

PÚBLICO

C.P. FIL ORDINARIO N° 12000/6 Vrs.

**DISPONE MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA
EJECUCIÓN DE FAENAS DE BUNKERING
BUQUE-BUQUE EN LA BAHÍA FILDES A
NAVES DE BANDERA CHILENA.**

ISLA REY JORGE, 04 NOV 2025

VISTO: lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. (H.) N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; la Ley de Navegación, D.L. (M.) N° 2.222, de fecha 21 de mayo de 1978 y sus modificaciones; el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, D.S. (M.) N° 1.340 bis, de fecha 14 de junio de 1941; el Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática, D.S. (M.) N° 1, de fecha 6 de enero de 1992; el D.S. (M.) N° 991, de fecha 26 de octubre de 1987, que Fija la Jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y establece las Capitanías de Puerto y sus Respectivas Jurisdicciones; Reglamento de Seguridad para las Instalaciones y Operaciones de Producción y Refinación, Transporte, Almacenamiento, Distribución y Abastecimiento de Combustibles Líquidos, aprobado por D.S. N° 160, del 26 de mayo de 2008; Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, aprobado por D.S. (M) N° 777 de 1978; Circular DGTM y MM O-71/017, de fecha 28 de diciembre de 2021, que establece el cumplimiento de normas de rango legal que exige a las nave, chilena o extranjera, acreditar que cuentan con un seguro u otra garantía financiera, que cubra la responsabilidad civil nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos; Circular DGTM y MM O-31/002, del 15 de junio 2020, que establece normas para efectuar operaciones seguras de transferencia de combustibles líquidos marinos para el consumo interno de los buques (Bunkering); Publicación SHOA N° 3006, Derrotero de la Costa de Chile, Volumen VI, Territorio Antártico; Decreto N° 396 Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente, de fecha 03 de abril de 1995; Ley 21255, Establece el Estatuto Chileno Antártico, de fecha 21 de Agosto de 2020 y teniendo presente las facultades que me confiere la reglamentación marítima vigente,

CONSIDERANDO:

- 1.- Que, las actividades marítimo portuarias han sufrido modificaciones tanto en su desarrollo como en las regulaciones, derivando a nuevas disposiciones en estas materias.
- 2.- Que, conforme lo indicado en el Párrafo IV.- letra F.- de la Circular O-31/002 citada en visto, las faenas de bunkering se someterán adicionalmente a las condiciones y limitaciones que disponga el Capitán de Puerto por motivos de seguridad, protección a las instalaciones, personas y al medio ambiente marino.
- 3.- Que, la Ley N° 21255 mencionada en visto, en su artículo 25, establece que toda la actividad a desarrollarse en la Antártica por nacionales o extranjeros residentes, requerirá la autorización previa de las autoridades competentes indicadas en citada Ley.
- 4.- Que, dado el tiempo transcurrido, algunas disposiciones de la Autoridad Marítima Local han quedado en obsolescencia debido a la promulgación de nuevas normativas con posterioridad, siendo necesaria su actualización.

RESUELVO:

- 1.- **APRUÉBASE** las medidas de seguridad para la ejecución de faenas de Bunkering Buque-Buque a la gira, con el objeto de evitar la contaminación de los cuerpos de aguas y daños al ecosistema antártico, especialmente en las Zonas Antárticas Especialmente Protegidas (ZAEP) de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Bahía Fildes.

I.- ANTECEDENTES.

- 1.- Bahía Fildes es una gran bahía que se desarrolla entre la costa Sur de la isla Rey Jorge y la costa NE de la isla Nelson, formando una ensenada que se interna casi 8 millas en dirección NW. Su entrada de 5 millas permite el ingreso de mar de fondo que se puede generar desde el estrecho Bransfield, como así también existen hielos a la deriva por los glaciales en su interior, los que navegan de acuerdo a como soplan los vientos.
- 2.- Las naves abastecedoras destinadas a realizar faenas de Bunkering deberán encontrarse previamente habilitadas por la Autoridad Marítima, sin que sea necesario una habilitación particular para el Puerto de Bahía Fildes, que ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-31/002, de fecha 15 junio de 2020, Anexo "G" y que cuente con sus certificaciones de acuerdo a lo dispuesto en el Código Polar.
- 3.- Es pertinente hacer presente que el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente, en su artículo 15° establece la necesidad de mantener planes de contingencia para responder oportunamente ante posibles efectos adversos al medio ambiente y en el artículo 16° del mismo acuerdo, indica que: "De conformidad con los objetivos de este Protocolo para la Protección Global del Medio Ambiente Antártico y los Ecosistemas Dependientes y Asociados, las Partes se comprometen a elaborar normas y procedimientos relacionados con la responsabilidad derivada de daños provocados por actividades que se desarrollen en el área del Tratado Antártico".
- 4.- Es necesario tener en cuenta que "El Estatuto Chileno Antártico", en su título V, Regulación de Actividades Antárticas, establece en el Artículo 23.- Actividades prohibidas en al Antártica, en su artículo 25 Autorizaciones para realizar actividades antárticas no estatales. Toda actividad a desarrollarse en la Antártica por nacionales o extranjeros residentes requerirá la autorización previa de las autoridades competentes indicadas en citada Ley.
- 5.- Las faenas de bunkering o rancho de combustible, serán de responsabilidad de las empresas involucradas en la transferencia de mercancía peligrosa (combustible), quienes se preocuparán en forma directa de las autorizaciones y seguridad de la maniobra que deberá realizarse, tanto en la entrega por parte de la nave abastecedora como la receptora. Asimismo, los Agentes de Naves, Operadores de Naves o Armadores serán solidariamente responsables de las transgresiones a las normas cometidas por el Capitán o Patrón responsable de la faena en el ejercicio de sus funciones.

- 6.- Se deberá informar oportuna y convenientemente a la tripulación y demás personas que se encuentren a bordo, acerca de los riesgos que entraña la faena a realizar, de las medidas preventivas y de los métodos de trabajo correctos. Además la empresa abastecedora deberá entregar a cada trabajador involucrado en la faena, el equipo de protección personal y de abrigo. El buzo y zapatos de seguridad deberán ser del tipo Antiestático certificado.
- 7.- Al efectuarse la faena de combustible, el Capitán de la Nave responsable de la faena, tomará las medidas pertinentes, de tal forma que las demás actividades de carga o descarga se detengan por el tiempo que dure la faena, para lo cual se deberá solicitar la autorización de rancho combustible o manipulación de mercancía peligrosa que se desea efectuar, con 24 horas de anticipación, a la Capitanía de Puerto vía Internet "SIAN", posteriormente deberá informar por VHF canal 16 tanto el inicio como el término de la faena y ante cualquier indicio de filtración detener de inmediato el trasvasije, informando de lo sucedido a ésta Autoridad Marítima.
- 8.- Las faenas solo se realizarán con horas luz, por lo que a bordo deberá izarse la bandera "BRAVO", del Código Internacional de Señales mientras dure la faena, los capitanes de ambas naves deberán designar personal para que mantengan constante vigilancia, control de la faena de combustible y sean capaces de accionar válvulas de corte en caso de derrame . Por otra parte, el sistema contra incendio de la nave debe estar preparado para utilizarse frente a un siniestro, estando conectado con chorro descargando al costado del buque.

II.- ÁMBITO DE APLICACIÓN.

Esta resolución será aplicable en todas las operaciones de bunkering Buque a Buque a la gira, dentro de las aguas correspondientes a la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Bahía Fildes para naves de bandera nacional.

III.- DEFINICIONES.

- 1.- **BUNKER:** combustible marino que comprenden destilados del petróleo o combustible residual para consumo de las naves. (ISO/TR 13739).
- 2.- **COMBUSTIBLE MARINO:** producto derivado del petróleo para el consumo de una nave o artefacto naval. Se conoce también como: búnker, petróleo marino pesado (HFO), petróleo diesel (MDO), gasóleo marino (GMO), Gas Natural licuado (GNL), entre otros. (NCh 2831-2003 y CGS (ISM Code), 2018).
- 3.- **DIESEL ANTÁRTICO:** combustible para motores diésel que funcionan en climas polares, especialmente formulado para no congelarse en temperaturas extremadamente bajas y elaborado para operar en el ambiente polar.
- 4.- **FAENA DE BUNKERING:** transferencia de combustible bunker a una nave receptora para ser utilizado en su propulsión y o maquinaria auxiliar.
- 5.- **NAVE ABASTECEDORA (Nave de Bunkering):** nave habilitada que provee a las naves o artefactos navales de combustible marino. Se conoce también como tanquero o buque tanque (NCh 2831-2003). Es aquella Certificada por la Autoridad Marítima. Para los efectos de la Circular O-31/002 serán naves iguales o mayores a 150 AB.

- 6.- **NAVE RECEPTORA:** nave que recibe el bunker (NCh 2831-2003).
- 7.- **BUQUE TANQUE:** Un buque de carga construido o adaptado para el transporte a granel de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable. (SOLAS 1974/1978).

IV.- **PROCEDIMIENTOS.**

1.- **Procedimientos Administrativos:**

Las naves que necesiten hacer faena de bunkering en el territorio antártico, antes de tramitar la solicitud a la Autoridad Marítima Local, deberán cumplir con lo establecido en la Ley 21.255 “Estatuto Chileno Antártico” y contar con las autorizaciones por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Toda nave receptora, a través de su agencia, deberán ingresar al SIAN, con una antelación de 24 horas, las solicitudes de Faena Bunkering Buque a Buque.

El capitán de la nave receptora deberá solicitar a lo menos dos horas antes de la maniobra de abarloamiento, la autorización a la Capitanía de Puerto de Bahía Fildes a través de fonía VHF, canal 16 o mediante correo electrónico a la dirección odm_capuertofil@dgtn.cl, indicando en esta comunicación que la nave pretende efectuar FB/B-B.

En la citada solicitud, la nave receptora indicará el punto de fondeo a realizar la maniobra, nave que efectuará la entrega, cantidad de combustible a transferir, hora estimada de inicio y término.

La nave bunkering, deberá informar a la Capitanía de Puerto Bahía Fildes, previo a efectuar la entrega, condición listo a iniciar transferencia previo haber realizado las listas de chequeo establecida en el Anexo “F” de la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-31/002 y dar cumplimiento a los Anexos “A”, “B” y “C” del mismo documento.

Al término de la transferencia, la nave receptora informará a la Capitanía de Puerto la finalización o desconexión, indicando la hora.

2.- **Límites Operacionales:**

a.- **En condición de tiempo normal:**

Maniobras	- Amarre/Desamarre: Sólo Diurnas. - Carga/Descarga: Sólo Diurnas.	
Dirección y velocidad máxima del viento (nudos).		
- Maniobra de abarloamiento.	Cualquier cuadrante, hasta 12 nudos.	
- Maniobra de desabarloamiento.		
- Permanencia naves abarloadas.	NE - E - SE hasta 15 nudos (zarpar)	
- Ejecución de faenas de carga y/o descarga.	Cualquier cuadrante, hasta 12 nudos.	
Nota: Con vientos predominantes NE-E-SE, entre 12 y 15 nudos, se deberá desconectar los flexibles, ya que no es recomendable realizar la faena, debido a que se genera marejada. En caso que el pronóstico		

prevea vientos superiores a 15 nudos, las naves deberán desabarloadarse y zarpar oportunamente.	
Dirección y velocidad máxima de la corriente (nudos).	
- Maniobra de amarre.	No afecta por baja intensidad.
- Maniobra de desamarre.	
- Permanencia naves abarloadas.	No afecta por baja intensidad.
- Ejecución de faenas de carga y/o descarga.	
Dirección, Altura (Hs) y Período (Ts) de la ola.	
- Maniobra de amarre.	Cualquier dirección, inferior a 1 metro.
- Maniobra de desamarre.	
- Permanencia naves abarloadas.	Cualquier dirección, inferior a 1 metro.
- Ejecución de faenas de carga y/o descarga.	Cualquier dirección, inferior a 1 metro.
Visibilidad.	
Superior a 0,5 Millas Náuticas.	

Condiciones o restricciones particulares de operación
La faena podrá ser suspendida en caso de presentarse ventisca y lluvia intensa, lo que podría afectar la visibilidad y seguridad de las personas.

b.- En condición de tiempo variable, mal tiempo, temporal o niebla:

Las maniobras de abarloamiento y faenas de bunkering no serán autorizadas.

c.- En condición de neblina:

No se podrán efectuar maniobras de abarloamiento con visibilidad inferior a 5 cables, teniendo el operador de guardia como referencia local, si no se ve desde la playa de Caleta Ardley, la señal del islote “Sin Nombre”.

En caso que las naves ya se encuentren abarloadas al momento de producirse la cerrazón de neblina, se podrá continuar la faena de transferencia, debiendo tomarse la precaución de dar cumplimiento a la señales sónicas y visuales establecidas en el Reglamento Internacional para Prevenir Choques y Abordajes, debiendo establecerse de manera complementaria una guardia de vigilancia visual y de comunicaciones de puente entre ambas naves en faena.

d.- Comunicaciones de la nave abastecedora:

Una vez que la nave bunkering se encuentre conectada y lista a iniciar la transferencia, deberá informar a la Capitanía de Puerto de Bahía Fildes el inicio de la transferencia. En esta misma comunicación se deberá informar el tiempo estimado de duración de la faena (bombeo).

Esta misma comunicación deberá ser realizada una vez finalizada la faena de transferencia (bombeo finalizado) y efectuada la desconexión.

e.- Embarcaciones de apoyo:

Durante toda la faena de transferencia se deberá contar con una embarcación de apoyo al costado de la nave bunkering, sea de esta o de la nave receptora, la cual deberá estar en condiciones lista a zarpar y prestar apoyo en caso de ser requerido.

3.- Procedimientos Operativos para faenas de Bunkering entre buques:

Los capitanes de naves bunkering y capitanes de naves receptoras, estando estas abarloadas a la gira, darán cumplimiento a la Circular D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-31/002, del 15 de junio de 2020, disponible en www.directemar.cl, Circulares Marítimas.

La agencia de nave receptora de combustible debe informar al capitán de la nave que, en las faenas de abarloamiento/desabarloamiento, deberá tener personal suficiente para el manejo de las espías y para cubrir las estaciones de proa y popa con comunicaciones directas. Asimismo, el Capitán de la nave receptora deberá entregar con antelación, para conocimiento de la dotación involucrada en la maniobra, la información respecto a punto de amarre y lugar exacto de la toma de combustible.

La nave abastecedora deberá proveer de defensas apropiadas en términos de absorción de energía y de adaptación a los movimientos entre las naves, de manera que no se produzca ningún contacto entre las estructuras de las embarcaciones mientras se encuentren abarloadas. Para ello deberá considerar Defensas Primarias posicionadas a lo largo del cuerpo paralelo de la nave y adicionalmente considerar Defensas Secundarias, para proteger el casco de la proa y popa durante la maniobra de abarloamiento y/o desabarloamiento.

Consecuente con el párrafo anterior, la nave abastecedora deberá dar estricto cumplimiento a las Disposiciones Especiales para las Naves Bunkering, establecidas en el punto IV.-, letra G.-, de la Circular O-31/002.

Antes de iniciar el bombeo del petróleo y hasta el término de la desconexión de las naves involucradas, **deberá instalarse entre las proas y popas de ambos buques, barreras de contención**, desplegadas y adosadas de manera segura entre ambos cascos, de manera tal que puedan contener hidrocarburos en caso de un derrame. Las barreras no podrán tener senos en los extremos que permitan la filtración del producto derramado.

Los capitanes de las naves involucradas en la faena de bunkering, son los responsables finales del cumplimiento de todas las medidas de seguridad para efectuar las maniobras de abarloamiento y las faenas de transferencia de combustible. Los Armadores o Agentes de Naves serán los responsables solidarios ante el incumplimiento de algunas de las medidas dispuestas en la presente resolución y Circular O-31/002.

V.- PERSONAL EMBARCADO.

La calificación y competencias del personal, que sea dotación de las naves bunkering, deberá encontrarse en concordancia con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, Convenio STCW 1978, Capítulo V, Sección A-V/1, Requisitos mínimos de formación y

competencias para los Capitanes, Oficiales y Marineros de buques tanques vigentes a la fecha, las normas establecidas en el Convenio Sobre Trabajo Marítimo de la OIT y MLC 2006.

Además de lo anterior, las tripulaciones deberán dar estricto cumplimiento a los requisitos y cursos OMI dispuestos en la letra E.-, Anexo "H", de la circular O-31/002.

VI.- OTRAS CONSIDERACIONES GENERALES.

- 1.- Dadas las condiciones generales de la Bahía de Fildes, expuestas a cambios repentinos de intensidad y dirección de los vientos y por consecuencia del ingreso de hielos a la deriva, más teniendo experiencias de garreos de anclas, sobretodo motivados por vientos de componente E/SE, se hace necesario una adecuada determinación del punto de fondeo, además de la permanente vigilancia a las condiciones de mar y viento por parte de las dotaciones en faenas.
- 2.- Aquellas naves que efectúen el abarloamiento para efectuar transferencia, y que debido al comportamiento del conjunto nave bunkering / nave receptora no puedan efectuar la faena, deberán desabarloadarse y esperar una mejora en las condiciones meteorológicas.
- 3.- No se autorizan faenas de combustible mediante recipientes móviles o que no sean estanques fijos entre las naves.
- 4.- No se autorizan faenas de bunkering en forma simultánea.
- 5.- Mientras se ejecute faena de bunkering no está permitido realizar cualquier otro tipo de faena ni movimientos de pasajeros.
- 6.- Considerando que las maniobras de abarloamiento y desabarloadamiento, en el Territorio Antártico, se ejecutan sin embarcaciones de apoyo ni la asesoría de Prácticos de Puerto, las naves bunkering para abarloarse deberán tener un eslora y manga máxima de 75 y 17 metros respectivamente; además, deberá tener bow thruster 100% operativo.
- 7.- **El rolido (rolling), tanto de la nave receptora como la de bunkering, no podrá superar los 5º**, en cada una de ellas. Este límite deberá ser considerado tanto para decidir la factibilidad del abarloamiento, como para ser observado durante todo el desarrollo de la faena. Se deberá tomar este límite como una referencia, siendo responsabilidad de los Capitanes de aquellas naves cuyas características estructurales (alerones, ubicación de embarcaciones de rescate, etc.) requieran niveles de rolido inferior para una maniobra segura, abortar oportunamente el abarloamiento o suspender la faena de transferencia y largarse cuando se superen los límites aceptables de operación para ambas naves.
- 8.- La autorización de faenas de Bunkering solicitadas en condición de tiempo normal, que por su extensión horaria se superpongan con el inicio de otras condiciones de tiempo previstas (tiempo variable, mal tiempo o temporal) quedarán sujetas a las condiciones operacionales descritas previamente y no deben alcanzar a encontrarse en mal tiempo o temporal, bajo ninguna circunstancia.

- 2.- **DÉJESE SIN EFECTO** la resolución C.P. (FIL) Ord. N° 12010/1 Vrs., de fecha 17 de enero de 2018.
- 3.- **ANÓTESE** y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

(ORIGINAL FIRMADA)

FELIPE TORRES SILVA
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE BAHÍA FILDES

DISTRIBUCIÓN:

- | | | |
|-----|----------------|---------|
| 1.- | D.S. y O.M. | (Inf.). |
| 2.- | D.I.M. y M.A.A | (Inf.). |
| 3.- | S.H.O.A. | (Inf.). |
| 4.- | G.M. PAR | (Inf.). |
| 5.- | G.M. WILL | (Inf.). |
| 6.- | G.M. ANCHI. | |
| 7.- | ARCHIVO. | |