<br>• 3 y 7: 7,4.<br>(UKC 0,6 mts.). | 26.500                      | Estribor       | 2(*)         | 1                  | (*) Naves con bow/stern thruster operativo, utilizarán 1 RAM, previa autorización de la AML. | - Naves hasta 160 mts., 2 RAM.<br>- Naves con bow/stern thruster operativo, 1 RAM, previa autorización AML.<br>- Naves tipo Porta Contenedores, Carga General, Graneleras, y Científicas. |

(ORIGINAL FIRMADO)

**FELIPE RODRÍGUEZ MUÑOZ**  
**CAPITÁN DE FRAGATA LT**  
**CAPITÁN DE PUERTO DE ARICA**

**DISTRIBUCIÓN:**

Ídem Cuerpo principal.

**A N E X O “B”**

**CONDICIONES OPERACIONALES PARA MANIOBRAS DE AMARRE Y DESAMARRE CON USO DE SHORE TENSION**

| Sitio     | Eslora (metros) |     | Calado Máximo (metros) | Desplazamiento Máximo(ton.) | Bandas Atraque | Cantidad RAM | Cantidad Prácticos | Consideraciones Especiales  | Observaciones   |                     |          |       |  |
|-----------|-----------------|-----|------------------------|-----------------------------|----------------|--------------|--------------------|---|---|---------------------|----------|-------|--|
| <b>2B</b> | N/C             | NIL | 12,40                  | < 50.000                    | Estribor       | 2            | 1                  | Ver N° 2, 3 y 4.  | Naves tipo granel o carga general.                                      |                     |          |       |  |
|           | N/C             |     |                        |                             |                |              |                    |   |   | ≥ 50.000 y ≤ 70.000 | Estribor | 3     | 2  |
|           | Car Carrier     |     |                        | 70.000                      | Estribor       | 2(*)         | 2                  | Ver N° 3 y 4.<br>(* El tercer remolcador será requerido debido a la condición del sitio (muelle transparente) y es solicitado por motivos de seguridad para la instalación de espías por la resonancia de corriente que existe en el sitio. | Naves tipo Porta Contenedores, Ro/Ro, Naves de Pasajeros y Científicas. |                     |          |       |  |
|           | > 200 a ≤ 220   |     |                        |                             |                |              |                    |   |   | Estribor            | 3        | 1 ó 2 | Ver N° 2, 3 y 4.   |
|           | < 150           |     |                        |                             |                |              |                    |   |   | Estribor            | 2        | 1     |  |
|           | ≥ 150 a ≤ 200   |     |                        |                             |                |              |                    |   |   | Estribor            | 2(*)     | 1     | Ver N° 2, 3 y 4.<br>(* El tercer remolcador será requerido debido a la condición del sitio (muelle transparente) y es solicitado por motivos de seguridad para la instalación de espías por la resonancia de corriente que existe en el sitio. |

| Sitio | Eslora (metros) |     | Calado Máximo (metros)  | Desplazamiento Máximo(ton.) | Bandas Atraque | Cantidad RAM | Cantidad Prácticos | Consideraciones Especiales | Observaciones  |
|-------|-----------------|-----|---|-----------------------------|----------------|--------------|--------------------|----------------------------|--|
| 3     | < 140           | NIL | <b>Bitas</b><br>• 18: 6,70.<br>• 19: 8,00.<br>• 20: 8,90.<br>• 21: 9,40.<br>• 22: 9,50.<br>• 23: 9,68.<br>• 24: 9,68. | 30.500                      | Eb o Bb        | 2            | 1                  | Ver N° 2, 3 y 5.           | Naves tipo Porta contenedores, carga general, graneleras, Ro/Ro, Pasajeros, Científicas y Buques Tanques.  |
|       | ≥ 140 a < 160   |     |   |                             | Eb o Bb        | 2            | 1                  |                            |  |
|       | ≥ 160 a ≤ 180   |     |   |                             | Estribor       | 2            | 2                  |                            |  |
| 4-5   | < 150           | NIL | <b>Bitas:</b><br>• 25 y 27+15: 10.<br>• 27+15 y 40: 11,4.   | 110.000                     | Eb o Bb        | 2            | 1                  | Ver N° 2, 3 y 4.           | - Sitio 4-5, uso para naves tipo Porta contenedores, Carga General, Graneleras, Ro/Ro, Naves de Pasajeros y Científicas.<br><br>- Buques Tanque solo en el Sitio N° 4. |
|       | ≥ 150 a < 220   |     |   |                             | Babor          | 2            | 1                  |                            |  |
|       | Car Carrier     |     |   |                             | Estribor       | 2            | 2                  |                            |  |
|       | ≥ 220 a < 300   |     |   |                             | Babor          | 2            | 2                  |                            |  |
|       | ≥ 300 a ≤ 347   |     |   |                             | Eb o Bb        | 3            | 2                  |                            |  |

(ORIGINAL FIRMADO)

**FELIPE RODRÍGUEZ MUÑOZ**  
**CAPITÁN DE FRAGATA LT**  
**CAPITÁN DE PUERTO DE ARICA**

**DISTRIBUCIÓN:**

Ídem Cuerpo principal.