

PÚBLICO

C.P. ARI ORD. N° 12.600/155 VRS.

HABILITA LA OPERACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO “COMAP” DE ARICA.

ARICA, 26 de junio de 2018.

VISTO: lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; D.L. N° 2.222 de 1978 y sus modificaciones, Ley de Navegación; el D.S. (M.) N° 1340 bis, de fecha 14 de junio de 1941, modificado por D.S. (M.) N° 359; de fecha 27 de abril de 1963, Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina en la Naves y Litoral de la República; el D.S. (M.) N° 2, de fecha 03 de enero de 2005, modificado por el D.S. (M.) N° 213 de 2006, Reglamento sobre Concesiones Marítimas; el D.S. (M.) N° 1, de fecha 06 de enero de 1992, Reglamento de 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 y Capitanías de Puerto de la República; Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° O-71/034, de fecha 24 de enero de 2017 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente:

R E S U E L V O :

HABILÍTESE, las condiciones de operación de la siguiente instalación portuaria:

1.- Nombre de la Instalación Portuaria

Terminal Marítimo COMAP Arica.

2.- Descripción General

La citada instalación portuaria es un Terminal Marítimo Petrolero Multiboyas, con tres boyas de amarre y dos cañerías rígidas, dedicado exclusivamente a la recepción de productos derivados de hidrocarburos, (productos limpios y sucios).

3.- Ubicación Geográfica

El referido terminal se encuentra ubicado al Sur del Puerto de Arica, en el sector norte de la Playa Corazones, Caleta Quiane, en la zona de Ensenada San Martín, comuna de Arica, Provincia de Arica, Región Xva “Arica y Parinacota”, en siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 18°30'36” S.
Longitud : 070°19'06” W.

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

4.- Propietario

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

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 recalen 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.

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

8.- Características Meteorológicas y Ambientales Generales del Puerto

8.1.- Viento Predominante

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 horas en que sopla levemente una brisa de tierra a mar, conocida como puelche o terral, la que desaparece a las 09:00 horas, restableciéndose los vientos de dirección SW.

Las neblinas llamadas también, calima o camanchaca son frecuentes desde los meses de mayo a septiembre. A partir del mes de octubre, la ocurrencia de la niebla es menor, apareciendo eventualmente en las mañanas como consecuencia de los vientos predominantes del SW.

El viento durante la noche y madrugada se presenta en sus menores rangos, alcanzando una máxima observación en horas de la tarde, con procedencia SW e intensidad de 19 nudos.

8.2.- Corriente

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 con la cual sopla el viento, manteniéndose hasta los 3 nudos, cuando el viento alcanza fuerza cuatro. En las noches, generalmente calma el viento y la corriente hacia el S, disminuye notablemente.

8.3.- Altura de la Ola

El litoral abierto al océano, no ofrece protección a las olas formadas por los malos tiempos del Pacífico y a pesar de que se producen a gran distancia de nuestra costa, constituyen la mayor cauda del oleaje que se experimenta, cuyas características generales son:

- a) El cambio estacional no afecta muy marcadamente en el estado del mar; sin embargo, es posible esperar mayores condiciones de calma en los meses de primavera y verano.
- a) En primavera y verano, las olas dominantes tienen un período de 7 a 12 segundos con alturas que fluctúan entre 1 y 2 metros; excepcionalmente se experimentan olas aisladas hasta de 3,5 metros de altura.
- b) En otoño las olas tienen períodos similares a los de primavera y verano, alcanzando una mayor altura que oscila entre 1 y 1,5 metros y en muy raras ocasiones, una altura de 4,5 metros.
- c) En invierno, las olas tienen un período mayor, de 8 a 14 segundos, con una altura media cerca a los 2 metros; experimentándose a veces olas de 5 metros, con períodos de 20 segundos.

8.4.- Amplitud de la Marea

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 sobre el NRS.
- Altura de la bajamar mínima = + 0,02 m sobre el NRS.
- Nivel medio del Mar = + 0,80 m sobre el NRS.

“Ver Tablas de Marea de la Costa de Chile, Publicación SHOA N°3009, Rada de Arica es Puerto Patrón, rango de marea en sicigia 1.40 metros”.

8.5.- Fondo Marino

El fondo marino de la rada de Arica está compuesto principalmente de Arena y Fango; no obstante en el área del terminal marítimo se puede encontrar partes con presencia de fondo rocoso.

Ref.: Derrotero de la Costa de Chile Volumen 1.

9.- Sitios o Frentes de Atraque

No corresponde.

10.- Terminales Marítimos

Este terminal cuenta con tres boyas de amarre y dos líneas submarinas:

Boya Norte: Cilíndrica Horizontal	Diámetro (mms.)	Largo (mts.)	Peso (kg.)
Orinque	64,5	21	1.832,72
Cadena Eb. (A)	64.5	110	9.600
Cadena Bb. (B)	64.5	110	9.600
Cadena Retenida	64.5	27.5	2.400

UBICACIÓN: L: 18° 30' 53,99" S – G: 70° 19' 18,18" W

Boya Sur Cilíndrica Horizontal	Diámetro (mms.)	Largo (mts.)	Peso (kg.)
Orinque	64,5	17,6	1.536
Cadena Eb. (A)	64.5	110	9.600
Cadena Bb. (B)	64.5	110	9.600
Cadena Retenida	64.5	27,5	2.400

UBICACIÓN: L: 18° 30' 56,70" S – G: 70° 19' 15,83" W

Boya Centro Cilíndrica Horizontal	Diámetro (mms.)	Largo (mts.)	Peso (kg.)
Orinque	64,5	17,6	1.536
Cadena Eb. (A)	64.5	110	9.600
Cadena Bb. (B)	64.5	110	9.600
Cadena Retenida	64.5	27,5	2.400

UBICACIÓN: L: 18° 30' 54,76" S – G: 70° 19' 16,27" W

El Terminal Marítimo COMAP Arica, posee dos cañerías rígidas de 12" de diámetro, construidas en acero; una cañería para productos livianos y la otra para productos pesados.

La transferencia de hidrocarburos livianos y pesados, se efectúa por intermedio de las bombas propias de la nave o del terminal marítimo mediante ductos fijos, el cual en su extremo en el mar, se conecta mediante flexibles a los manifold de la nave, y su extremo en tierra, se conecta directamente a cañerías de acero que conducen estos productos a los estanques de almacenamiento ubicados en sitio aledaños del terminal marítimo.

Características Líneas o Ductos Submarinos

Submarinos	Si
Flotantes	No
Ubicación	L: 18° 30'43" S / G: 070° 19'09" W
Líneas	Dos
Tipo	Flexible y cañería
Diámetro	Flexible de 8", 10" y 12" cañería de 12"
Longitud	Flexible: 72.6 m., cañería 805 m.
Productos	Gasolinas 93 octanos, petróleo diésel y petróleo combustible N°6. (Sólo descarga.)

Cabe hacer presente, que el Terminal Marítimo COMAP Arica debe dar cumplimiento a lo establecido en la Circular Marítima O-71/034, de fecha 24 de enero de 2017, que "Establece normas para el otorgamiento del "Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo" que efectúa trasiego de productos líquidos y gaseosos a granel.

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

11.- Condiciones Límites para las Naves

Eslora máxima : 185 metros.
Calado máximo : 13 metros.
Manga máxima : 30,6
Desplazamiento máximo : 56.000 Toneladas

Condiciones o restricciones particulares de operación:

Las naves que operan en el Terminal deberán quedar fondeadas a barbas de gato, con sus propios Medios (anclas y cadenas) en cantidad suficiente tomando como base el Estudio de Maniobrabilidad de la Instalación Portuaria, utilizando, además, las tres boyas del terminal (boya Norte, boya Centro y boya Sur) para el amarre desde la popa del buque, dejando así por la banda de babor el boyarín del ducto flexible de descarga. Está prohibido el uso de espías que contengan en su totalidad o en parte cables de acero, ni espías que pudiesen estar unidas mediante costura larga o corta.

12.- Condiciones específicas de Operación en la Instalación Portuaria

12.1.- Amarre

Diurno : Sólo diurno, con remolcadores.
Nocturno : No Autorizado.
Anclas a fondear : Dos anclas.

12.2.- Desamarre

Diurno : Sólo diurno, con remolcadores.
Nocturno : No Autorizado, hasta que se apruebe el Estudio de Señalización Marítima.

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

Espías : Un mínimo de siete (7) espías, 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.

12.4.- Maniobras de Abarloamiento

No autorizadas.

12.5.- Maniobras Simultáneas

Se autorizarán cuando éstas coincidan con el Terminal Marítimo SICA SICA, siempre y cuando se cuente con los apoyos necesarios para realizar las maniobras.

12.6.- Banda de Conexión a Terminal

Babor.

13.- Ayudas a la Navegación

Tipo : Balizas Ciegas.
Cantidad : 06.

Ubicación

Anterior Ingreso : L: 18° 31' 19,43" S. / G: 70° 19' 14,11" W.
Posterior Ingreso : L: 18° 31' 21,19" S. / G: 70° 19' 12,58" W.
Anterior Fondeo Ancla Estribor : L: 18° 30' 39,42" S. / G: 70° 19' 03,48" W.
Posterior Fondeo Ancla Estribor : L: 18° 30' 37,97" S. / G: 70° 19' 01,64" W.
Anterior Fondeo Ancla Babor : L: 18° 30' 47,97" S. / G: 70° 19' 01,08" W.
Posterior Fondeo Ancla Babor : L: 18° 30' 46,53" S. / G: 70° 18' 59,25" W.

Notas:

- a) El Estudio de Señalización Marítima se encuentra pendiente con observaciones, el que fue informado a la empresa por Carta CP. ARICA ORD. N° 12000/585, de fecha 20 de septiembre de 2017.
- b) El Terminal Marítimo COMAP presentó nuevo Proyecto de Señalización Marítima Electrónica, el que a la fecha se encuentra en etapa de revisión por parte del Centro Zonal de Señalización Marítima Iquique.

14.- Limitaciones Operacionales

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

14.1.- Viento (Proveniente del S – SW)

Amarre	:	11 nudos.
Desamarre	:	18 nudos.
Permanencia	:	24 nudos.
Ejecución de faenas de carga/descarga	:	Sobre 18 nudos desconecta. Sobre 24 nudos debe salir del terminal.

14.2.- Corriente (Sentido Sur a Norte)

Amarre	:	1,0 Nudos.
Desamarre	:	1,0 Nudos.
Permanencia	:	1,0 Nudos.
Ejecución de faenas carga/descarga	:	1,0 Nudos.

14.3.- Olas (Proveniente del S – W)

Amarre	:	1,5 metros.
Desamarre	:	1,5 metros.
Permanencia	:	A los 2,0 metros la nave debe salir del terminal.
Ejecución de faenas carga/descarga	:	Hasta los 1,5 metros.

14.4.- Visibilidad

Amarre	:	4,5 kilómetros (2,5 millas).
Desamarre	:	3,6 kilómetros (2,0 millas).
Permanencia	:	Sin restricción.
Ejecución de faenas de descarga	:	Sin restricción.

15.- Servicios de Apoyo a las Maniobras

15.1.- Carta Náutica : Carta SHOA N° 1111, Edición 1998, Dátum WGS-84.

15.2.- Uso de Prácticos : Obligatorio, 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.

15.3.- Uso de Remolcadores

Nave Tipo	Eslora (Mt.)	Condición (Max. Carga-Lastre)	Desplazamiento	Número RAM	Potencia Total Bollard Pull
Petrolero	185	Max Carga	56.000	2	71,0

- Las naves de más de 150 metros de eslora, utilizarán dos remolcadores al amarre y sólo uno al desamarre.
- Las naves de menos de 150 metros de eslora, utilizarán sólo un remolcador al amarre y desamarre.
- En caso que las condiciones meteorológicas no previstas, superen los parámetros máximos establecidos y se requiera desamarre por seguridad, se maniobrará con dos remolcadores, en naves de cualquier eslora

15.4.- Uso de Lanchas de Amarre

Cada maniobra deberá contar con el apoyo de una lancha autorizada por la Capitanía de Puerto, para el embarque y desembarque de Prácticos, la cual puede también utilizarse para la maniobra de amarre de la nave, dando cumplimiento a lo dispuesto en la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° O-80/022, de fecha 06 de febrero de 2014, que "Fija características de construcción, equipamiento, inspección y pruebas, que deben cumplir las embarcaciones que se destinan a la transferencia de prácticos".

Esta lancha deberá estar tripulada por un Patrón calificado y a lo menos tres (03) Tripulantes debidamente equipados.

15.5.- Amarradores

El personal de amarradores estará constituido por tres (03) tripulantes quienes forman parte de la dotación de la lancha de amarre. Estos tripulantes, durante la maniobra de amarre, tienen la función de tomar las espías desde la popa de la nave y hacerlas firmes en los ganchos de las boyas de amarre del Terminal. En las maniobras de desamarre, los amarradores deben largar las espías desde el gancho de las boyas del Terminal.

16.- Situaciones Especiales

16.1.- Acciones ante anuncio de Mal Tiempo

Ante los avisos meteorológicos, informando condiciones de marejadas, tiempo variable, mal tiempo y/o temporal que impidan el trabajo normal, avisos que serán emitidos por la Autoridad Marítima, las agencias deberán informar oportunamente al respectivo Capitán de la nave.

Las naves amarradas al Terminal Marítimo, deben mantener su tripulación y máquinas en "**ATENCIÓN**", debiendo zarpar a la gira cuando, las condiciones adquieran características que impidan permanecer amarrados en forma segura, por lo que solicitará la respectiva maniobra de practicaaje.

Sin perjuicio de lo anterior, y ante la presencia de marejada, corresponderá al Capitán de 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, etc.,. Cabe hacer notar que si la estadia de una nave amarrada, trajera riesgo inminente a las personas, a la preservación del medio ambiente y a las instalaciones, la Autoridad Marítima previa evaluación, podrá obligar a una nave a abandonar el Terminal.

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.

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

16.2.- Acciones ante Condición de Tiempo Variable

Al establecerse esta condición, la nave amarrada al terminal deberá encontrarse con las faenas de transferencias paralizadas conforme a los límites operacionales establecidos para el Terminal Petrolero. En caso de que el Capitán de la nave decida que es seguro permanecer en el sitio procederá a desamarrar la nave desde el Terminal antes o a más tardar en el momento en que se manifieste uno de los límites operacionales.

En caso que la nave decida o establezca permanecer en el sitio de fondeo del terminal, deberá tesar las cadenas, reforzar sus amarras y encontrarse preparado para zarpar al más breve plazo, manteniendo a bordo al menos su Dotación Mínima de Seguridad y la Agencia de Naves respectiva deberá proporcionar los medios necesarios para esta acción.

16.3.- Acciones ante Anuncio del Mal Tiempo

Ante el anuncio de condición de Mal Tiempo, la nave amarrada al Terminal Petrolero deberá suspender la faena de transferencia y desconectar, verificar su condición de estabilidad, y que cuenta a bordo con la Dotación Mínima de Seguridad de la nave para maniobra de desamarre de Terminal. El representante de la Agencia de Naves procederá a coordinar ante la Autoridad Marítima el embarque de un Práctico, así como los medios necesarios para abandonar el Terminal Petrolero en el más breve plazo.

Una vez que se encuentre el Práctico a bordo y los medios necesarios para maniobra y estando el Capitán y su dotación lista, se realizará el desamarre y zarpe para fondeo a la gira o capear el temporal fuera de los límites del puerto y distante de costa que permita mantener en forma segura la nave. .

16.4.- Acciones ante Condición de Temporal

Al establecerse condición de temporal, la nave deberá encontrarse fuera del Terminal Petrolero y fondear a la gira o capear el temporal fuera de los límites del puerto y distante de costa que permita mantener en forma segura la nave.

16.5.- 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 al buque que se encuentre amarrado en el terminal marítimo 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.

16.6.- Acciones ante la activación de “Estado de ALERTA” y “Estado de ALARMA” de Tsunami:

Habiéndose decretado alerta de tsunami y de conformidad con el artículo 151°, letra d) del D.S. (M.) N° 1.340 bis, “Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República”, el Capitán de Puerto recomendará el zarpe de las nave mayor amarrada al terminal marítimo. De aceptarse esta recomendación, el correspondiente armador o su agente procederán a formular la respectiva solicitud de practicaje.

Habiéndose decretado alarma de tsunami y de conformidad con el artículo 151°, letra e) del D.S. (M.) N° 1.340 bis, “Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República”, el Capitán de Puerto ordenará el zarpe inmediato de las nave mayor amarrada al terminal marítimo, lo que se efectuará sin necesidad de contar con la asistencia de prácticos, salvo que el armador o el agente de la nave solicite dicha asesoría. De formularse dicha solicitud, ella será atendida en la medida que en ese momento se cuente con prácticos disponibles.

Existe Procedimiento ante una amenaza de Tsunami descrito en la Circular Marítima de la Capitanía de Puerto de Arica N° 01/2012, de fecha 28 de septiembre de 2012, publicado en Resoluciones Locales.

17.- Otras Informaciones

a) Resoluciones SHOA que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos:

- Resolución SHOA ORD. N° 13.250/24/91, de fecha 31 de mayo de 2011, que aprueba Levantamiento Batimétrico del Terminal Marítimo COPEC S.A. 10-06-15-001, en el Sector de Arica, elaborado por la Empresa Consultora Dilhan & Dilhan.
- Resolución SHOA ORD. N° 13,270/24/111, de fecha 21 de febrero de 2013, que aprueba Estudios Oceanográficos de Olas Locales, en Arica, elaborado por la Empresa COSTASUR Ltda.

b) Resoluciones que aprueban Estudios de Maniobrabilidad:

Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/1282, de fecha 12 de diciembre de 2016, que aprueba Estudio de Maniobrabilidad y Cálculo de FONDEO para Naves de 185 Metros de Eslora, Terminal Marítimo COMAP Arica, Rev. 1-Abril-2016.

c) Resoluciones que aprueban las inspecciones a las boyas:

Resolución C.P. ARI. ORD. N° 12.600/135, de fecha 12 de junio de 2018, que habilita Sistema de Boyas de Amarre y Partes Móviles del Terminal Marítimo COMAP.

d) Declaración de Cumplimiento que aprueba Certificación PBIP:

Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria COMAP de N° 12.600/O-74 /PBIP/77/2014, de fecha 07 de octubre de 2014.

e) Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo:

Capitanía de Puerto de Arica, Certificado de fecha 27 de Febrero de 2018.

18.- Contactos

Capitanía de puerto de Arica.

Dirección : Calle Máximo Lira N° 315 Arica.
Teléfonos : +56 -58-2206400 – 2206405,
Fax : +56-58- 2206496.
Emergencia : 137.
Teléfono Oficial de Servicio : + 56 9 97995352
E-mail : cparica@directemar.cl

Terminal Marítimo COMAP

Nombre : Sr. Mauricio ECHEVERRÍA Muñoz
Cargo : Jefe de Planta COMAP Arica
Dirección : Caleta Quiane s/n Arica.
Teléfono : +56 - 58 -2231329
Correo electrónico : mecheverria@copec.cl

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

19.1.- Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática

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

a) Planes de Emergencia

El terminal deberá mantener permanentemente actualizados y vigente los planes de operación y de emergencia correspondientes.

b) Comunicaciones

Durante la estadía de las naves en el terminal marítimo, deberá coordinarse un canal de trabajo en VHF.

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 metros 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.

19.2.- 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. 0- 31/011, del 14 de Enero de 2000 y la Directiva D.G.T.M. Y M.M. ORO. 0- 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.**

C.P. ARI. ORD. N° 12.600/ 155.
FECHA: 26 de junio de 2018.

- 14 -

DÉJESE, sin efecto las Resoluciones C.P. ORD. N° 12.600/67, de fecha 24 de diciembre de 2015 y N° 12600/170, de fecha 21 de agosto de 2017.

ANÓTESE y comuníquese a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(ORIGINAL FIRMADO)

EDUARDO ORTIZ DÍAZ
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE ARICA

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- TERMINAL MARÍTIMO COMAP.
- 2.- AGENCIAS DE NAVES.
- 3.- CORPESCA.
- 4.- C.J. IV. Z.N.
- 5.- D.I.M. Y M.A.A.
- 6.- S.H.O.A.
- 7.- D.S. Y O.M.
- 8.- G.M. ARICA.
- 9.- DEPTO. OPER. C.P. ARI.
- 10.- OFICINA DE PRACTICAJE C.P. ARI.
- 11.- ARCHIVO (DIV. PP.MM.).