

C.P. P.D. ORDINARIO N° 12.000/201/ Vrs.

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL  
TERMINAL MARÍTIMO GREGORIO, PUNTA  
DELGADA.**

**PUNTA DELGADA, 11 DE MAYO DEL 2022.**

**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; el D.L. (M.) 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, 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, modificado por D.S. N° 391, de fecha 17 de octubre de 2019, que Fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y establece las Capitanías de Puerto y sus respectivas jurisdicciones; la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° A-31/002, de fecha 6 de diciembre de 2018 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

**RESUELVO:**

**1. HABILÍTESE,** la operación de la siguiente instalación portuaria:

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

Terminal Marítimo Gregorio.

**b.- Descripción General.**

Terminal Marítimo Multiboyas que efectúa transferencia de productos líquidos, destinado a recibir, almacenar, preparar y embarcar petróleos crudos y productos limpios derivados, por medio de tres líneas submarinas.

Su sistema de amarre actual, está constituido por tres boyas metálicas, color naranja internacional, 3 rejeras y boyarines indicativos de rejeras, que permiten el amarre de buques petroleros.

**c.- Ubicación Geográfica.**

Se encuentra ubicado en el Estrecho de Magallanes, al SW de la Bahía Gregorio, en Puerto Sara y a 120 Km al NE de Punta Arenas, en la Comuna de San Gregorio, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 52° 48' 16,20" S.

Longitud : 070° 59' 46,93" W.

**Ref.:** Carta SHOA N° 11500, Estrecho de Magallanes, Bahía Gente Grande a Primera Angostura, Edición 1991 y N° 11512, Edición 2012.

**d.- Propietario.**

Empresa Nacional del Petróleo de Magallanes.

**e.- Zona de Espera de Prácticos.**

**1) Gregorio**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 52° 38' 22" S. / Long. 070° 11' 17" W.
- 2) Lat. 52° 38' 22" S. / Long. 070° 09' 30" W.
- 3) Lat. 52° 38' 52" S. / Long. 070° 09' 30" W.
- 4) Lat. 52° 38' 52" S. / Long. 070° 11' 17" W.

**2) Área de Desembarco de Prácticos - Terminal Marítimo Petrolero de Gregorio**

Un área delimitada por los siguientes puntos geográficos:

- 1) Lat. 52° 39' 00" S. / Long. 070° 11' 24" W.
- 2) Lat. 52° 39' 00" S. / Long. 070° 09' 24" W.
- 3) Lat. 52° 38' 12" S. / Long. 070° 09' 24" W.
- 4) Lat. 52° 38' 12" S. / Long. 070° 11' 24" W.

**Ref.:** Carta SHOA N° 11500, Estrecho de Magallanes, Bahía Gente Grande a Primera Angostura, Edición 1991 y N° 11512, Edición 2012.

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

La zona de fondeo a la gira, es la misma utilizada como zona de espera de prácticos por ser considerada una zona segura para el fondeo de naves. Sin embargo, se deben tener en cuenta 2 puntos de fondeo, los que deben ser tomados con la autorización de la Autoridad Marítima Local:

- Punto "A": Al 060° - 1,0 millas.
- Punto "B": Al 070° - 1,9 millas de Punta Cabo Gregorio.

**Ref.:** Carta SHOA N° 11500, Estrecho de Magallanes, Bahía Gente Grande a Primera Angostura, Edición 1991 y N° 1512, Edición 2012.

**g.- Límites del Puerto.**

Es el área interior que se forma entre el paralelo 52° 40' 00" S y los meridianos 070° 08' 00" W y 070° 12' 42" W.

**Ref.:** Carta SHOA N° 11500, Estrecho de Magallanes, Bahía Gente Grande a Primera Angostura, Edición 1991 y N° 1512, Edición 2012.

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

**1) Vientos:**

El régimen de vientos es muy intenso, con magnitudes medias mensuales de 10 a 15 nudos y máxima mensual de 60 a 66 nudos, los vientos máximos no presentan una tendencia tan definida en cuanto a su ciclo anual, ya que existen picos de intensidad máxima para los meses de enero, marzo, agosto y octubre, siendo estos dos últimos los más importantes. Lo anterior indicaría que si bien en verano, se podrían presentar las mayores intensidades medias del viento, en invierno podrían aparecer fuertes rachas, incluso mayores que las que se presentan en verano. La dirección predominante del viento es del oeste tanto para los vientos medios, como para los vientos máximos.

Del análisis del ciclo diario del viento se obtiene que este incrementa su intensidad media a partir de las 07:00 horas en forma progresiva hasta las 14:00 horas (10 a 15 nudos), rolando aproximadamente desde los 320° hasta los 250°, de ahí en adelante, comienza una progresiva disminución en su intensidad media y rolando nuevamente entre los 250° y los 320° aproximadamente. La presencia de este fenómeno es parte de un comportamiento típico de vientos desarrollados en zonas costeras, ya que se asocian al ciclo de calentamiento-enfriamiento del mar y la tierra, produciéndose gradientes térmicos entre las temperaturas de la tierra y la temperatura superficial del mar.

**2) Corrientes:**

La intensidad de la corriente máxima registrada en reflujo (occidente a oriente) es de 2,65 nudos, mientras que en flujo (oriente a occidente) presenta mayor intensidad llegando casi al doble.

Las corrientes tienen una dirección en el eje NNE – SSW, con sus flujos y reflujos paralelos a la línea de la costa del sector. Debe tenerse presente que las corrientes de flujo y reflujo continúan corriendo hasta 3 horas después de haberse producido la plea o la bajamar; o en otras palabras, que la corriente de flujo principal se inicia 3 horas antes de la plea y sigue su curso hasta 3 horas después. Del mismo modo, un fenómeno idéntico ocurre con la bajamar de reflujo.

- Marea llenante, hacia el SSW, máxima 2,67 nudos, promedio 1,5 nudos (flujo).
- Marea vaciante, hacia el NNE, máxima 1,3 nudos, promedio 0,5 nudos (reflujo).
- Corriente promedio (residual) 1 nudo.

**3) Olas:**

El oleaje que afecta realmente a la operatividad del Terminal corresponde al producido por vientos de componente E, dada la mayor extensión de superficie de mar donde actúa el viento (fetch), los cuales tienen un bajo porcentaje de ocurrencia.

**4) Mareas:**

El régimen de mareas es del tipo semi-diurno, con desigualdad diaria, es decir, dos pleamares y dos bajamares diarias, pero con distintas amplitudes.

El comportamiento mareal se puede caracterizar con los siguientes parámetros:

<b>Altura de Marea</b>	<b>NMM (m)</b>
Mayor Pleamar	+2,56
Media de las mayores pleamares	+1,68
Media de las pleamares	+1,61
Nivel medio del mar	+0,00
Media de las bajamares	-1,29
Media de las menores bajamares	-1,53
Media de reducción de sondas	-2,29

**5) Tipo de fondo**

El tipo de fondo es de fango y conchuela.

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

**1) Muelle de Carga Bahía Gregorio.**

Inhabilitado por Resolución C.P. P.D. ORD. N° 12.600/87 VRS., de fecha 18 de diciembre de 2018.

**2) Embarcadero (pasarela)**

Autorizado sólo para el embarque de prácticos y personal relacionado con las naves que operan en el Terminal Marítimo.

**j. - Terminales Marítimos.**

**1) Boyas**

- **N° 1 (Aleta Estribor):** Latitud 52° 37' 43,24" S. / Longitud 070° 11' 15,00" W.
- **N° 2 (Centro Popa) :** Latitud 52° 37' 46,11" S. / Longitud 070° 11' 08,73" W.
- **N° 3 (Aleta Babor) :** Latitud 52° 37' 02,14" S. / Longitud 070° 11' 06,72" W.

**2) Rejeras**

- **De Babor (a la cuadra del castillo de Babor).**  
Latitud: 52° 38' 03,11" S. / Longitud: 070° 11' 13,86" W.
- **Rejera 1 Estribor (a la cuadra del castillo de Estribor).**  
Latitud: 52° 37' 45,40" S. / Longitud: 070° 11' 40,32" W.
- **Rejera 2 Estribor (a la amura de Estribor).**  
Latitud: 52° 37' 47,98" S. / Longitud: 070° 11' 39,61" W.

### 3) Líneas Rígidas Submarinas

- **Línea 1** : 1.025,19 metros con 11 flexibles de 12".
- **Línea 2** : 1.042,92 metros con 11 flexibles de 12".
- **Línea 3** : 1.500,92 metros con 2 flexibles de 12" y 10 flexibles de 10".

**Ref.:** Carta SHOA N° 11500, Estrecho de Magallanes, Bahía Gente Grande a Primera Angostura, Edición 1991 y N° 1512, Edición 2012.

#### k.- Condiciones Límites para las Naves.

- **Eslora Máxima** : 250 metros.
- **Calado Máximo** : 14,9 metros.
- **Manga Máxima** : 43 metros.
- **Desplazamiento Máximo** : 75.000 toneladas.

#### - Condiciones o Restricciones particulares:

Cuando se reciba un aviso de Mal Tiempo y/o un pronóstico de viento superior a 45 nudos, el buque deberá salir en la estoa más próxima, respetando los parámetros máximos de maniobras indicados en la letra n) de la presente resolución.

#### l.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria.

##### 1) Maniobra de amarre:

Mientras el capitán de la nave intercambia informaciones con los dos prácticos embarcados, el remolcador de proa será tomado por la amura de babor, mientras que el de popa por la aleta de la misma banda, ambos atentos a las órdenes que emanen del práctico a cargo de la maniobra. La posición de amarre de los remolcadores por la banda babor permite maniobrar con seguridad en las cercanías de los flexibles del terminal, que quedaran por estribor.

La nave, con sus remolcadores acompañando, se dirige hacia el terminal navegando con golpes de máquina para no sobrepasar los 3 nudos de velocidad, enfilando las balizas A-A1 (color rojo) con rumbo 338°, gobernando acorde al viento, corriente y marejada reinante a fin de prevenir el abatimiento, ayudándose con los remolcadores, ambas anclas a la pendura y sumergidas, listas a fondear, comenzando a disminuir la viada a medida que se acerca al punto de fondeo del ancla de babor.

Al demarcar desde el puente las balizas E-E1 (color verde), al 247° (para esloras de 228 a 250 metros), y las balizas C-C1 (color blanco), al 258° (para esloras de 183 metros); con una viada entre 2 y 1,5 nudos disminuyendo y enfilado al rumbo 338°, se fondea el ancla de babor con 4 paños de cadena en el agua, iniciando un giro a babor hacia el rumbo 310° (28° de caída a babor), con ayuda de ambos remolcadores, buscando la enfilación B-B1 (color verde).

Una vez el ancla de babor comience a trabajar se deberá filar cadena procurando siempre en mantenerla estirada, con una viada no mayor a 1,5 nudos, entregando en forma controlada, paño a paño, hasta llegar al 9 o el 10

en cubierta. Debido a la diferencia de manga de las naves tipos, que alcanza los 10 metros, se debe enfilear B-B1 con la banda de estribor para la nave de 239 metros y el centro para las naves de 228 y 180 metros.

Al demarcar desde el puente la enfilación D-D1 (color rojo), al 241° (para esloras de 228 a 250 metros), con el buque prácticamente detenido y enfileado al rumbo 310°, con las variantes de la manga indicadas anteriormente, se fondea el ancla de estribor con 4 paños de cadena y se comienza a virar inmediatamente el ancla de babor hasta el paño 6, entregándole, consecuentemente, al ancla de estribor hasta el mismo número de paños. Se deberá controlar la viada atrás con la máquina y/o los remolcadores, dependiendo de las condiciones del viento y corriente reinantes, buscando la enfilación final del buque F-F1 (color amarillo), al 233°. En el caso de la nave de 180 metros, el ancla de estribor deberá fondearse cuando se demarque desde el puente la misma enfilación final F-F1 (color amarillo), al 232°/233° y siguiéndose el mismo procedimiento indicado anteriormente para las otras naves.

Al estar la nave con una proa cercana a la enfilación F-F1, proa 232°/233°, se continuará arriando ambas cadenas desplazándola hacia popa con golpes de máquina y/o con la ayuda de ambos remolcadores, hasta llegar a unos 50 metros de la Boya N° 3, procediéndose a pasar 4 espías con la lancha de apoyo, simultáneamente. En seguida se procederá a pasar 4 espías a cada una de las boyas restantes, primero la central (Boya N° 2) y luego la de la aleta de estribor (Boya N° 1).

Una vez pasada todas las espías, con la ayuda de winches y remolcadores se llevará el buque a la posición de carga establecida, dejando todas las espías trabajando parejas, con las boyas inclinadas 20°, y con ambas cadenas trabajando con media fuerza hacia sus respectivas amuras. A continuación, se procederá a pasar ambas rejeras del castillo y finalmente la rejera de amura estribor.

Al quedar la nave segura, con todas sus amarras, rejeras y cadenas trabajando (ambas con 8 o 9 paños), se ordenará largar los remolcadores y podrán ser despachados. Se dará para final a la máquina y se desembarcarán los prácticos, dando por finalizada la maniobra de atraque.

## **2) Maniobra de Desamarre:**

Una vez embarcados ambos prácticos e intercambiadas las informaciones de rigor con el capitán de la nave y conociendo exactamente las variables del viento y corriente, la cual irá disminuyendo desde un máximo de 1 nudo a la estoa, se inicia la maniobra de desamarre tomando los remolcadores por la amura y aleta de babor. Primeramente, se largará la rejera de amura estribor y posteriormente las del castillo de babor y estribor. Se lascará cadena para disminuir la tensión de las espías largándolas en orden inverso al efectuado durante el amarre, vale decir, primero la boya de estribor (Boya N° 1), con lo que el buque se desplazará hacia babor, separándose del terminal, por la tensión de las otras boyas, posteriormente la boya central (Boya N° 2) y finalmente, la boya de babor (Boya N° 3). Los remolcadores permitirán mantener la nave en la posición deseada por el práctico. Una vez a bordo, las espías de la última boya se comenzarán a virar ambas cadenas.

Una vez ambas anclas arriba y claras se largarán ambos remolcadores, se dará máquina iniciándose la salida del terminal con rumbo general sur, desembarcándose los prácticos y finalizando la maniobra.

**3) Banda de Atraque:**

La orientación de la proa de la nave amarrada deberá ser siempre al 232°/233°, quedando la banda de estribor hacia las instalaciones del Terminal, para la conexión de flexibles.

**4) Maniobras de Abarloamiento:**

No autorizadas.

**5) Maniobras Simultáneas:**

No autorizadas.

**6) Rancho de Naves:**

La ejecución de Faenas de Bunkering para naves en el Terminal Marítimo, deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en la Circular Marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-31/002, de fecha 15 de junio de 2020, "Establece norma para efectuar operaciones seguras de transferencias de combustibles líquidos marinos para el consumo interno de los buques (BUNKERING)".

**7) Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de maniobras de amarre/atraque (anclas/espías):**

La nave, de acuerdo a sus características, para la ejecución de maniobras en el terminal, deberá contar con los elementos de maniobra, indicados en Estudio de Maniobrabilidad y Adenda al Estudio de Maniobrabilidad del Terminal Marítimo Gregorio.

**m.- Ayudas a la Navegación.**

**1) Tipo : Enfilación de Aproximación.  
Cantidad : 2.**

a) Enfilación de aproximación N° "A-A1", rumbo 338°.

Baliza anterior: "A1".

Baliza posterior: "A".

Ubicación:

Baliza Anterior : Lat.: 52° 37' 23,77" S. / Long.: 070° 11' 49,40" W.

Baliza Posterior : Lat.: 52° 37' 23,62" S. / Long.: 070° 11' 49,46" W.

Descripción: Panel diurno rectangular, blanco con franja central vertical roja, luz fija color rojo, alto 4,8 m y ancho 2,4 m. indicará el track de aproximación al punto de fondeo ancla de babor, para naves mercantes de 180-250 metros de eslora.

- b) Enfilación de aproximación N° "B-B1", rumbo 310°.  
Baliza Anterior: "B1".  
Baliza Posterior: "B".  
Ubicación:  
Baliza Anterior : Lat.: 52° 37' 36,92" S. / Long.: 070° 12' 6,82" W.  
Baliza posterior : Lat.: 52° 37' 36,98" S. / Long.: 070° 12' 6,81" W.  
Descripción: Panel diurno rectangular, blanco con franja central vertical roja, luz fija color verde, alto 4,8 m y ancho 2,4 m. Indicará el track de aproximación al punto de fondeo ancla de estribor, para naves mercantes de 180-250 metros de eslora.

**2) Tipo : Enfilación de Fondeo.**  
**Cantidad : 4.**

- a) Enfilación de Fondeo: N° "C-C1", rumbo 258°.  
Baliza Anterior: "C1".  
Baliza Posterior: "C".  
Ubicación:  
Baliza Anterior : Lat.: 52° 38' 09,80" S. / Long.: 070° 12' 25,28" W.  
Baliza Posterior: Lat.: 52° 38' 09,76" S. / Long.: 070° 12' 25,27" W.  
Descripción: Panel diurno triangular, blanco con franja central vertical roja, luz fija color blanco, alto 2,2 m y ancho 2,3 m. Indicará el punto de fondeo del ancla de babor, para naves mercantes de 180 metros de eslora.
- b) Enfilación de Fondeo: N° "D-D1", rumbo 241°.  
Baliza Anterior: "D1".  
Baliza Posterior: "D".  
Ubicación:  
Baliza Anterior : Lat.: 52° 38' 18,25" S. / Long.: 070° 12' 29,16" W.  
Baliza Posterior: Lat.: 52° 38' 18,31" S. / Long.: 070° 12' 29,04" W.  
Descripción: Panel diurno triangular, blanco con franja central vertical roja, luz fija color rojo, alto 2,2 m y ancho 2,3 m. Indicará el punto de fondeo del ancla de estribor, para naves mercantes de 230-250 metros de eslora.
- c) Enfilación de Fondeo: N° "E-E1", rumbo 247°.  
Baliza Anterior: "E1".  
Baliza Posterior: "E".  
Ubicación:  
Baliza Anterior : Lat.: 52° 38' 23,30" S. / Long.: 070° 12' 31,88" W.  
Baliza Posterior: Lat.: 52° 38' 23,32" S. / Long.: 070° 12' 32,05" W.  
Descripción: Panel diurno triangular, blanco con franja central vertical roja, luz fija color verde, alto 2,2 m y ancho 2,3 m. Indicará el punto de fondeo del ancla de babor, para naves mercantes de 230-250 metros de eslora.
- d) Enfilación de Fondeo: N° "F-F1", rumbo 233°.  
Baliza Anterior: "F1".  
Baliza Posterior: "F".  
Ubicación:  
Baliza Anterior : Lat.: 52° 38' 24,14" S. / Long.: 070° 12' 31,57" W.  
Baliza Posterior: Lat.: 52° 38' 24,16" S. / Long.: 070° 12' 31,62" W.



Descripción: Panel diurno triangular, blanco con franja central vertical roja, luz fija color amarillo, alto 2.2 m / ancho 2.3 m. Posición lateral final del buque amarrado.

- Corrimiento máximo al terminal anterior (F).
- Corrimiento máximo al terminal posterior (F1).

**n.- Limitaciones Operacionales.**

**Atraque/Desatraque:** Diurnas y Nocturnas.

Maniobras	Visib.	Viento	Olas	Corrientes
	Mínima	Dirección-Velocidad	Tipo-Altura	Dirección-Velocidad
<b>Amarre</b>	Hasta 3 kms.	Hasta 20 nudos del 3° y 4° cuadrante. Hasta 10 nudos del 1° y 2° cuadrante.	0,5 metros con un periodo de 10 segundos.	Hasta 1 nudo de cualquier dirección.
<b>Faenas de Carga y/o descarga</b>	Sin restricción.	Hasta 30 nudos de cualquier componente.	Hasta 1,25 metros / Mar Marejada.	Sin restricción.
<b>Detención de faenas de carga y/o descarga</b>	Sin restricción.	Sobre 30 nudos de cualquier componente.	Entre 1,25 a 2,5 metros / Mar Marejada.	Sin restricción.
<b>Desconectar brazos y/o flexibles</b>	Sin restricción.	Sobre 30 nudos de cualquier componente.	Entre 1,25 a 2,5 metros / Mar Marejada.	Sin restricción.
<b>Desamarre</b>	Hasta 3 kms.	Hasta 20 nudos del 3° y 4° cuadrante. Hasta 10 nudos del 1° y 2° cuadrante.	0,5 metros con un periodo de 10 segundos.	Hasta 1 nudo de cualquier dirección.

**ñ.- Servicios de Apoyo a las Maniobras.**

**1) Cartas náuticas:**

Carta SHOA N° 11000, N° 11500 y N° 11512.

**2) Uso de Prácticos:**

Es obligatorio el uso de dos prácticos para todas las maniobras.

El cuerpo de prácticos asignado a la maniobra, deberá verificar previo a la maniobra, que todos los elementos de apoyo se encuentren operativos y funcionando correctamente.

**3) Uso de Remolcadores:**

Empleo de 2 remolcadores de apoyo, de propulsión ASD de 66 toneladas de bollard pull, como mínimo y que cuenten con winche de tensión constante, para todas las maniobras.

Considerando lo que demora un remolcador en desplazarse desde Punta Arenas a Gregorio y lo repentino con que se presentan los vientos fuertes, deberá mantenerse en el Terminal Marítimo un remolcador y una lancha, durante toda la estadía de la nave, objeto asistir a la nave ante un zarpe de emergencia.

**4) Lanchas de Apoyo:**

Se emplearán lanchas de apoyo para el amarre y desamarre:

Se utilizará 1 lancha de apoyo para las maniobras diurnas y 2 lanchas para las maniobras nocturnas, con dotación mínima de 4 tripulantes por lancha.

Las lanchas deben tener como mínimo 5 toneladas de bollard pull, con foco busca boyas y con maniobrabilidad suficiente, que le permita pasar y recibir espías en forma segura y eficiente.

Una de ellas será empleada para iluminar las boyas cuando los amarradores estén trabajando sobre ellas.

El personal de tripulantes que se desempeña a bordo de las lanchas de apoyo y sobre las boyas de amarre, deberá estar provisto de ropa de abrigo adecuada para esta zona y ante una eventual caída al mar, con luz, cinta reflectante y sistema autoflotante incorporado que además le permita la movilidad adecuada.

**5) Uso de Boyas, Rejeras y Líneas Rígidas Submarinas:**

Será responsabilidad de la respectiva instalación portuaria que, los ganchos de las boyas se encuentren en buen estado de conservación y mantengan las capacidades para las que fueron diseñadas y aprobadas. En este contexto, los esquemas de amarre deberán considerar los esfuerzos que sobre estos elementos de maniobra ejercerá la nave con las condiciones meteorológicas imperantes y pronosticadas.

**6) Uso de PPU:**

EL Terminal Marítimo Gregorio, debe proporcionar la unidad PPU a los Prácticos designados, para navegación electrónica que permita comprobar el fondeo visual, distancia y velocidad de aproximación al terminal, efecto de la corriente, entre otras ayudas. Las cuales deberán estar debidamente actualizadas y cargadas.

**7) Estaciones Meteorológicas:**

Instalación de dos estaciones meteorológicas ubicadas en muelle y enfilación de entrada y un correntómetro y medidor de olas cercano al extremo del rígido, para contar con datos en tiempo real.

**8) Personal de Apoyo Faena de conexión:**

El personal que efectúa labores de conexión y desconexión de flexibles para la faena de carga/descarga de combustibles en el Terminal Marítimo Multiboyas, deberá, para el desempeño de sus funciones contar con los cursos de formación correspondientes y con "Permiso de Embarco como Operador de Conexión", otorgado por la Autoridad Marítima.

**o.- Situaciones Especiales.**

Ante condiciones de tiempo adversas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Punta Delgada, se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución C.P. P.D. Ord. N° 12.000/23, de fecha 27 de abril de 2021, "Plan Subsidiario de Mal Tiempo de la Capitanía de Puerto de Punta Delgada".

**p.- Otras Informaciones.**

**1) Resolución SHOA que aprueba Estudio Batimétrico:**

Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13.250/40, de fecha 24 de septiembre de 1999, que "Aprueba Estudio Oceanográfico y Batimétrico.  
Fecha de última batimetría: 17 de junio de 1998.

**2) Resoluciones que aprueban Estudio de Maniobrabilidad:**

- Resolución D.I.M. Y M.A.A. Ord. N° 12.600/1515, de fecha 2 de noviembre de 2004, que "Aprueba el Estudio de Maniobrabilidad del Terminal Marítimo de Bahía Gregorio".
- Resolución D.I.M. Y M.A.A. Ord. N° 12.600/03/960 Vrs., de fecha 26 de julio de 2018, que "Aprueba Adenda al Estudio de Maniobrabilidad del Terminal Marítimo de Bahía Gregorio".

**3) Estudio de Señalización Marítima:**

Con fecha 29 de mayo de 2019, se autoriza el balizamiento del Terminal Marítimo Multiboyas Gregorio.

**4) Certificado de Seguridad.**

Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo A-N° 1582175, válido hasta el 31 de agosto de 2024.

**5) Certificación Código PBIP.**

Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria A-N° 1622809, válido hasta el 18 de marzo de 2025.

**q.- Contactos.**

**Capitanía de Puerto de Punta Delgada.**

Dirección : Punta Delgada s/n.

Teléfono : +56 61 2201189.

Email : [inmarcpdel@directemar.cl](mailto:inmarcpdel@directemar.cl)

**Terminal Multiboyas Bahía Gregorio.**

Teléfono : +56 61 2298957

Celular : +56 9 76142506

Email : [aarancibian@mag.enap.cl](mailto:aarancibian@mag.enap.cl) / [fneira@mag.enap.cl](mailto:fneira@mag.enap.cl)

**r.- Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés.**

- 1) Antes del arribo de una nave, el operador del Terminal Marítimo, será responsable de verificar el cumplimiento y operatividad de todos los elementos de apoyo que participan en las maniobras.
- 2) Las maniobras de amarre y desamarre deberán ser programadas para iniciar 1,5 horas antes y hasta 1,5 horas después de la estoa respectiva. Iniciándose con una corriente máxima de flujo o reflujo de 1,5 nudos antes de llegar a la estoa, esto significa que la maniobra de fondeo de la primera ancla se efectuará con un máximo de 1 nudo de corriente de flujo o reflujo.
- 3) Todas las embarcaciones que participen en las maniobras, deben disponer de equipo VHF para comunicaciones, con el objeto de asistir a la nave durante las maniobras.
- 4) De conformidad a lo establecido en el D.L. (M) N° 2.222, Ley de Navegación, artículos 89° y 90°, corresponderá al Capitán de la nave la responsabilidad en lo concerniente a la seguridad de ella y de su dotación, manteniendo la vigilancia permanente de su maniobra y el cuidado de sus equipos y accesorios, además velará que el embarque y/o desembarque de la carga se efectúe con toda precaución y cuidado durante la permanencia en la instalación.
- 5) ENAP S.A. 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.

**2.- DERÓGASE**, la Resolución C.P.P.D. ORD. N° 12.000/180 Vrs., de fecha 9 de mayo de 2022.

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

**(ORIGINAL FIRMADO)**

**CLAUDIO VILLARROEL GUTIÉRREZ  
SUBOFICIAL MAYOR  
CAPITÁN DE PUERTO DE PUNTA DELGADA**

**DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- ENAP (M.).
- 2.- TABSA.
- 3.- AGENCIAS DE NAVES.
- 4.- DOP XII REGIÓN.
- 5.- C.J. IIIª Z.N.
- 6.- D.S.O.M.
- 7.- D.I.M. Y M.A.A.
- 8.- G.M. DE PUNTA ARENAS.
- 9.- ARCHIVO.