

PÚBLICO

C.P. (FIL.) ORDINARIO N° 12.010/ 1 VRS.

OBJ.: DISPONE MEDIDAS PARA LA EJECUCIÓN SEGURA DE FAENAS DE BUNKERING BUQUE-BUQUE EN EL PUERTO DE LA BAHÍA FILDES A NAVES DE BANDERA CHILENA.

ISLA REY JORGE, 17 DE ENERO DE 2018

VISTO: lo dispuesto por la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de 1953; D. L. (M) N° 2.222, Ley de Navegación de 1978 y sus modificaciones; el D.S. (M.) N° 1.340 de 1941, Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, modificado por D.S. (M.) N° 359, de abril de 1963; Ley N° 16.744, de 1968, Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL 73/78; el Manual de la ICS/OCIMF “Ship to Ship Transfer Guide” (Petroleum), Apéndice; el D.S. (M) N° 1, de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; Directiva D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-31/002, que norma sobre Operaciones Seguras para Transferencia de Combustibles Líquidos Marinos a los Buques (Bunkering), de 2003; C.P. (FIL.) Ord. N° 12000/01, del 03 de septiembre de 2014, Publicación SHOA N° 3006, volumen VI, Art. 15° y 16° del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente.

R E S U E L V O:

APRUÉBASE, las Medidas para la Ejecución Segura de Faenas de Bunkering Buque-Buque en la Bahía Fildes.

I.- ANTECEDENTES

- a) 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.
- b) El Puerto de Bahía Fildes se encuentra habilitado para la realización de faenas de combustible desde buque a tierra, mediante la Resolución CP. Fildes Ord. N°12000/01 de 03 de septiembre de 2014.
- c) 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, debiendo darse cumplimiento, en complemento a mencionada habilitación, a las normas particulares establecidas en la presente circular.
- d) 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”

II.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

Esta Resolución será aplicable en todas las operaciones de bunkering buque a buque dentro de las aguas correspondientes a Bahía Fildes para naves de bandera nacional.

III.- DEFINICIONES

- a) BUNKER: Denominación que se da al combustible que consumen las naves para operar su sistema de propulsión, generación o maquinaria auxiliar.
- b) COMBUSTIBLE: Producto derivado del petróleo.
- c) FAENA DE BUNKERING: Transferencia de combustible a una nave receptora, para ser utilizado en su propulsión y maquinaria auxiliar.
- d) FAENA DE BUNKERING BUQUE-BUQUE (FB/B-B): Faena de bunkering desde una nave de bunkering a una nave receptora.
- e) NAVE DE BUNKERING: Nave cisterna habilitada por la Autoridad Marítima para suministrar combustible (bunker) a otra nave.
- f) NAVE RECEPTORA: Nave que recibe el combustible.(bunker)

IV.- PROCEDIMIENTOS

A.- Procedimientos Administrativos:

En el caso de FB/B-B a la gira, la agencia, representante o Capitán de la nave receptora deberá solicitar a lo menos dos horas antes de la maniobra de abarloadamiento, la autorización a la Capitanía de Puerto de Bahía Fildes, ya sea telefónicamente, a través de fonía VHF, canal 16, mediante correo electrónico a la dirección (odmcpfildes@dgtm.cl) o presencialmente, indicando en esta comunicación que la nave pretende efectuar FB/B-B.-

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

La nave surtidora o de 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 establecidos en la Directiva DGTM O-31/002.

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

B.- Límites Operacionales:

1.- En condición de tiempo normal:

- a) Se podrán autorizar FB/B-B, bajo las condiciones referenciales de viento que se indican:

CUADRO DE CONDICIONES				
VIENTO		MANIOBRA / FAENA		
1er - 2do Cuadrante	3er – 4to Cuadrante	ABARLOE	DESABARLOE	TRANSFERENCIA
- 15 nds		SI	SI	Continúa
+ 15 nds		NO	NO	Suspende
	- 20 nds	SI	SI	Continúa
	+ 20 nds	NO	NO	Continúa
	+30 nds	NO	NO	Suspende

- b) Las FB/B-B autorizadas podrán ser realizadas sin restricción de horario (diurnas/nocturnas), no obstante **las maniobras de abarlovamiento deben ser diurnas.**
- c) Caso ingreso de hielos a la deriva, que coloquen en riesgo las naves, deberán suspender transferencia y zarpar, si estos superan el tamaño de a lo menos “Gruñón” (1 metro sobre nivel del mar)

d) Altura de ola:

- Para naves menores a 50 de Arqueo Bruto no superior a 0,5 metro
- Para naves mayores a 50 de Arqueo Bruto no superior a 1,0 metro

Altura medida en el área en que se realizará la faena, y en la línea de calados de la nave receptora, de así ocurrir, cesará la transferencia y los Capitanes evaluarán el zarpe o continuación, dependiendo de las condiciones.

- e) El rolido (rolling), tanto de la nave receptora como la de bunkering, no podrá superar los 5°, 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.
- f) 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.- En condición de Tiempo Variable:

- a) La eventual autorización para el abarloamiento y la ejecución de FB/B-B en condición de Tiempo Variable quedarán condicionadas a la evaluación previa de las condiciones de mar, rolido y viento existentes, considerándose los mismos límites operacionales existentes para faenas en condición de tiempo normal.
- b) La evaluación de las condiciones imperantes, existiendo condición de Tiempo Variable, sólo se realizarán con luz diurna.
- c) El inicio de las faenas de Bunkering en esta condición sólo se podrá realizar con luz diurna, pudiendo extenderse la transferencia de combustible en horario nocturno, en tanto se mantengan las condiciones dentro de los límites operacionales, pudiendo limitarse o suspenderse las faenas en caso de existir o preverse un desmejora en las condiciones meteorológicas.

3.- En condición de Mal Tiempo o Temporal:

No se autorizará la ejecución de FB/B-B en estas condiciones.

4.- En condición de cerrazón de neblina:

- a) No se podrán efectuar maniobras de abarloamiento con visibilidad inferior a 5 cables, teniendo como referencia local, si no se ve desde la playa de Caleta Ardley, la señal de islote “Sin Nombre”, es porque no están las condiciones de visibilidad para la maniobra de aproximación.

- b) En caso que las naves, ya se encuentren abarloadas al producirse la cerrazón, 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.

C.- Comunicaciones de la nave abastecedora:

1. Una vez que la nave de 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.
2. En esta misma comunicación se deberá informar el tiempo estimado de duración de la faena (bombeo).

D.- Embarcaciones de apoyo:

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

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

Los Capitanes de las naves receptora y de bunkering, deberán dar cumplimiento a los procedimientos operativos establecidos en la Directiva O-31/002, numeral II, correspondiente a las Listas de chequeo que se indican, pero que de todas formas se encuentra disponible en “www.directemar.cl”, Usuario Marítimo, Circulares Marítimas.

Nro. Lista de Chequeo	Título
1	Información para cada buque previo a la faena
2	Antes de comenzar las operaciones
3	Antes del abarloadamiento y amarre
4	Antes de empezar la transferencia de combustible
5	Antes del desabarloadamiento

En complemento a lo anterior, se deberán considerar las siguientes medidas:

- 1.- La nave receptora de combustible debe informar al Capitán de la nave que, en las faenas de abarloadamiento/desarloadamiento, 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 puntos de amarre y lugar exacto de la toma de combustible.
- 2.- Antes de iniciar el bombeo del petróleo y hasta el término de la desconexión de las naves involucradas, deberá instalarse entre la proa y popa de la nave surtidora, **barreras de contención**, desplegadas y adosadas, con el objeto de contener hidrocarburos en caso de un derrame. Las barreras no podrán tener senos en los extremos que permitan la filtración del producto derramado.
- 3.- Se debe disponer de iluminación intrínsecamente segura en el sector de la faena, con el objeto de asegurar la visibilidad en el sector del manifold, trabajos de las defensas de costado y la superficie marina para detectar posibles fugas de combustible.

- 4.- 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 abarloomiento y las faenas de transferencia de combustible.
- 5.- Ante derrame de hidrocarburo, además de seguir los procedimientos establecidos, deberá por el medio más rápido informar a la Capitanía de Puerto.

F.- 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 del componente general E/SE, se hace necesario una adecuada determinación del punto mejor disponible para el fondeo de la nave surtidora, 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 abarloomiento para efectuar transferencia, y que debido al comportamiento del conjunto nave de bunkering-nave receptora no puedan efectuar la transferencia, deberán desabarloomarse y esperar una mejora en las condiciones.
- 3.- Se debe tener presente que en la bahía recalán naves de turismo y de pasaje, las que tienen embarcaciones menores (botes) que navegan en demanda de base Frei en Caleta Ardley.
- 4.- No se autorizan faenas de combustible mediante recipientes móviles o que no sean estanques fijos entre las naves. Diferente sería el caso del surtimiento de combustible en tierra donde se puede realizar citadas maniobras, adoptando las medidas correspondientes de todas formas para evitar cualquier derrame de hidrocarburos.
- 5.- No se autorizan faenas de bunkering en forma simultánea.

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

ORIGINAL FIRMADO

**IGNACIO ROJAS GAJARDO
CAPITÁN DE FRAGATA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE BAHÍA FILDES**

DISTRIBUCIÓN :

- 1.- BASE FREI
- 2.- BASE ESCUDERO
- 3.- D.A.P
- 4.- DIRINMAR
- 5.- TERZONA
- 6.- DIRSOMAR
- 7.- MARITGOBPAR
- 8.- VIEL
- 9.- FUENTEALBA
- 10.- MARITGOBANCHI
- 11.- LAUTARO
- 12.- GALVARINO
- 13.- CAPUERTONIA
- 14.- CAPUERTOPSO
- 15.- ALCAMARONGA
- 16.- ARCHIVO