

C.P. ARI ORD. N° 12.600/___06___VRS.

**RESOLUCIÓN DE HABILITACIÓN DEL
TERMINAL MARÍTIMO “SICA-SICA” 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 Terminal Marítimo que se Indica:

1.- Nombre de la Instalación Portuaria

Terminal Marítimo SICA SICA.

2.- Descripción General

Terminal Marítimo Petrolero Multiboyas. Dedicado a la descarga de crudo y carga de derivados de hidrocarburos.

Consta de un campo de tres boyas para fijar la popa, y la utilización del fondeo de dos anclas y cadenas para la proa. Existen una línea submarina, para la recepción de productos derivados de los hidrocarburos, y la carga de petróleo crudo.



Buque Petrolero amarrado en terminal SICA SICA. Vista desde el Morro

3.- Ubicación Geográfica

Ubicado en la XV región, Arica y Parinacota, en frente al sector de playa Chinchorro, al Norte del puerto de Arica y aproximadamente a cuatro cables de la bocana del puerto.

Latitud : 18°27'41,4" S.
Longitud : 070°19'22.8" W.

Carta SHOA 1111, edición 1998 dátum WGS – 84.

4.- Propietario

Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos Transporte S.A. (Y.P.F.B.)

5.- Estación De Espera De Prácticos

5.1.- Áreas delimitadas por los siguientes puntos geográficos:

ZEP - 1		ZEP - 2	
L 18° 27'13" S.	G. 070° 20'30" W.	L 18° 27'58" S.	G. 070° 21'03" W.
L 18° 26'54" S.	G. 070° 19'56" W.	L 18° 27'37" S.	G. 070° 20'23" W.
L 18° 27'19" S.	G. 070° 19'42" W.	L 18° 27'54" S.	G. 070° 20'15" W.
L 18° 27'40" S.	G. 070° 20'18" W.	L 18° 28'17" S.	G. 070° 20'56" W.
Distancia Punto Notable: 8 cables al NNW del Faro Extremo Molo de Abrigo.		Distancia Punto Notable: 1,1 millas al NW del Faro Extremo Molo de Abrigo.	

Está prohibido el fondeo de cualquier embarcación en la estación de espera de Práctico.

5.2.- Las áreas delimitadas para el desembarco de prácticos, será en las siguientes coordenadas geográficas:

L: 18°27'45" S. G.: 070°20'07" W.
L: 18°27'37" S. G.: 070°19'46" W.
L: 18°27'48" S. G.: 070°19'45" W.
L: 18°27'55" S. G.: 070°20'06" W.

Distancia Punto Notable: 4,5 cables al NNW del Faro extremo Molo de Abrigo.

Ref.: Carta SHOA 1111, Edición 1998 Dátum WGS – 84.

6.- Zona de Fondeo a la Gira

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

6.1.- **Área Sur:** Fondeaderos A, B, C, D, E, F, está delimitada por las siguientes coordenadas:

Fondeadero	Posición Geográfica	Demarcación y distancia desde el Faro punta molo	Profundidad mínima en el área de fondeo en metros
A	L. 18° 28'23" S G. 070° 20'36" W	Demarcación 251° Distancia 9,3 cables.	21,0
B	L. 18° 28' 56" S G. 070° 20' 54" W	Demarcación 235° Distancia 1,43 millas.	24,0
C	L. 18° 29' 30" S G. 070° 21' 09" W	Demarcación 225° Distancia 1,97 millas	31,0
D	L. 18° 29' 53" S G. 070° 21' 43" W	Demarcación 228° Distancia 2,6 millas	39,0
E	L. 18° 29' 01" S G. 070° 21' 30" W	Demarcación 243° Distancia 1,97 millas	32,0
F	L. 18° 29' 21" S G. 070° 22' 02" W	Demarcación 241° Distancia 2,58 millas	44,0

6.2.- **Área Norte:** Fondeaderos G, H, I, está delimitada por las siguientes coordenadas:

Fondeadero	Posición Geográfica	Demarcación y distancia desde el Faro punta molo	Profundidad mínima en el área de fondeo en metros
G	L. 18° 27' 00" S G. 070° 20' 43" W	Demarcación 318° Distancia 1,5 millas	17,0
H	L. 18° 26' 52" S G. 070° 21' 24" W	Demarcación 309° Distancia 2,0 millas	21,0
I	L. 18° 26' 40" S G. 070° 21' 53" W	Demarcación 304° Distancia 2,57 millas	27,0

Ref.: Carta SHOA 1111, Edición 1998 Dátum WGS – 84.

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.

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 de Puerto

Tipo de fondo	:	Arena y fango.
Máxima altura de ola	:	1,50 metros.
Tipo de ola	:	Mar Boba a Braveza (invierno).
Velocidad del viento	:	Vientos reinantes del SW los cuales soplan casi todo el año, considerando como límite los vientos de hasta 30 nudos.
Velocidad de la corriente	:	1 a 2 nudos, como consecuencia de los vientos predominantes del SW se forma en la rada una corriente constante en dirección NE cuya intensidad varía con la fuerza con que sopla el viento aumentando hasta 3 nudos.

Los vientos reinantes en esta zona son del SW, los cuales soplan casi todo el año.

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 conocida como puelche o terral, la que desaparece a las 09:00 hrs. reestableciéndose los vientos de dirección SW.

Las nieblas llamadas también calima o camanchaca son frecuentes de mayo a septiembre. A partir de octubre, la ocurrencia de la niebla es menor apareciendo eventualmente en las mañanas.

Como consecuencia de los vientos predominantes del SW se forma en la rada una corriente constante hacia el NE, cuya intensidad varía con la fuerza del viento manteniéndose hasta 3 Nds. 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 sureste generan bravezas de mar 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 Mts. y en muy raras ocasiones una altura de 4.5 Mts.

En invierno las olas tienen una altura media cerca de 2.0 Mts experimentándose a veces olas de 5.0 con período de 20 seg.

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
- Nivel medio del Mar = + 0,80 m NRS

El fondo marino de la rada de Arica está compuesto principalmente de Arena y Fango

9.- Sitios o Frentes de Atraque

No existen sitios de atraque

10.- Terminales Marítimos

Este terminal cuenta con tres boyas de amarre y un ducto submarino:

BOYA NORTE CILÍNDRICA	DIÁMETRO (mms.)	LARGO (mts.)	PESO (kgs.)
ORINQUE	NO	NO	NO
CADENA RETENIDA	63,5	44	4.092
CADENA RESPETO	76,2	134	17.136

UBICACIÓN: L 18° 27' 36,4" S / G 70° 19' 18,39" W

BOYA SUR CILINDRICA	DIÁMETRO (mms.)	LARGO (mts.)	PESO (kgs.)
ORINQUE	NO	NO	NO
CADENA RETENIDA	63,5	75	7.200
CADENA RESPETO	76,2	119	14.994

UBICACIÓN: L 18° 27' 42,34" S / G 70° 19' 16,07" W

BOYA CENTRO CÓNICA HORIZONTAL	DIÁMETRO (mms.)	LARGO (mts.)	PESO (kgs.)
ORINQUE	NO	NO	NO
CADENA RETENIDA	63,5	50,5	4.848
CADENA RESPETO	76,2	141	17.766

UBICACIÓN: L 18° 27' 38,69" S / G 70° 19' 16,53" W

Nota:

Las boyas del Terminal SICA SICA, no tienen orinque solo poseen por diseño una cadena de respeto y una de retenida.

Características Líneas o Ductos Submarinos

Submarinos	Sí
Flotantes	No
Ubicación	L: 18° 27' 36" S G: 070° 19' 18" W
Líneas	Una
Tipo	Cañería y flexible
Diámetro	Flexible de 12" y 10"; cañería (tramo válvula de fondo) 16"
Longitud	Flexible: 82 m cañería 1589 m
Productos	Petróleo reconstituido natural (Carga) y DO (Descarga).
Unión rígido flexible	L: 18° 27' 43,83" S G: 070° 19' 21,66" W
Boyarín de izado	L: 18° 27' 44,29" S G: 070° 19' 22,61" W
Fin de la línea	L: 18° 27' 43,67" S G: 070° 19' 21,47" W

Carta SHOA 1111, edición 1998 dátum WGS – 84

11.- Condiciones Límites para las Naves

Calado máximo	: 11,88 metros.
Eslora máxima	: 189,9 metros.
Manga máxima	: Sin Restricción.
Desplazamiento máximo	: 50.000 Toneladas.
Tipo de nave permitida	: Naves especializadas en el transporte del petróleo y sus derivados.

12.- Condiciones específicas de Operación en la Instalación Portuaria

a.- Amarre

Diurno	: Sí, con remolcadores. (Ver Punto 15 - Uso de Remolcadores).
Nocturno	: No, (balizas de enfilación ciegas), sólo autorizado el desamarre.
Anclas a fondear	: Dos anclas

b.- Desamarre

Diurno y Nocturno	: Sí, con un remolcador. (Ver Punto 15 - Uso de Remolcadores)
-------------------	--

c.- Elementos con los que debe contar la nave para la ejecución de las Maniobras de Amarre

- Espías : Un mínimo de siete espías (7), largo 220 metros. No se autoriza el uso de alambres o combinaciones de cabo con alambres.
- Cadenas : Los buques petroleros, deberán tener ambas anclas y cabrestantes operativos, con un mínimo de 11 paños por cada cadena. Naves que no

cuenten con la cantidad de paños requerida, deberán, a través de su agencia, solicitar autorización a la Autoridad Marítima, presentando los antecedentes del caso.

d.- Maniobras de abarloomiento

No se permiten.

e.- Maniobras simultáneas

Se autorizan cuando éstas coincidan en el Terminal COMAP y y que existan los apoyos necesarios para realizar las maniobras. En el caso de coincidencia de maniobras entre el Terminal SICA SICA, y los sitios portuarios, no se podrán realizar maniobras simultáneas.

13.- Ayudas a la Navegación

Tipo : Balizas ciegas.
Cantidad : 03.
Ubicación : Extremo Molo de Abrigo
Anterior Fondeo Eb. L.: 18°28'07,7" S. / G.: 070°19'39,9" W.
Anterior Fondeo Bb. L.: 18°28'09,6" S. / G.: 070°20'00,6" W.
Posterior común L.: 18°28'10,7" S. / G.: 070°19'40,6" W.

Tipo : Luz en sectores de alta definición.
Cantidad : 01.
Ubicación : Edificio Prat L.: 18°28'29,1" S. / G.: 070°19'01,3" W.

14.- Limitaciones Operacionales

Amarra sólo con luz de día. Se podrá iniciar la maniobra al orto de sol, y hasta una hora antes del ocaso de sol.

La desamarra podrá realizarse a cualquier hora.

Viento: Limites Operacionales (Proveniente del S – SW)

Viento máximo para amarre : 11 nudos.
Viento máximo para desamarre : 18 nudos.
Viento máximo para permanencia : Sobre 24 nudos debe salir del terminal.
Viento máximo para ejecución de faenas de carga/descarga : Sobre 18 nudos desconecta flexibles.

Corriente: Limites Operacionales (Sentido Sur a Norte)

Corriente máxima para amarre : 1,0 Nudos.
Corriente máxima para desamarre : 1,0 Nudos.

Corriente máxima para permanencia : Sin restricción.

Corriente máxima para ejecución de faenas
carga/descarga : Sin restricción.

Olas: Límites Operacionales (Proveniente del S – W)

Ola máxima para amarre : 1,0 metros.

Ola máxima para desamarre : 1,0 metros.

Ola máxima para permanencia : Sobre 1,5 metros la nave debe
salir del terminal.

Ola máxima para ejecución de faenas
carga/descarga : Menor a 1,5 metros.

Visibilidad: Límites Operacionales

Visibilidad mínima para amarre : 4,5 kilómetros (2,5 millas).

Visibilidad mínima para desamarre : 3,6 kilómetros (2,0 millas).

Visibilidad requerida para permanencia : Sin restricción.

Visibilidad requerida para ejecución
de faenas de descarga : Sin restricción.

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.

c.- Uso de Remolcadores

Para condiciones normales (Viento hasta 11 nudos y marejada hasta 0,5
metros altura ola).

Condiciones nave	Condiciones Viento (nudos)	Número Remolcador	Bollar Pull
Nave Lastre	Máximo 11	Dos	30,84 T c/u
Nave Máxima Carga	Máximo 11	Dos	38,71 T c/u

Las naves de más de 150 metros de eslora, utilizarán dos remolcadores al atraque y solo uno al desatraque.

Las naves de menos de 150 metros de eslora, utilizarán sólo un remolcador al atraque y desatraque. Si las condiciones meteorológicas lo requieren, se podrá solicitar un segundo remolcador a naves menores de 150 metros de eslora. De la misma forma, en caso que las condiciones meteorológicas lo requieran, se maniobrará con dos remolcadores al desatraque con naves de cualquier eslora.

d.- Uso de Lanchas de Amarre

Se utilizará como mínimo una lancha, de acuerdo a la legislación vigente. La Lancha estará tripulada por un patrón y tres tripulantes.

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. N° O-80/022, de fecha 06 de marzo de 2014.

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 a juicio de éste, 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, nivel de entrenamiento y motivación de la tripulación, comportamiento del buque en el sitio, etc., que dependiendo de este comportamiento, y a pesar de la marejada, sus capitanes estén dispuestos a intentar amarrar y/o poder mantenerse atracados en forma segura. 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 abordo; 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) al establecer esta condición. 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.

Para acciones ante alarma de Tsunami, ver la Circular Marítima de la Capitanía de Puerto de Arica N° 01/2012.

Cuando exista un aviso de marejada, o el pronóstico meteorológico muestre que los límites operacionales serán excedidos, se cerrarán los terminales marítimos hasta que se llegue nuevamente a los límites operacionales autorizados. Asimismo, si se encontrare una nave amarrada a un terminal marítimo, y se evalúa que los límites operacionales serán excedidos antes que la nave complete su faena de carga o descarga, se cerrarán los terminales y la nave deberá desamarrar. Durante la permanencia de las naves en los sitios y/o terminales marítimos de Arica, sus respectivas agencias deberán disponer la permanencia en puerto del número suficiente de remolcadores, para atender los posibles requerimientos que las naves pudieran solicitar. Por ejemplo, trabajos de mantención o de reparación en las máquinas principales y/o auxiliares, fallas, averías o defectos de cualquier naturaleza que disminuya o limite su capacidad de maniobra.

17.- Otras Informaciones

- Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/1436, del 21 de Diciembre 2012, que aprueba Estudio de Maniobrabilidad del Terminal Marítimo SICA SICA.
- Levantamiento Batimétrico efectuado por OCEAN GREEN, plano 007-prhip-0701010, de Julio de 2008, aprobado por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada con fecha 16 de Enero de 2009.

18.- Contactos

Capitanía de puerto de Arica.

Calle Máximo Lira N° 315 Arica.
Teléfono : +56 58 2206400.
Fax : +56-58-2206496.
Emergencia : 137.

Terminal Marítimo SICA SICA

Nombre Representante Legal: Fidel Castro Ponce
Avda. Renato Roca N°1999 Arica.
Teléfono : +56 58 2222644.

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

a) Planes de Emergencia

El terminal deberá mantener permanentemente actualizados y vigente los siguientes planes de emergencia:

1. Planes de contingencia ante casos de emergencias como derrames, incendios, accidentes, etc.
2. Personal instruido a cabalidad de los procedimientos.
3. Equipamiento de control de la contaminación actualizado y operativo.
4. Rol del personal de turno en la carga/descarga con conocimiento acabado de los procedimientos de emergencia.
5. Deberá contarse con una lancha de apoyo lista para actuar en caso de emergencia, la cual permanecerá al costado de la nave durante el tiempo que duren las faenas de carga/descarga.
6. Equipamiento de comunicaciones adecuado, que permita un enlace permanente en todo momento, entre la nave, la Autoridad Marítima y el terminal.
7. Procedimientos de emergencia listos para ser inspeccionados en cualquier momento.

b) Comunicaciones

Durante la estadía de las naves en los terminales marítimos, deberán coordinarse a través de un canal de trabajo en VHF en comunicación, permanente entre el terminal, la agencia de la nave, el buque, los remolcadores de puerto, la lancha de servicio, con el objeto de requerir asistencia en forma expedita y rápida, en caso de una situación de emergencia. Además durante el desarrollo de la faena se deberá comparar cada una hora las cantidades cargadas o descargadas entre el terminal y la nave a fin de poder detectar prontamente cualquier diferencia significativa que presuma alguna rotura de la línea submarina.

c) Inspección Prearribo

24 horas antes de la recalada del buque tanque, el terminal deberá remitir el informe técnico por escrito dirigido a la Autoridad Marítima, señalando haberse efectuado las pruebas hidráulicas de presión y de verificación de las cañerías, válvulas, etc., señalando claramente la condición y el estado del sistema, previo a la llegada de la nave. Esta prueba no podrá ser de una duración inferior a cuatro horas. Cualquier anomalía detectada deberá ser informada, suspendiéndose el ingreso de la nave al terminal.

d) Aviso de Posición Final

Al término del amarre y estando el buque tanque en su posición final, se dará la conformidad al Práctico vía VHF, manifestando que la nave quedó en la posición adecuada para el desarrollo seguro de las operaciones. El encargado de dar esta información será el Loading Master en representación del terminal.

e) Áreas de Seguridad

Las áreas de seguridad de los buques tanques petroleros serán de 300 m de radio con centro en el boyarín que indica la posición de unión, de la línea rígida con la línea de flexibles que efectúa el embarque o desembarque de petróleo.

Cuando se encuentre una nave efectuando una faena de transferencia en algún terminal, no se autorizarán las faenas en caliente y oxicorte a ninguna nave que se encuentre en el área anteriormente señalada, entendiéndose ésta como área de seguridad.

En Pesqueros y pontones yoma que se encuentren efectuando descarga o recepción y que se encuentren próximos al área de seguridad del buque tanque, estará prohibido efectuar trabajos en caliente.

f) **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.

DÉJESE sin efecto, 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. COMAP.
2. AGENCIAS DE NAVES.
3. COMANDANCIA EN JEFE IV ZONA NAVAL.
4. D.S. Y O.M.
5. D.I.M. Y M.A.A.
6. GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE ARICA.
7. S.H.O.A.
8. CORPESCA.
9. DEPTO. OPER.
10. CARPETA OFICIAL DE GUARDIA.
11. ARCHIVO PP.TT.
12. OFICINA DE PRACTICAJE ARICA.