

C.P. MEJILLONES ORD. N° 12.600/ 145 /Vrs.

HABILITA EL TERMINAL MARÍTIMO GNL MEJILLONES S.A. Y ESTABLECE SUS CONDICIONES DE OPERACIÓN.

Mejillones, 09 de Diciembre de 2013.

VISTOS: Lo dispuesto en la “Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante”, D.F.L. N° 292 de 1953 y sus modificaciones; la “Ley de Navegación”, D.L. N° 2.222 de 1978 y sus modificaciones; la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Mejillones, establecida mediante D.S. (M.) N° 991 de 1987; el “Reglamento General de Orden Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República”, promulgado por D.S.(M.) N° 1.340 bis de 1941 y sus posteriores modificaciones; lo dispuesto en el artículo 13° inciso 2 del “Reglamento sobre Concesiones Marítimas”, aprobado por D.S. (M.) N° 660 de 1988 y sus modificaciones, la Directiva D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO A-31/001, imparte instrucciones a los Capitanes de Puerto para la elaboración de Resoluciones de Habilitación que establecen las condiciones de operación en los Puertos e Instalaciones Portuarias; la Resolución D.I.M. Y M.A.A. N° 12.600/03/1192/Vrs., de fecha 30 de Agosto de 2010, que aprueba definitivamente el Estudio de Maniobrabilidad y Operación Muelle GNL Mejillones; el Informe Técnico del Uso de Lanchas de Amarre, emitido por el Práctico Oficial de la Capitanía de Puerto de Mejillones, con fecha 1 de Marzo de 2013 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente;

RESUELVO:

I.- **HABILÍTASE**, el Terminal Marítimo GNL Mejillones S.A., y **ESTABLÉCESE** las características y condiciones de operación que más adelante se detallan:

1. **Nombre:** Terminal Marítimo GNL Mejillones S.A.
2. **Descripción:** Muelle mecanizado especializado para la descarga de gas natural licuado (GNL), cuyas obras marítimas constan de un cabezo o plataforma operacional montada sobre pilotes que se interna 824 metros en el mar, con 35 metros de frente y un ancho de 54 metros, unida a tierra por un puente de acceso; cuenta con dos sitios de atraque, dispuestos uno a cada lado del cabezo o plataforma de operación.
3. **Ubicación geográfica:** Se encuentra ubicado en la Segunda Región de Antofagasta, en la ciudad de Mejillones e inserto en la bahía del mismo nombre. Éstas ubicaciones están referidas en la carta S.H.O.A. N° 1331, 1ª Edición, Noviembre de 2011, con sistema de referencias SIRGAS (WGS-84).
4. **Propietario:** Sociedad GNL Mejillones S.A.
5. **Zona de Espera de Prácticos:** Área marítima denominada TERMINAL GNL, ubicada en demarcación 348° y a una distancia de 2,2 millas náuticas del cabezo del Terminal Marítimo Interacid Trading (Chile) S.A.

Señalado en la carta SHOA. N° 1331, 1ª Edición, Noviembre de 2011.

Queda expresamente prohibido fondear en la Zona de Espera de Prácticos.

6. **Puntos de Fondeo a la Gira:** El área marítima graficada en la carta S.H.O.A. N° 1331, 1ª Edición, Noviembre de 2011, como punto de fondeo “GNL 1” en demarcación al 049°, a una distancia de 5,548 millas náuticas de la baliza luminosa Puerto Mejillones del Sur y punto de fondeo “GNL 2” en demarcación al 049°, a una distancia de 6,293 millas náuticas de la baliza luminosa Puerto Mejillones del Sur.

Punto Fondeo “GNL 1”: Lat.: 23° 02' 18" Sur; Long: 070° 22' 36" Weste

Punto Fondeo “GNL 2”: Lat.: 23° 01' 48" Sur; Long: 070° 22' 00" Weste

7. **Límites del Puerto:** El área marítima al Sur del paralelo que pasa por el Faro Punta Angamos, en Latitud 23° 01' 32" Sur.

Señalado en la carta SHOA. N° 1331, 1ª Edición, Noviembre de 2011.

8. **Características meteorológicas y ambientales generales en el puerto:**

- a. **Dirección y velocidad del viento predominante:** Los vientos que se experimentan en la bahía son generalmente del Norte en invierno y del Surweste en verano, siendo predominante en condición normal intensidades de 6 nudos, alcanzando como máximo 30 nudos de intensidad en el verano.
- b. **Dirección y velocidad de la corriente:** Se experimenta una corriente permanente por la costa que se desliza en dirección Noreste, con una velocidad de 1,0 nudo, que es una resultante de los vientos reinantes del Surweste.
- c. **Altura de la ola:** 1,0 metro.
- d. **Amplitud de la marea:** 0,33 a 1,39 metros.
- e. **Tipo de fondo:** El lecho marino del terminal se caracteriza por ser de fondo parejo, completamente libre de bajos fondos, peligros, escollos u otros elementos que hagan peligrar la navegación.

Señalado en la carta SHOA. N° 1331, 1ª Edición, Noviembre de 2011.

9. **Sitios o Frentes de Atraque y Boyas:**

Sitio N° 1:

- a. **Extensión de los sitios:** No corresponde.
- b. **Orientación:** 310°.
- c. **Boyas de amarre:** No corresponde.
- d. **Ductos:** Corresponde a un muelle mecanizado a través del cual corre una línea criogénica sobre la estructura del muelle, común para ambos sitios, destinada para la transferencia de gas natural licuado.

Sitio N° 2:

- a. **Extensión de los sitios:** No corresponde.
- b. **Orientación:** 310°.
- c. **Boyas de amarre:** No corresponde.
- d. **Ductos:** Corresponde a un muelle mecanizado a través del cual corre una línea criogénica sobre la estructura del muelle, común para ambos sitios, destinada para la transferencia de gas natural licuado.

10. Condiciones límites para las naves:

Sitio N° 1:

- a. **Calado máximo:** 12,5 metros.
- b. **Eslora total máxima:** 300 metros.
- c. **Eslora total mínima:** Sin restricción.
- d. **Desplazamiento máximo:** 130.000 toneladas métricas.

Sitio N° 2:

- a. **Calado máximo:** 12,5 metros.
- b. **Eslora total máxima:** 300 metros.
- c. **Eslora total mínima:** Sin restricción.
- d. **Desplazamiento máximo:** 130.000 toneladas métricas.

11. Condiciones específicas de operación en la Instalación Portuaria:

- a. **Atraque y desatraque:** El terminal está habilitado para maniobrar las 24 horas del día, mientras se mantenga operativo el balizamiento instalado.
- b. **Bandas de atraque:**
 - **Sitio N° 1:** Babor.
 - **Sitio N° 2:** Estribor.
- c. **Maniobras simultáneas:** Habilitadas ambas bandas para operar con FSU.
- d. **Maniobras de abarloamiento:** No.
- e. **Rancho de naves:** No.
- f. **Elementos mínimos con los que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre y desamarre:** Dos anclas de leva con no menos de 12 paños de cadena útiles, y a lo menos 20 espías, en buen estado.

- g. Previo a la recalada de una nave al terminal y con una antelación de a lo menos 24 horas, el Terminal Marítimo deberá informar por escrito a la Autoridad Marítima Local el arribo de la nave y presentar el diagrama de amarre.

12. **Ayudas a la navegación:**

Faro de Recalada: Faro instalado en el cabezo del muelle, de color blanco con una franja vertical central de color rojo, la cual posee una luz direccional de color blanco, para indicar la recalada y aproximación de la nave al terminal.

Sitio Nº 1:

- a. **Enfilación de aproximación:** Son dos paneles de forma rectangular dispuestos para enfilear la nave al rumbo verdadero 130°. La señal anterior está instalada en el terreno de playa, es de color blanco con una franja vertical central de color rojo y posee una luz direccional de color verde en su parte superior. La señal posterior está instalada en el terreno de playa y a una mayor altura, con las mismas características de la anterior.
- b. **Cantidad:** 02.
- c. **Ubicación:** 02 en tierra.

Sitio Nº 2:

- a. **Enfilación de aproximación:** Son dos paneles de forma rectangular dispuestos para enfilear la nave al rumbo verdadero 130°. La señal anterior está instalada en el terreno de playa, es de color blanco con una franja vertical central de color rojo y posee una luz direccional de color rojo en su parte superior. La señal posterior está instalada en el terreno de playa, con las mismas características de la anterior.
- b. **Cantidad:** 02.
- c. **Ubicación:** 02 en tierra.

Referencia Pub. SHOA. 3001, Derrotero de la Costa de Chile, Volumen I.

13. **Limitaciones operacionales:**

- a. **Luminosidad para el atraque y desatraque:** El terminal marítimo está habilitado para maniobrar durante las 24 horas del día, mientras se mantenga operativo el balizamiento instalado.
- b. **Ejecución de las maniobras de atraque y desatraque:**

NAVE TIPO	F.S.U.	SHUTTLE
Velocidad del Viento	14 Nudos	18 Nudos
Altura de la Ola	0,7 Metros	1,0 Metro
Velocidad de la corriente	0,6 Nudos	0,6 Nudos

c. **Permanencia en sitio de atraque:**

NAVE TIPO	F.S.U.	SHUTTLE
Velocidad del Viento	22 Nudos	25 Nudos
Altura de la Ola	1,2 Metros	1,2 Metros
Velocidad de la corriente	0,6 Nudos	0,6 Nudos

Las condiciones de viento (22 ó 25 nudos) y ola máxima operacional (1,2 metros), podrán excederse permaneciendo la nave en el sitio, siempre y cuando ésta no experimente problemas en su sistema de amarra debido al desplazamiento longitudinal a causa de olas de largo período.

d. **Faenas de carga y descarga:**

NAVE TIPO	F.S.U.	SHUTTLE
Velocidad del Viento	Sin restricción	Sin restricción
Altura de la Ola	1,0 Metro	1,0 Metro
Velocidad de la corriente	Sin restricción	Sin restricción

- e. **Lluvia:** No afectará mientras se tenga en visual las enfilaciones desde el puente de la nave que amarra.
- f. **Niebla:** Se interrumpirán las maniobras de amarre cuando se pierda visual de las enfilaciones desde el puente de la nave que amarra.
- g. **Visibilidad:** 2 millas náuticas, cuando se tenga una visibilidad inferior, no se podrán realizar maniobras.

14. **Servicios de apoyo a las maniobras:**

- a. **Publicaciones Náuticas:** Carta S.H.O.A. N° 1331, 1ª Edición, Noviembre de 2011; Pub. SHOA. 3001, Derrotero de la Costa de Chile, Volumen I; Pub. SHOA. 3008, Radioayudas a la Navegación; Pub. SHOA. 3007, Lista de Faros.
- b. **Uso obligatorio de Prácticos:** Conforme a las disposiciones y excepciones que establece el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, aprobado por D.S. (M.) N° 397 de 1985, con sus modificaciones. Se usará un Práctico, excepto para naves con eslora igual o superior a 220 metros que lo hará con dos Prácticos.
- c. **Uso de Remolcador:** De acuerdo a lo dispuesto en el Estudio de Maniobrabilidad, las maniobras de amarre y desamarre serán apoyadas con los Remolcadores de Puerto (Tipo ASD) cuyas variables se indican a continuación:

SITIO 1 Y 2 “BUQUE TIPO F.S.U.”	
ATRAQUE Y DESATRAQUE DIURNO (máximo 14 Nudos de viento)	ATRAQUE Y DESATRAQUE NOCTURNO (máximo 14 Nudos de viento)
03 RAM (Tipo ASD) con un total de 180 tons. Bollard Pull en conjunto.	03 RAM (Tipo ASD) con un total de 180 tons. Bollard Pull en conjunto.
Para zarpe con viento máximo 22 nudos será exigible 04 RAM (Tipo ASD) con un total de 244 toneladas de Bollard Pull en conjunto.	

SITIO 1 Y 2 “BUQUE TIPO SHUTTLE”	
ATRAQUE Y DESATRAQUE DIURNO (Máximo 18 Nudos de viento)	ATRAQUE Y DESATRAQUE NOCTURNO (Máximo 18 Nudos de viento)
03 RAM (Tipo ASD) con un total de 184 tons. Bollard Pull en conjunto.	03 RAM (Tipo ASD) con un total de 184 tons. Bollard Pull en conjunto.
Para zarpe con viento máximo de 25 nudos será exigible 04 RAM (Tipo ASD) con un total de 244 toneladas de Bollard Pull en conjunto.	

En el caso que el Capitán de la nave que será maniobrada en este terminal, requiera el apoyo de un remolcador adicional, deberá solicitarlo a su Agente de Naves, quien coordinará la oportuna provisión del apoyo solicitado.

Habiendo nave atracada deberá permanecer un Remolcador de Guardia con capacidad Fi-Fi., en una ubicación cercana al muelle, fuera de la zona de exclusión (250 mts medidos desde el manifold de cada una de las naves atracadas en dicho terminal) en condiciones de asistir a la nave y/o terminal en caso de ser requerido.

- d. **Lanchas de Prácticos:** Para el embarque y desembarque de Prácticos se utilizará una lancha certificada, según lo dispuesto en la Circular D.G.T.M. Y M.M. O-80/011, sección II, letra A, “Embarcaciones que transfieren Prácticos dentro de los límites del Puerto”. En caso que esta lancha además cumpla funciones de lancha de amarre deberá cumplir lo indicado en el párrafo siguiente.
- e. **Lanchas de Amarre:** Deberá utilizarse 02 lanchas para el amarre, con una potencia mínima de 400 HP por lancha (idealmente 2 motores de 200 HP cada una) dotadas con una mordaza a popa para hacer firme los alambres a recibir, 02 equipos de comunicaciones VHF marítimo. Tendrán como dotación un Patrón de Nave Menor y no menos de tres Tripulantes de Cubierta, los que deberán estar premunidos de chalecos salvavidas aprobados y elementos de seguridad personal, durante el tiempo que dure la maniobra. Será responsabilidad del Patrón el cumplimiento de lo anterior.
- f. **Amarradores:** El Terminal Marítimo dispondrá de a lo menos 10 amarradores (5 a proa y 5 a popa) a cargo de un Jefe de Muelle. Las estaciones de proa y popa deberán estar equipadas con equipo comunicaciones VHF Marítimo para enlazar con el Jefe de Muelle y eventualmente con el Práctico, deberán estar equipados con los elementos de seguridad personal necesarios y acorde a las exigencias del terminal.

15. Situaciones especiales:

- a. **Acciones ante anuncio de mal tiempo o marejadas:** Al recibir un anuncio de mal tiempo, la nave deberá disponer el refuerzo de espías y alertará a la dotación para que cubra sus puestos en la eventualidad que se disponga del zarpe de la nave.
- b. **Acciones ante condición de tiempo variable:** Viento sobre 14 nudos, altura de la ola superior a un metro; la nave no podrá amarrar al terminal. Las naves amarradas podrán continuar con la transferencia de carga, siempre y cuando ello no afecte la seguridad de las personas que participan en dicha transferencia y la de la nave. Esta condición será evaluada por la Capitanía de Puerto, teniendo en cuenta las condiciones ambientales, la naturaleza de la carga y el pronóstico meteorológico.
- c. **Acciones ante condición de mal tiempo o marejadas:** Viento sobre 20 nudos, altura de la ola sobre 1,0 metro y hasta 1,5 metros. Al establecerse esta condición las naves no podrán amarrar al terminal. Para las naves amarradas, no se autorizarán las corridas; se evaluará el comportamiento de ellas en el terminal y la existencia de riesgos para el personal que participa en la transferencia de carga, existiendo riesgos para la seguridad de las personas o la nave, se interrumpirá la descarga.
- d. **Acciones ante condición de temporal o marejadas:** Viento sobre 30 nudos y/o altura de la ola mayor a 1,5 metros. Al establecerse esta condición las naves no podrán amarrar al terminal. La nave que esté amarrada deberá proceder a interrumpir la transferencia de carga e iniciar los preparativos para desamarrar, solicitando el servicio de practicaje a través de su Agente de Naves para desamarrar y fondear a la gira. Para el caso de tener que desamarrar con más de 30 nudos de viento y éste tenga componente Norte, será necesario el apoyo de dos remolcadores para esta maniobra.
- e. **Alerta de Tsunami:** Se tiene información de un sismo que reúne las características para generar un tsunami. En caso de recibir la nave una notificación de alerta de tsunami, directamente o a través de la agencia que lo representa, ésta interrumpirá la transferencia de carga y dispondrá lo necesario para zarpar cuando se le ordene.
- f. **Alarma de Tsunami:** Se tiene la confirmación de la generación de un tsunami que afectará las costas en un tiempo determinado. En caso de recibir la nave una notificación de alarma de tsunami, directamente o a través de la agencia que lo representa, ésta interrumpirá la transferencia de carga y dispondrá lo necesario para zarpar de inmediato.

16. Otras informaciones:

- a. Resolución D.I.M.Y M.A.A. N° 12.600/03/1192/Vrs., de fecha 30 de Agosto de 2010, que aprueba definitivamente el Estudio de Maniobrabilidad y Operación Muelle GNL Mejillones.

17. Contactos:

a. Autoridad Marítima:

Fono: 055-2621513 – 2623295
Fono Emergencia: 137
Dirección de Correo Electrónico: servicioscpmej@directemar.cl
Dirección: Francisco Antonio Pinto N° 100, Mejillones.

b. Terminal Marítimo GNL Mejillones S.A.:

Fono: 055-2564900 – 2564904
Fono Guardia: 055-2564914
Persona a quien dirigirse: Sr. Bernardo Echavarría O.
Dirección de Correo Electrónico: terminal@gnlm.cl
Dirección de Correo Electrónico: bernardo.echavarría@gnlm.cl
Dirección: Puerto Uno N° 8.000, Barrio Industrial, Mejillones.

18. Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés:

- a. Al momento de efectuar una solicitud de servicio de practica para amarrar una nave al Terminal Marítimo GNL Mejillones S.A., el Agente de Naves, en su calidad de representante del Capitán de la nave, garantizará que ésta posee todos los elementos de maniobras mínimos establecidos en esta resolución y que conoce íntegramente las disposiciones y reglamentación existentes para el Terminal Marítimo.
- b. Las naves que arriban a Mejillones para atracar a este puerto, ingresarán a la Zona de Espera de Prácticos señalada para tal efecto en el punto N° 5 a una velocidad no mayor a 4 nudos y esperarán en ella al Práctico. Para el caso de las naves que fondearán a la gira, seguirán las mismas instrucciones mencionadas anteriormente, iniciando desde dicho punto la maniobra de fondeo en los puntos asignados para las naves GNL señalados en el punto N° 6 de la presente resolución, con la asesoría del Práctico.
- c. Cuando al arribo de una nave, el Capitán de ésta informe no poseer los elementos de maniobra mínimos que señala esta resolución, el Práctico designado para la maniobra de amarre procederá a fondear el buque a la gira en los puntos Nros. 1 y 2 señalados en el punto N° 6 de la presente resolución, donde la nave permanecerá, hasta que el agente que la representa solicite que se efectúe la recepción y libre plática correspondiente, con el objeto de permitir el ingreso de personal a bordo con el apoyo del material de maniobra faltante. Luego deberá ingresar una nueva solicitud de amarre.
- d. En el caso que durante la maniobra de amarre, el Práctico aprecie que los elementos de maniobra no son los suficientes conforme a lo dispuesto en esta resolución, suspenderá la maniobra para proceder a sacar la nave del puerto y fondearla a la gira, donde permanecerá hasta contar con los elementos de maniobra suficientes.

e. Si durante la maniobra de amarre, el Práctico aprecia que las condiciones ambientales han variado, superando algún parámetro establecido como límite, tomará las precauciones que cada situación amerite asesorando al Capitán de la nave para no poner en riesgo la seguridad de la maniobra y de las personas que trabajan en ella. Acto seguido interrumpirá la maniobra y procederá a sacar la nave del terminal, para fondearla a la gira e informará de lo sucedido al Capitán de Puerto.

II.- DECLÁRESE, que el presente documento deroga la Resolución C.P. MEJILLONES ORD. N° 12.600/159/Vrs., de fecha 30 de Octubre de 2012 y entrará en vigencia a contar de la fecha de emisión.

III.- ANÓTESE Y COMUNÍQUESE a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(Fdo.)

**DOMINGO HORMAZÁBAL FIGUEROA
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE MEJILLONES**

Distribución:

- 1.- Terminal Marítimo GNL Mejillones S.A.
- 2 a 10.- Agencias de Naves Habilitadas en Mejillones.
- 11.- Comandancia en Jefe de la IV Zona Naval.
- 12.- Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas.
- 13.- Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático.
- 14.- Gobernación Marítima de Antofagasta.
- 15.- Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.
- 16.- Oficina de Prácticos Antofagasta.
- 17.- Archivo.