

# PÚBLICO

C.P. P.D. ORDINARIO N° 12.000/ \_81\_ /Vrs.

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL  
TERMINAL MARÍTIMO GREGORIO.**

**PUNTA DELGADA, 16 DE NOVIEMBRE DE 2023.**

**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 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, que Fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y establece las Capitanías de Puerto y sus respectivas jurisdicciones, modificado por el D.S. (M.) N° 391, de fecha 17 de octubre de 2019; el D.S. (MINSAL.) N° 594, de fecha 15 de septiembre de 1999, Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo; la resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.600/03/1281, de fecha 13 de noviembre de 2012, que aprueba definitivamente el Estudio de Regularización de Maniobras, Muelle de Penco; la circular marítima D.G.T.M. Y M.M. Ord. N° A-31/002, de fecha 29 de agosto de 2023, que Establece los procedimientos y exigencias técnicas para la elaboración y tramitación de Estudios de Maniobrabilidad (EM), adendas (AEM) e Informes de Operación (IO) para instalaciones portuarias (IP), y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

## **RESUELVO:**

**1.- HABILÍTESE** las condiciones de 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 petróleo crudo 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 en el Estrecho de Magallanes, al SW de la Bahía Gregorio, en Puerto Sara y a 120 Kms 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° 37' 18" S.                      Longitud: 070° 12' 00" W.

**Ref.:** Carta S.H.O.A. 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' 24" S. / Long.: 070° 11' 21" W.
- 2) Lat.: 52° 38' 54" S. / Long.: 070° 11' 21" W.
- 3) Lat.: 52° 38' 24" S. / Long.: 070° 09' 34" W.
- 4) Lat.: 52° 38' 54" S. / Long.: 070° 09' 34" W.

**Ref.:** Carta S.H.O.A. N° 11512, Edición 2012.

**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 S.H.O.A. N° 11500, edición 1991.

**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 de Fondeo	Coordenadas Geográficas		Demarcación	Distancia Punta Cabo Gregorio (millas)	Prof. (metros)
	Latitud	Longitud			
A	52° 38' 36,5" S.	070° 11' 14,1" W.	060°	1,00	36
B	52° 38' 29" S.	070° 09' 44,0" W.	073°	1,90	36

**Notas:**

- a) Sólo la Autoridad Marítima Local autorizará y regularizará los puntos de fondeo, los cuales deberán ser solicitados en forma previa (24 horas antes) al correo [sctmpuntadelgada@dgtm.cl](mailto:sctmpuntadelgada@dgtm.cl) y vía radial Canal 16/12 VHF.
- b) Se prohíbe fondear en otro punto de la bahía que no esté en la presente resolución, salvo en caso de emergencia o expresa autorización de la Autoridad Marítima Local.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 11512, 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 S.H.O.A. N° 11512, edición 2012.

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

**1) Dirección y velocidad de viento predominante, en nudos.**

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) Dirección y velocidad de la corriente, en nudos.

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) Dirección del régimen de oleaje.

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) Régimen de 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:

Altura de Marea	NMM (m)
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

Ver Tabla de Mareas de la Costa de Chile, Publ. S.H.O.A. N° 3009.

## 5) Tipo de Fondo:

El tipo de fondo es de fango y conchuela.

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

Cuenta con un Muelle de Servicio, el que se encuentra inhabilitado por resolución C.P. P.D. Ord. N° 12.600/87 Vrs., de fecha 18 de diciembre de 2018.

Por otra parte, existe un embarcadero (pasarela), autorizado solo para el embarque de prácticos y personal relacionado con las naves que operan en el referido terminal marítimo.

j.- **Terminales Marítimos.**

<b>Boyas de Amarre</b> (3 NR.)			
<b>Ubicación</b>	<b>Elemento</b>	<b>N° Patas</b>	<b>Resistencia (Ton.)</b>
<b>Boya N° 1 (Aleta Estribor)</b> Latitud : 52° 37' 43,24" S. Longitud: 070° 11' 15,00" W.	Gancho escape rápido (tipo doble)	2	143,9
<b>Boya N° 2 (Centro Popa)</b> Latitud : 52° 37' 46,11" S. Longitud: 070° 11' 08,73" W.		2	129,9
<b>Boya N° 3 (Aleta Babor)</b> Latitud : 52° 37' 02,14" S. Longitud: 070° 11' 06,72" W.		2	116,7

<b>Rejeras</b> (3 NR.)			
<b>Ubicación</b>	<b>Elemento</b>	<b>N° Patas</b>	<b>Resistencia (Ton.)</b>
<b>Rejera de Babor</b> (a la cuadra del castillo de Babor) Latitud : 52° 38' 03,11" S. Longitud: 070° 11' 13,86" W.	- Anclas tipo Lenox de 8,0 ton. - Cadenas: Pernadas de 55 mts. (Rejera Estribor) y 137,5 (Rejera Babor y nueva), de $\frac{3}{4}$ diámetro grado U2, límite de ruptura 350 ton.	1	101,8
<b>Rejera de Estribor</b> (a la cuadra del castillo de Estribor) Latitud : 52° 37' 45,40" S. Longitud: 070° 11' 40,32" W.		1	104,4
<b>Nueva Rejera</b> (a la Amura de Estribor) Latitud : 52° 37' 47,98" S. Longitud: 070° 11' 39,61" W.		1	101,8

<b>Líneas Rígidas Submarinas</b>	<b>Características</b>
3 NR.	<b>Línea 1</b> 1.025,19 metros con 11 flexibles de 12".
	<b>Línea 2</b> 1.042,92 metros con 11 flexibles de 12".
	<b>Línea 3</b> 1.500,92 metros con 2 flexibles de 12" y 10 flexibles de 10".

**Nota:**

Se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-71/034, de fecha 24 de enero de 2017 y posteriores modificaciones, que establece normas para el otorgamiento del Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo, que efectúa trasiego de productos líquidos y gaseosos a granel.

**k.- Sistemas de Monitoreo y Medición.**

Esta instalación portuaria cuenta con los siguientes sistemas de monitoreo y mediciones meteorológicas:

**Mareógrafo**

Equipo AWAC AST 1000.

Marca: NORTEK.

Modelo: AWAC 1000 Khz.

Ubicación: Muelle Terminal Marítimo.

Latitud: 52° 38' 53" S. / Longitud: 070° 12' 32" W.

**Estación Meteorológica**

2 Equipos MetPack Pro.

Marca: MetConnect.

Modelo: Connect one.

Ubicación Muelle Terminal Marítimo

Latitud: 52° 38' 53" S. / Longitud: 070° 12' 32" W.

Ubicación en baliza de enfilación de entrada

Latitud: 52° 38' 9,63" S. / Longitud: 070° 12' 25,44" W.

**Correntómetro**

Marca: LinkQuest

Modelo: FlowQuest 100

Ubicación: Muelle Terminal Marítimo. (L: 52° 38' 39" S. / Long: 070° 11' 37" W).

**l.- Condiciones Límites para las Naves.**

Sitio de amarre	Eslora Min. (metros)	Eslora Máx. (metros)	Manga Máx. (metros)	Calado Máximo (metros)	Desplazamiento Máx. (ton.)
	183	250	43	14,9	75.000

**m. Límites Operacionales.**

Maniobras	Diurnas y Nocturnas.	
Dirección y velocidad máxima del viento (nudos).		
- Maniobra de amarre/desamarre.	1° y 2° cuadrante.	Hasta 10 nudos
	3° y 4° cuadrante.	Hasta 20 nudos
- Maniobras de corridas.	No corresponde.	
- Permanencia en terminal marítimo.	Cualquier dirección	Hasta 30 nudos
- Ejecución de faenas de carga y/o descarga.		

<b>Nota:</b> Sobre 30 nudos de viento, cualquier dirección, se deberá detener las faenas de carga y/o descarga, como también la desconexión de brazos y/o flexibles.	
<b>Dirección y velocidad máxima de la corriente (nudos).</b>	
- Maniobra de amarre/desamarre.	Cualquier dirección, 1 nudo.
- Maniobras de corridas.	No corresponde.
- Permanencia en terminal marítimo.	Sin restricción.
- Ejecución de faenas de carga y/o descarga.	Sin restricción.
<b>Dirección y Altura (Hs) de la Ola (metros).</b>	
- Maniobra de amarre/desamarre.	0,5 metros, periodo de 10 segundos.
- Maniobras de corridas.	No corresponde.
- Permanencia en terminal marítimo.	1,25 a 2,5 metros / Mar Marejada.
- Ejecución de faenas de carga y/o descarga.	Hasta 1,25 metros / Mar Marejada.
<b>Visibilidad</b>	
3.000 metros.	

<b>Condiciones o restricciones particulares de operación</b>
<p>1) Cuando se reciba un aviso de Mal Tiempo y/o pronóstico de viento superior a 45 nudos, el buque deberá salir en la estoa más próxima, respetando los parámetros máximos de maniobra, indicados en la presente resolución.</p> <p>2) Para el 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.</p> <p>3) 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 Local.</p>

<b>Servicios de Apoyo a Maniobras</b>	
<b>Carta Náutica</b>	Carta SHOA N° 11000, N° 11500 y N° 11512.
<b>Practicaje</b>	Es obligatorio el uso de dos prácticos para todas las maniobras de amarre y desamarre, según lo establecido en la Adenda al Estudio de Maniobrabilidad aprobado.
<b>Remolcadores</b>	2 RAM
	66 Ton. BP.
	<p>a) Los remolcadores deben contar con winche de tensión constate para todas las maniobras.</p> <p>b) 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.</p>

<b>Uso de PPU</b>	Sí, según lo establecido en la Adenda al Estudio de Maniobrabilidad aprobado.	
<b>Lanchas de Apoyo</b>	Amarre/Desamarre Diurno	1 NR
	Amarre/Desamarre Nocturno	2 NR.
	<p>Las lanchas deben cumplir con la dotación mínima de seguridad, conforme a lo estipulado en la normativa vigente, como asimismo, con los amarradores calificados y necesarios para pasar espías.</p> <p>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.</p>	
<b>Amarradores</b>	<p>1) La instalación portuaria, a través de la respectiva Agencia de Naves, dispondrá de los amarradores que sean necesarios, tanto en tierra como en lanchas de apoyo, a cargo de un Jefe de Muelle/TM, durante las faenas de amarre/desamarre o cualquier faena que requiera manipular espías. Para lo anterior, se deberá contar con los equipos de comunicaciones para enlazar con la nave, práctico y amarradores.</p> <p>2) Los amarradores deberán contar con sus correspondientes elementos de protección personal (chalecos salvavidas, zapatos de seguridad, entre otros) y Procedimiento de Trabajo seguro.</p>	

**n.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria.**

- 1) **Bandas 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.
- 2) **Maniobras simultáneas:** No autorizadas.
- 3) **Maniobras de abarloamiento:** No autorizadas.
- 4) **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)".
- 5) **Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre/atraque (cantidad de paños mínimos, cantidad y longitud de espías, otros):**

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 del Terminal Marítimo Gregorio.

- 6) **Uso del Reloj de Mareas:** En caso de hacer uso del Reloj de Marea, se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° A-31/004, de fecha 20 de enero de 2012.

ñ.- **Señalización Marítima.**

1) **Ayudas a la Navegación.**

No corresponde.

2) **Enfilaciones de Puerto.**

- **Tipo** : Enfilación de Aproximación.
- **Cantidad** : 2.

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

Baliza Anterior "A1".

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

Baliza Posterior "A".

Ubicación: 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 "B-B1", rumbo 310°.

Baliza Anterior "B1".

Ubicación: Lat.: 52° 37' 36,92" S. / Long.: 070° 12' 6,82" W.

Baliza Posterior "B".

Ubicación: 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.

- **Tipo** : Enfilación de Fondeo.
- **Cantidad** : 4.

- a) Enfilación de Fondeo "C1 y C", rumbo 258°.

Baliza Anterior "C1".

Ubicación: Lat.: 52° 38' 09,80" S. / Long.: 070° 12' 25,28" W.

Baliza Posterior "C".

Ubicación: 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 "D1 y D", rumbo 241°.

Baliza Anterior: "D1".

Ubicación: Lat.: 52° 38' 18,25" S. / Long.: 070° 12' 29,16" W.

Baliza Posterior: "D".

Ubicación: 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 "E1 y E", rumbo 247°.

Baliza Anterior: "E1".

Ubicación: Lat.: 52° 38' 23,30" S. / Long.: 070° 12' 31,88" W.

Baliza Posterior: "E".

Ubicación: 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 "F1 y F", rumbo 233°.

Baliza Anterior: "F1".

Ubicación: Lat.: 52° 38' 24,14" S. / Long.: 070° 12' 31,57" W.

Baliza Posterior: "F".

Ubicación: 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. y ancho 2.3 m. Posición lateral final del buque amarrado.

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

**Nota:**

Será responsabilidad de la instalación portuaria, la mantención de las enfilaciones, de manera tal que se asegure su operatividad. Asimismo, deberá preocuparse que las enfilaciones no sean obstruidas por ningún elemento.

**Ref.:** Publicación S.H.O.A. N° 3001, Derrotero de la Costa de Chile, Volumen I.

**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° 12.000/07, de fecha 31 de enero de 2023.

**p.- Documentos de Interés.**

**1) Resoluciones S.H.O.A. que aprueban Estudios Oceanográficos y Levantamiento 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) Resolución que aprueba Estudios de Maniobrabilidad, Adenda o Informe de Operación.**

- 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) Documento que aprueba el Estudio de Señalización Marítima.**

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

**4) Declaración de Cumplimiento que aprueba certificación Código PBIP y fecha de vigencia.**

Se deberá mantener vigente.

**5) Certificado de Seguridad y Operación:**

Se deberá mantener vigente.

**q.- Contactos.**

**Capitanía de Puerto de Punta Delgada.**

Dirección : Primera Angostura s/n.

Teléfono : +56 61 2201189.

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

**Terminal Marítimo Multiboyas Bahía Gregorio.**

Teléfono : +56 61 2298957

Celular : +56 9 76142506

Email : [fneira@mag.enap.cl](mailto:fneira@mag.enap.cl) / [jmartinocr@enap.cl](mailto:jmartinocr@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 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.- **DÉJESE SIN EFECTO**, la resolución C.P. P.D. ORD. N° 12.000/56 Vrs., de fecha 11 de agosto de 2023.

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

**(FIRMADO)**  
**CLAUDIO VILLARROEL GUTIÉRREZ**  
**SUBOFICIAL MAYOR**  
**CAPITÁN DE PUERTO DE PUNTA DELGADA**

**DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- ENAP (M.).
- 2.- DELEGADO PRESIDENCIAL REGIÓN DE MAGALLANES.
- 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 (OF. PRACTICOS).
- 9.- ARCHIVO.