

**HABILITA LA OPERACIÓN DE LAS
RAMPAS BAHÍA AZUL ESTE/WESTE.**

PUNTA DELGADA, 10 DE SEPTIEMBRE DE 2019.

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; el D.L. N°2.222 de 1978 y sus modificaciones, Ley de Navegación; el D.S. (M.) N° 1.340 bis, de fecha 14 de junio de 1941, modificado por D.S. (M.) N° 359, del 27 de Abril de 1963, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina de las 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°9, de fecha 11 de enero de 2018, 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° A-31/002, de fecha 06 de diciembre de 2018 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la Reglamentación Marítima Vigente,

RESUELVO:

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

1. NOMBRE DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

Rampas Bahía Azul (Este/Weste).

2. DESCRIPCIÓN GENERAL

En dicha rampa se efectúa el embarco y desembarco de personas y rodados mediante transbordadores (ferry) que operan en el sector, objeto mantener la conectividad desde la Isla Tierra del Fuego hacia el continente. Está conformada por muros gravitacionales, rellenos compactados y losetas prefabricadas.

3. UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Rampas de Bahía Azul, se encuentran ubicadas en un lugar denominado Surgidero Guillelmos, en la ribera sur de la Primera Angostura del Estrecho de Magallanes, comuna de Primavera.

• **Rampa Nueva (Weste):**

Latitud : 52° 29' 37" Sur
Longitud : 069° 31' 29" Weste

• **Rampa Antigua (Este):**

Latitud : 52° 29' 41" Sur
Longitud : 069° 31' 12" Weste

4. PROPIETARIO

Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Obras Portuarias.

Operadores: Transbordadora Austral Broom S.A. y Transportes Tierra del Fuego S.A.

5. ESTACIÓN DE ESPERA DE PRÁCTICOS

No

corresponde.

6. ZONA DE FONDEO A LA GIRA

Fondeadero de Punta Delgada:

Las naves que diariamente efectúan la conectividad entre el Continente y la Isla de Tierra del Fuego, una vez cumplido los horarios de cruce dispuestos por día, se dirigen a fondeadero seguro objeto reanudar al día siguiente los viajes de conectividad entre la Isla y el Continente.

En la segunda ensenada que se forma a lo largo de la costa norte, entre la Punta Delgada y la Punta Malvinas, se encuentra un fondeadero de buen tenedero y bien abrigado de los vientos del Sur/Weste. Allí la intensidad de la corriente no es excesiva; sin embargo, se lo puede recomendar sólo para naves pequeñas a causa de su poca profundidad y escaso desahogo, pues en baja mar de sicigias ordinarias sólo se encuentra en él 5,5 metros de agua. Este fondeadero aunque sólo es apto para naves de reducido tamaño, es preferible a los de la Bahía Posesión situada más al Este y en parajes desabrigados.

Direcciones y Fondeaderos:

Para tomar el fondeadero gobernar en dirección a la baliza ciega Punta Malvinas con rumbo 288° y se largará el ancla cuando la Punta Delgada se demarca al 214°, quedando a tres cables de la orilla. La sonda acusará entonces 5 o 6 metros de agua en baja mar.

Nota:

En el sector cercano a las Rampas de Bahía Azul no existe fondeadero, por lo que las naves deberán trasladarse a Punta Delgada, conforme a lo descrito en los párrafos precedentes.

Ref.: Derrotero de la Costa SHOA Publicación N° 3004, Cartas Náuticas N° 11500 y 11600.

7. LÍMITES DEL PUERTO

No corresponde.

8. CARACTERÍSTICAS METEOROLÓGICAS Y AMBIENTALES GENERALES DEL PUERTO

8.1. Dirección y velocidad de viento predominante en nudos:

Los vientos predominantes son principalmente del Weste, con una incidencia del 25%, del Surweste con una incidencia del 18% y del Norweste con un 14%.

En cuanto a las máximas intensidades, se aprecia que los vientos pueden alcanzar en promedio los 78 nudos desde la dirección Weste.

Viento sobre 55 nudos provienen de las direcciones Weste (0.2%) y Surweste (0.1%). Vientos entre 48 a 55 nudos provienen de las direcciones Weste (0.8%), Surweste (0.3%), Weste/Surweste (0.2%) y Weste Norweste (0.1%). Vientos entre 34 y 47 nudos tienen una ocurrencia del 10.3 %. Vientos entre 22 y 33 nudos tienen un 25.2% de ocurrencia, y vientos entre 11 y 21 nudos tienen un 37.5% de ocurrencia. El promedio de velocidad de los vientos es de 20 nudos. Las calmas son bajas alcanzando solo un 0.3%.

Entre Octubre a Marzo las direcciones predominantes corresponden al Surweste (24.5%), Weste (24.3%) y Norweste (12.7%), con un 14% de los datos de vientos en el rango de 34 a 63 nudos. La velocidad media de los vientos es de 20.6 nudos.

En el período de Abril a Septiembre, las direcciones predominantes de los vientos son Weste (26.3%), Norweste (15%), Surweste (11.2%) y Noreste (11.1%), con un 9.9% de los datos de vientos en el rango de 34 a 63 nudos. La velocidad media de los vientos es de 18.9 nudos.

8.2. Dirección y velocidad de la corriente, en nudos:

La condición de flujo de corrientes es definida como el escurrimiento desde la Boca Oriental del Estrecho de Magallanes (Punta Dungeness) hacia la Boca Occidental (Punta Arenas), y se desarrolla 1.5 horas antes de la pleamar de mareas (tramo llenante) hasta 2 horas y 29 minutos antes de la bajamar de mareas (tramo vaciante)

El valor máximo de la corriente alcanza 1 hora y 48 minutos después de la condición de pleamar de mareas. De acuerdo a los pronósticos de valores máximos de corrientes para la primera angostura, proporcionada por la tabla de mareas del año 2004, el mayor valor para la corriente de flujo es de 6.3 nudos, y el menor valor es de 1.6 nudos.

La condición de reflujos de corrientes es definida como el escurrimiento desde la Boca Occidental del Estrecho de Magallanes hacia la Boca Oriental, y se desarrolla 2 horas y 29 minutos antes de la bajamar de mareas (condición vaciante) hasta 1 hora y 32 minutos antes de la pleamar de mareas (condición llenante).

El valor máximo de la corriente de reflujos se alcanza 30 minutos después de la condición de bajamar de mareas. De acuerdo a los pronósticos de valores máximos de corrientes para la primera angostura, proporcionada por la tabla de mareas del año 2004, el mayor valor para la corriente de reflujos es de 7.8 nudos y el menor valor es de 1.8 nudos.

Se aprecia que las corrientes de reflujos son más intensas que las corrientes de flujo, en efecto el 3.5% de los valores de corrientes de reflujos están en el rango de 7 a 8 nudos, y el 26.7% en un rango de 5 a 6 nudos, mientras que el 0.8% de los valores de corrientes de flujo se encuentran en el rango de 6 a 7 nudos y 10.9% en el rango de 5 a 6 nudos.

8.3. Altura de la ola, en metros:

La dirección más desfavorable corresponde al Noreste, alcanzando una altura cercana a 3 metros para vientos de 40 nudos.

En condición predominante (20 nudos de viento) las alturas significativas del oleaje son bajas no superando los 1.5 metros. En general el oleaje tendrá alturas menores a 0.5 metros.

8.4. Amplitud de la marea, en metros:

Las mareas son del tipo semi-diurno con un período aproximadamente de 12 horas, es decir, se presentan normalmente dos pleamares y dos bajamares diarias.

En condición llenante, es decir, hacia la Boca Occidental del Estrecho (hacia el Pacífico), la máxima amplitud es de 9.68 metros, y la mínima amplitud es de 1.98 metros.

En condición de vaciante, es decir, hacia la Boca Oriental del Estrecho (hacia el Atlántico), la máxima amplitud es de 9.51 metros y la mínima amplitud es de 1.84 metros.

El promedio general de amplitudes es de 5.76 metros, el tercio superior de amplitudes es de 7.42 metros y el tercio superior de alturas es de 8.28 metros.

Estados de mar gruesa ocurren preferentemente en los meses de marzo y junio, asociado a vientos del tercer cuadrante. Presentan un bajo porcentaje de ocurrencia (0,4%).

Estados de mar tipo marejada, no presentan una estacionalidad clara, y se encuentran asociados a vientos del tercer y primer cuadrante. El porcentaje de ocurrencia es del 10,2%.

Estados de mar tipo marejadilla tampoco presentan estacionalidad y se asocian a vientos del tercer, primer y cuarto cuadrante. Su porcentaje de ocurrencia es del 16,6%.

El 49,1% de los estados de mar son del tipo rizada, asociados a vientos en promedio de 18 nudos de velocidad.

9. SITIOS O FRENTE DE ATRAQUE

- **Rampa Nueva (Weste):**

Longitud : 109 metros.
Ancho : 20 metros.
Orientación : 022.5° - 202.5° (NNE – SSW).

- **Rampa Antigua (Este):**

Longitud : 73 metros.
Ancho : 20 metros.
Orientación : 022.5° - 202.5° (NNE – SSW).

10. TERMINALES MARÍTIMOS

No corresponde.

11. CONDICIONES LÍMITES PARA LAS NAVES

- Eslora máxima : 77 metros.
- Calado máximo : 2.2 metros.
- Manga máxima : 18,08 metros.
- Desplazamiento máximo : 1.622,50 ton.

12. CONDICIONES ESPECÍFICAS DE OPERACIÓN EN LA INSTALACIÓN PORTUARIA

12.1. Atraque, Desatraque, Amarre, Largada y Fondeo:

Las embarcaciones realizan el cruce de la Primera Angostura, dependiendo del estado de la marea, poniendo los schottel, funcionando con el ángulo adecuado para vencer el abatimiento que produce la corriente, dependiendo si se encuentra en llenante o vaciante. Esto produce un efecto visual de rumbo que llega a ser casi paralelo a la costa para remontar la corriente y luego de efectuado el cruce, cambiar la proa hacia las instalaciones, en la medida que disminuyen los efectos de la corriente.

En general, la aproximación final se efectúa con la proa casi perpendicular a la rampa, con muy baja velocidad, que se logra con la extraordinaria capacidad de maniobrabilidad que tiene su múltiple maquinaria, compuesta por cuatro hélices schottel, ubicadas en cada extremo de la embarcación, con potencias de 280 a 365 HP en cada motor.

La forma de realizar las maniobras, no permite la utilización de señalización marítima del tipo enfilaciones, requiriéndose sólo la indicación del punto de arribo a la rampa, el que se encuentra señalizado en el caso de la antigua rampa de Bahía Azul, su emplazamiento se encuentra señalizado por las luces verde y roja en la parte superior de la rampa y las luminarias del camino de acceso a la rampa. En la nueva rampa de Bahía Azul, su emplazamiento se encuentra señalizado por el camino de luminarias que dan acceso a ella y por dos focos que iluminan la cubierta de la rampa.

12.2. Bandas de atraque:

Las naves cuentan con dos portalones ubicados a proa y popa de éstas, los cuales se posan sobre la rampa.

12.3. Maniobras simultáneas:

No autorizadas.

12.4. Maniobras de abarloomiento:

No autorizadas.

12.5. Rancho de naves:

No autorizadas.

13. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

No corresponde.

14. LIMITACIONES OPERACIONALES

14.1 Maniobras diurnas/nocturnas:

24 horas.

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

Ejecución de maniobras : 40 Nudos.
Faenas carga descarga : 40 Nudos.
Permanencia en rampa : 40 Nudos.

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

Ejecución de maniobras : 0.5 metros.
Faenas carga descarga : 0.5 metros.
Permanencia en rampa : 0.5 metros.

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

Sin Restricción.

14.5 Visibilidad (en Kms.):

Ejecución de maniobras : 500 metros
Faenas carga descarga : Sin restricción
Permanencia en rampa : Sin restricción

15. SERVICIOS DE APOYO A LAS MANIOBRAS

- Cartas Náuticas: SHOA N° 11500 Y N° 11600.
- Uso de prácticos: No corresponde.
- Uso de remolcadores: No corresponde.

16. SITUACIONES ESPECIALES

16.1. Acciones ante condición de “Tiempo Variable”:

Todo el personal que transita sobre cubierta de los transbordadores deberá hacerlo con chaleco salvavidas puesto.

Se suspenden las faenas de combustible y trabajos de soldadura sobre cubierta de los transbordadores.

Mantener escucha permanente en canal 16 VHF.

16.2. Acciones ante anuncio de “Mal Tiempo”:

Ante un anuncio de mal tiempo difundido por la Autoridad Marítima Local, el Capitán de cada transbordador (Ferry) deberá instruir a su tripulación, adoptando las medidas de seguridad necesarias para efectuar embarco y desembarco de pasajeros y rodados en forma segura.

16.3. Acciones ante condición de “Mal Tiempo”:

Se mantienen las restricciones de la condición de tiempo variable.

Se suspenderá el cruce en primera angostura siempre y cuando, las condiciones de corriente, viento y mar, no permitan a los transbordadores navegar y maniobrar en las rampas para embarco/desembarco de rodados y pasajeros en forma segura.

16.4. Acciones ante condición de “Temporal”:

Se suspenden las maniobras de embarque de pasajeros y rodados, debiendo los transbordadores ir a fondear a lugar seguro, manteniendo vigilancia en maniobra de fondeo.

16.5. Acciones ante condición de “Marejadas”:

Cuando la altura del oleaje sea superior a 1,0 mt. de altura se suspenderá el tráfico de embarcaciones en el cruce de la primera angostura, debiendo los transbordadores ir a fondear a lugar seguro, manteniendo vigilancia en la maniobra de fondeo.

16.6. Acciones ante condición de “Cerrazón de Niebla”:

Cuando se establezca cierre de puerto por cerrazón de niebla, se suspenderán las maniobras en las rampas de conectividad y el cruce de ferry's en Primera Angostura.

17. OTRAS INFORMACIONES

17.1.-Resoluciones S.H.O.A que aprueben Estudios Oceanográficos y Batimétricos:

- Resolución D.S.H.O.A. Ord. N° 13.270/04/253 Vrs, de fecha 30 de noviembre de 2004, que “Aprueba Estudio Oceanográfico, realizado por el Instituto Nacional de Hidráulica de la XII Región”.
- Resolución D.S.H.O.A. Ord. N° 13.250/07/27 Vrs, de fecha 07 de Diciembre de 2004, Considérese “Con valor Hidrográfico” el Estudio Batimétrico realizado por el Instituto Nacional de Hidráulica, en la Zona de Primera Angostura, Estrecho de Magallanes, XII Región.

17.2.- Resolución que aprueba Estudio de Maniobrabilidad:

- a) Resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.600/1139 Vrs, de fecha 26 de agosto de 2005, que “Aprueba el denominado Estudio de Maniobrabilidad Rampas Punta Delgada y Bahía Azul, XII Región.
- b) Resolución C.P.P.D. ORD N° 12.600/70/Vrs., de fecha 05 de septiembre de 2019, que “Aprueba el Informe de Operación para Rampas en Primera Angostura, Punta Delgada y Bahía Azul, Región de Magallanes y Antártica Chilena”, Versión 1, Corr. 4, agosto 2019.

18. CONTACTOS:

Capitanía de Puerto de Punta Delgada:

Fono : +56 61 2201189
Dirección : Punta Delgada s/n
E-mail : opercpdel@directemar.cl

Dirección de Obras Portuarias:

Fono-Fax : +56 61 2612001 / +56 61 2612002.
Dirección : Croacia 722, 7° Piso, Punta Arenas.
E-mail : jorge.valdebenito@mop.gov.cl

Operaciones Punta Delgada Transbordadora Austral Broom:

Fono : 61-2728100
Dirección : Punta Delgada s/n
E-mail : oficinadelgada@tabsa.cl

Operaciones Bahía Azul Transportes Tierra del Fuego:

Fono : +569 62474380
Dirección : Bahía Azul s/n
E-mail : vherrera@ttdf.cl

19. OTRAS INFORMACIONES QUE EL CAPITÁN DE PUERTO ESTIME DE INTERÉS

- a) Los Capitanes al mando de las naves que operen en las rampas de conectividad de Punta Delgada y Bahía Azul Este/Weste, ubicadas en Primera Angostura, deberán contar con la autorización que corresponda para que puedan maniobrar “Sin Emplear el Servicio de Practicaje”, de acuerdo a lo establecido en Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° O-80/019, de fecha 17 de febrero de 2017.
- b) Las naves que se encuentren sobre máquina y a la espera de ingresar y hacer uso de una rampa, deberá mantenerse a no menos de 2 cables de distancia, objeto mantener áreas de trabajo seguro, manteniendo libres áreas de maniobra de la nave que se encuentra en faenas de embarque y desembarque de pasajeros y rodados.
- c) Los Capitanes al mando de las naves que operen en las rampas de conectividad de la Primera Angostura, Punta Delgada y Bahía Azul Este/Weste, deberán en todo momento tener presente las condiciones de marea (pleamar/bajamar), corrientes, vientos etc., y las características de diseño de cada rampa en particular, objeto maniobrar de forma segura en todo momento y sin poner en riesgo la seguridad de la nave y sus pasajeros.
- d) No está permitida la permanencia de camiones, grúas o vehículos en general sobre la rampa, salvo casos debidamente autorizados por la Autoridad Marítima Local. Aquellos que requieran efectuar algún tipo de espera, deberán hacerlo en la explanada habilitada para tal efecto.
- e) Queda prohibido realizar trabajos o faenas durante la navegación que afecten a la seguridad de los pasajeros o vehículos (trabajos en caliente, mantención de motores, pintado, etc.).

- f) En el caso de transporte de mercancías peligrosas (camiones con combustible, gas, explosivos, etc.) estos se deberán considerar como viaje especial, separado de pasajeros y rodados, dando cumplimiento a lo establecido en Resolución Local C.P.P.D. ORD. N° 12.000/18 Vrs., de fecha 19 de julio de 2019, la cual "Dicta instrucciones para el transporte de cualquier tipo de vehículos cargados con mercancías peligrosas y/o de receptáculos vacíos que han transportado mercancías peligrosas, en vehículos".
- g) Los Capitanes al mando de las naves que operen en las rampas de conectividad de Punta Delgada y Bahía Azul Este/Weste, deberán extremar las medidas de seguridad y estar atentos cuando procedan a embarcar vehículos con carga pesada o sobredimensionada, objeto evitar accidentes. Para lo cual el oficial a cargo de efectuar el embarque en tierra, deberá coordinar con los conductores de los vehículos antes de ingresar a la rampa.
- h) Los Capitanes deberán mantener en todo momento la rampa de acceso de la nave expedita y efectuar el embarque y/o desembarque una vez que esta se encuentre totalmente apoyada.
- i) No se podrá efectuar faenas de combustible con los transbordadores apoyados en la rampa. Para realizar este tipo de faenas deberán embarcar los camiones abastecedores y fondear a la gira, de acuerdo a lo establecido en Resolución Local C.P.P.D. ORD. N° 12.000/17, de fecha 19 de julio de 2019, la que "Dispone instrucciones para la ejecución de faenas de combustible en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Punta Delgada".
- j) El primer piloto y los tripulantes que estén involucrados en la faena de embarco y desembarco de pasajeros y rodados, deberán cubrir con equipo de protección personal, tales como: casco de seguridad, zapatos de seguridad, guantes de trabajo, chalecos o ropa con cinta reflectante para las maniobras nocturnas y ropa de abrigo apropiada cuando las condiciones climáticas lo exijan.
- k) Para las faenas de embarque y desembarque se deberá dar cumplimiento a lo establecido en Resolución Local C.P.P.D. ORD. N° 12.000/04, de fecha 26 de julio de 2016, la cual "Dispone procedimientos para embarque, traslado y desembarque de pasajeros y rodados en el cruce de la primera angostura del Estrecho de Magallanes (Rampas Punta Delgada y Bahía Azul)".

DERÓGASE, la Resolución C.P.P.D. ORD. N° 12.000/2, de fecha 08 de junio de 2017.

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

(ORIGINAL FIRMADO)

**MARIO URRUTIA ITURRA
SUBOFICIAL MAYOR
CAPITÁN DE PUERTO DE PUNTA DELGADA**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- D.R.O.P. (M.).
- 2.- TABSA.
- 3.- TRANSPORTES TIERRA DEL FUEGO.
- 4.- C.J. IIIª Z.N.
- 5.- D.I.M. y M.A.A.
- 6.- D.S.O.M.
- 7.- G.M. PUNTA ARENAS.
- 8.- ARCHIVO.