

**C.P. LIRQUÉN ORD. N° 12.600/ 57 / Vrs.**

**HABILITA LA OPERACIÓN DEL MUELLE DE PENCO.**

**LIRQUÉN, 16-04-2021**

**VISTO:** lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; el D.L. 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 06 de enero de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; el D.S. (M.) N° 397, de fecha 08 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; 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 06 de diciembre de 2018 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

**R E S U E L V O:**

**1.- HABILÍTASE** la operación de la siguiente instalación portuaria:

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

Muelle de Penco.

**b.- Descripción General.**

Muelle de acero soportado por pilotes tubulares del mismo material, diseñado para la operación de naves mayores, para la carga y descarga de graneles y en especial de fertilizantes. El cabezo del muelle es de forma rectangular y cuenta con una grúa fija que posee una pala mecánica con una capacidad de 10 toneladas, que saca el granel de la bodega de la nave, para posteriormente, depositarlo en una tolva de alimentación de 15 toneladas de capacidad, construida con planchas de acero dulce forjado. La carga es transportada hasta los almacenes de acopio por medio de una correa transportadora.

En el cabezo del muelle, lado weste, se cuenta con un embarcadero para la operación de embarcaciones menores, que se utiliza principalmente para el traslado de Autoridades Públicas para la recepción y otros servicios propios de la referida Instalación Portuaria.

**c.- Ubicación Geográfica.**

Se encuentra en la comuna de Penco, Región del Bío Bío, al SE de la Bahía de Concepción, entre Punta Elisa y la desembocadura del Río Andalién, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 36° 43' 22,8" S.

Longitud : 073° 00' 31,37" W.

**d.- Propietario Operador.**

Muelles de Penco S.A.

**e.- Zona de Espera de Prácticos.**

Se encuentra ubicada al W y como a 1,35 millas de la Punta Lirquén, en siguientes puntos:

- |                            |                           |
|----------------------------|---------------------------|
| 1) Latitud: 36° 42' 07" S. | Longitud: 073° 00' 23" W. |
| 2) Latitud: 36° 42' 07" S. | Longitud: 072° 59' 45" W. |
| 3) Latitud: 36° 42' 19" S. | Longitud: 073° 00' 23" W. |
| 4) Latitud: 36° 42' 19" S. | Longitud: 072° 59' 45" W. |

Punto medio en Latitud: 36° 42' 13" S. y Longitud: 073° 00' 07" W.

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

**Ref.:** Carta S.H.O.A. N° 6111, Edición 2013.

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

- 1) Punto de Fondeo "W", para Faenas de Bunkering:  
Latitud : 36° 38' 30" S.  
Longitud : 073° 00' 00" W.
- 2) Punto de Fondeo "X", para fumigación, desgasificación o cuarentena:  
Latitud : 36° 41' 12" S.  
Longitud : 073° 00' 42" W.
- 3) Punto de Fondeo "Y":  
Latitud : 36° 41' 55" S.  
Longitud : 073° 00' 15" W.
- 4) Punto de Fondeo "Z":  
Latitud : 36° 41' 55" S.  
Longitud : 072° 59' 19" W.

**Nota:**

- a) Las naves mercantes quedarán sobre máquinas en la zona de espera de Prácticos, en espera de realizar las maniobras con el apoyo de Práctico.
- b) Toda nave que fondee a la gira, para ingresar al Puerto de Penco, deberá poseer la carta náutica actualizada de la bahía. Será responsabilidad de la Agencia que represente a la nave, la provisión oportuna de esta publicación náutica, con el propósito de dejar libre el área de maniobra de las naves que entran o salen del Muelle de Penco. Los buques que fondeen a la gira, sólo podrán hacerlo en la zona destinada para ello.
- c) Todas las naves que fondeen a la gira solicitarán la autorización a la Capitanía de Puerto de Lirquén CBT-22, por canal 16 VHF, debiendo posteriormente indicar su posición final de fondeo, demarcación verdadera y distancia a Punta Quintero.

Ref.: Carta Náutica S.H.O.A. N° 6111 y N° 6110, ambas actualizadas.

**g.- Límites del Puerto.**

Se encuentran comprendidos por el paralelo de Punta Lirquén y el meridiano 073° 00' 44" W.

Ref.: Carta Náutica S.H.O.A. N° 6111, actualizada.

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

**1) Dirección y velocidad de viento predominante en nudos:**

El Puerto de Penco es en general abrigado de los vientos reinantes, excepto los del 4° cuadrante, que entran por la Boca Grande de la Bahía de Concepción, produciendo un aumento de la altura de la ola y temporales que se dejan sentir en invierno. Los vientos del NW soplan con gran fuerza en los meses de junio, julio y agosto.

Entre los meses de diciembre y abril, los vientos existentes varían en intensidades de 12 a 18 nudos, registrándose ocasionalmente vientos con velocidades de hasta 30 nudos bajo un régimen de altas presiones en la Bahía de Concepción.

Los vientos de componentes N y NW con intensidades superiores a 40 nudos, tienen una ocurrencia anual de un 0.9%.

**2) Dirección y velocidad de la corriente, en nudos:**

En términos generales, después de haber soplado con intensidad los vientos del 4° cuadrante, se observan en Penco corrientes que tiran hacia el Sur. La Carta Náutica S.H.O.A. N° 6111, incluye, entre otros lugares las instalaciones portuarias de Lirquén, Penco y Talcahuano, pero no contiene indicaciones sobre la existencia de corrientes.

El "Estudio de Ciclo", referente a corrientes resume que la corriente para un periodo de retorno de 30 años no es superior a 0,30 nudos.

**3) Altura de la Ola, en metros:**

En el Puerto de Penco no se registran, por lo general, bravesas de mar, solamente los temporales del Norweste producen, al igual que en Lirquén, fuertes marejadas que obligan en algunos casos a abandonar las instalaciones. El sistema de olas del puerto está relacionado con los vientos que soplan; las olas provenientes del Surweste son cortas y se generan a medida que se levanta el viento. En su mayor intensidad no afectan a los buques atracados. Las olas derivadas de los vientos del 1° y 4° cuadrante afectan las instalaciones portuarias, que se encuentran abiertas a ellas y que entran hacia Penco, levantando olas en el sector del muelle, manifestándose olas de mayor altura en los meses de invierno.

El oleaje medio en el Muelle de Penco respecto a las olas fuera de la bahía es de un 92%. Es decir, la altura máxima de la ola en el puerto es un 10% de las oceánicas.

#### 4) Amplitud de la Marea, en metros:

El régimen de marea en Penco, es el característico de las costas abiertas del litoral central del país, presentando dos pleamares y dos bajamares de diferente amplitud en un día.

Ver "Tabla de Mareas de la Costa de Chile", con Puerto Patrón Valparaíso, a partir del cual se hacen las correcciones a la localidad de Lirquén considerada como Puerto Secundario. La corrección de marea para Lirquén se obtiene de la Tabla II de la publicación antes mencionada, y se resume en la siguiente tabla:

	SICIGIA	CUADRATURA
Altura Máxima	1.90 metros	1.60 metros
Altura Media	Tabla de Mareas	Tabla de Mareas
Altura Mínima	Tabla de Mareas	Tabla de Mareas
Diferencia de hora pleamar	+ 0 h 20 min.	
Diferencia de hora bajamar	+ 0 h 20 min.	
Diferencia de altura pleamar	+ 0.10 mts.	
Diferencia de altura bajamar	+ 0.05 mts.	
Establecimiento del puerto	09 h 55 min.	
Rango de marea en sicigias	1.60 metros.	

#### 5) Tipo de fondo:

El Derrotero de las Costas de Chile, Publicación S.H.O.A. N° 3001, indica que los fondeaderos en Penco son en general buenos, porque el lecho del mar es fango viscoso, en donde las anclas agarran bien y no garrean ni aun con viento fuerte.

**Ref.:** Estudio de Maniobrabilidad diciembre 2005, Cambio N° 1, agosto 2012, aprobado.

#### i.- Sitios o Frentes de Atraque y Boyas.

- Extensión : 1.738 metros de largo x 3 metros de ancho.
- Orientación : 350°.
- Defensas : 02 NR. (de goma con absorción de energía).
- Bitas : 02 NR. (una en cada Duque de Alba o Dolphin).
- Duques de Alba : 03 NR. (uno para amarrar las espías de popa con un gancho y dos para hacer firmes los springs, ubicados en el cabezo del muelle).
- Boyas de Amarre : 04 NR., del tipo Admiralty Peg-Top, con un volumen de 17,82 metros cúbicos, de dos patas, con anclas de 15 toneladas, con orinque de 3" y cuatro paños de cadena de 2" 7/8. Estas boyas cuentan con ganchos de escape, en las siguientes coordenadas geográficas:

- Boya 1 (Traveses de Proa Babor):  
Latitud : 36° 43' 16,7998" S. / Longitud : 073° 00' 36,8750" W.
- Boya 2 (Largos de Proa):  
Latitud : 36° 43' 14,9931" S. / Longitud : 073° 00' 31,6817" W.
- Boya 3 (Través de Seguridad Popa Estribor):  
Latitud : 36° 43' 26,6404" S. / Longitud : 073° 00' 25,7781" W.
- Boya 4 (Largos de Popa):  
Latitud : 36° 43' 29,2958" S. / Longitud : 073° 00' 29,3373" W.

**j. - Terminales Marítimos.**

No corresponde.

**k.- Condiciones límites para las naves.**

- **Eslora Máxima** : 205 metros.
- **Calado Máximo** : 10,70 metros, salvo durante la transferencia de carga y descarga de la bodega N° 1, en que el calado de popa deberá ser igual o inferior a 10,2 metros, debido a la existencia de sondas de 10,80 metros.
- **Manga Máxima** : 32,2 metros.
- **Desplazamiento Máximo** : 51.190 toneladas.
- **Condiciones o restricciones particulares de operación:**
  - \* En este Muelle, sólo pueden operar naves que transporten graneles. Sus instalaciones no permiten la recepción o despacho de carga general, ni menos de contenedores o cargas unitizadas, como celulosa, madera, etc.
  - \* Debido al reducido frente de atraque, por motivos de seguridad, las naves deberán atracar inicialmente frente a las bodegas centrales.

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

- 1) Maniobra en General:** Se tomarán para el apoyo de la maniobra dos remolcadores ASD que se hacen firmes con espías propias, por la banda de estribor del buque, en posición de carneros.

Se controla la velocidad de la nave para que mantenga no menos de 2,5 nudos, para seguir el rumbo de aproximación 172°V, con ayuda de máquina, timón de la nave y la asistencia de los remolcadores.

Se navega hasta llegar a una distancia aproximada de 2,8 cables a la boya de proa, iniciándose caída a estribor para tomar la Enfilación de Entrada al 258°V, demarcada por Balizas "D" Anterior" y "E" Posterior, que se controlará con golpes de máquina, timón y apoyo de los dos remolcadores, reduciendo la velocidad a 2 nudos.

Al demarcar por Babor las Balizas "C" Anterior y "B" Posterior al 167°V, se dará atrás y fondeará el ancla de Estribor con 3 paños de cadena. Luego se iniciará giro de la nave a Estribor en aproximación al muelle hacia el Sur, entregando cadena de manera controlada hasta llegar a un máximo de 6 a 7 paños en el agua para contar con suficiente cadena para efectuar los shiffting.

Cuando la nave llegue a una distancia aproximada de 100 metros del cabezo del muelle, se pasarán los esprines de proa y de popa, con ayuda de las dos lanchas de apoyo. Se continúa el acercamiento al muelle, tomando como referencia el centro del frente de atraque, formado por dos duques de alba, con defensas de goma, evitando que la nave se vaya encima de la boya de popa. Una vez pasada esta boya, se puede correr la nave más hacia popa.

Luego de centrar la nave de acuerdo a la bodega que iniciará la descarga, se pasan las otras espías, dependiendo del viento reinante. En general, el orden será: spring, largos, traveses y finalmente a la boya por la aleta de estribor.

- 2) **Banda de Atraque:** Babor.
- 3) **Maniobras Simultáneas:** No autorizadas.
- 4) **Maniobras de abarloomiento:** No autorizadas.
- 5) **Abastecimiento de naves:** No se podrá efectuar rancho a naves, debido a las características del muelle.
- 6) **Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras:**

Las naves deberán contar con un mínimo de 15 espías de 220 metros. Asimismo, deberán cumplir con el numeral de equipo determinado para la nave, con respecto a los paños de cadena útil en cada una de sus anclas, con un mínimo de 10 paños en las naves iguales o superior a 150 metros de eslora.

Las espías deben mantenerse en buen estado, con su certificación correspondiente.

- 7) **Descripción de las Maniobras utilizando Reloj de Mareas:**

Para esta maniobra se deberá cumplir con lo establecido en Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° A-31/004, de fecha 20 de enero de 2012, que "Establece el procedimiento para solicitar el empleo del reloj de mareas y su autorización por parte de las Autoridades Marítimas Locales".

#### **m.- Ayudas a la Navegación.**

- 1) Baliza Cabezo Muelle Mecanizado Penco N° 253.  
Descripción: Dos luces verdes en el costado E y dos luces rojas en el costado W del cabezo.  
Ubicación: 36° 43' 24" S. / Longitud: 073° 00' 30" W.

- 2) Enfilaciones de Aproximación:
- a.- Enfilación de Aproximación Anterior "A" (Baliza N° 254-1)  
Descripción: Poste metálico blanco, con franjas horizontales rojas, en su parte superior un triángulo equilátero de 3 metros de lado blanco, con franja vertical naranja. Altura 6 metros.  
Ubicación: Latitud: 36° 44' 13,99" S / Longitud: 073° 00' 01,21" W, al 351° y a 95 metros de la Baliza Posterior "B".
  - b.- Enfilación de Aproximación Posterior "B" (Baliza N° 254).  
Descripción: Poste metálico blanco, con franjas horizontales rojas; en su parte superior un triángulo equilátero invertido de 3 metros de lado blanco, con franja vertical naranja. Altura 13 metros.  
Ubicación: Latitud: 36° 44' 17,98" S. / Longitud: 073° 00' 00,32" W.
  - c.- Enfilación de Aproximación Anterior "C" (Baliza N° 254-2).  
Descripción: Poste metálico blanco, con franjas horizontales rojas; en su parte superior un triángulo equilátero invertido de 3 metros de lado blanco, con franja vertical naranja. Altura 6 metros.  
Ubicación: Latitud: 36° 44' 14,00" S. / Longitud: 073° 00' 01,75" W, al 345,5° y 98 metros de la Baliza Posterior "B".
- 3) Enfilaciones de Fondeo:
- a.- Enfilación de Fondeo Anterior "D" (Baliza N° 254-4).  
Descripción: Poste metálico blanco, con franjas horizontales rojas; en su parte superior un rombo de 3 metros de lado blanco, con franja vertical naranja. Altura 6 metros.  
Ubicación: Latitud: 36° 43' 54" S. / Longitud: 073° 04' 00" W.
  - b.- Enfilación de Fondeo Posterior "E" (Baliza N° 254-3).  
Descripción: Poste metálico blanco, con franjas horizontales rojas; en su parte superior un rombo de 3 metros de lado blanco, con franja vertical naranja. Altura 17,2 metros.  
Ubicación: Latitud: 36° 43' 58,00" S. / Longitud: 073° 04' 06,80" W.

Ref.: - Lista de Faros Publicación SHOA N° 3007.

**n.- Limitaciones Operacionales.**

1) **Maniobras:**

Durante 24 horas, con buena visibilidad y condición de mar que permita abordar las boyas de amarre con seguridad.

2) **Viento:**

**Diurno:**

Para Maniobras de atraque/desatraque/amarre/desamarre, el viento no podrá ser superior a 25 nudos.

**Nocturno:**

Para maniobras nocturnas, el viento no podrá superar los 10 nudos, y se deberá asegurar la iluminación de todas las boyas y enfilaciones del muelle.

3) **Corriente:**

Para Maniobras de atraque/desatraque/amarre/desamarre, la corriente no podrá superar los 0,22 nudos.

4) **Altura de la Ola:**

Para Maniobras de atraque/desatraque/amarre/desamarre, la ola no podrá superar 1,0 metro.

5) **Visibilidad:**

1 milla para el atraque y 0,5 millas para el desatraque. En general, no se podrá maniobrar con neblina o bruma que impida visualizar el muelle y enfilaciones.

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

1) **Cartas náuticas:**

Carta Náutica S.H.O.A. N° 6000, N° 6110 y N° 6111, Edición 2013.

2) **Uso de Prácticos:**

Obligatorio para todas las naves, conforme a lo estipulado en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, excepto las naves nacionales que cuenten con Capitán Chileno y resolución vigente para maniobrar sin Práctico. Los Capitanes de la Marina Mercante Nacional autorizados para efectuar maniobras de atraque y desatraque, sin utilizar el servicio de Práctico de Puerto, deberán comunicar a la Autoridad Marítima por VHF su intención de maniobra.

Para los movimientos de naves atracadas al muelle, éstas se efectuarán sin práctico.

3) **Uso de remolcadores:**

Para las faenas de atraque y desatraque diurno y nocturno se requieren 2 remolcadores con un Bollard Pull de 30 toneladas y 2 lanchas amarradoras.

Nave Tipo	ESLORA (mt.)	Condición (máx. carga)	Desplazamiento en lastre	Número RAM	Potencia c/u (Ton. Bollard Pull)
Granelero	140,97	18.894	10.785	2	30
Granelero	180,00	47.560	24.694	2	30
Granelero	205	51.190	28.590	2	30

**o.- Situaciones Especiales.**

**1) Acciones ante Condición de Tiempo Variable:**

Vientos entre 15 a 25 nudos. Naves reforzarán espías, dotación mínima de seguridad a bordo y sus máquinas deberán estar listas para un eventual zarpe del muelle.

Se autorizará el desatraque de una nave, siempre que las condiciones de tiempo permitan el desembarco seguro del Práctico.

**2) Acciones ante Anuncio de Mal Tiempo:**

Viento entre 25 y 35 nudos. Todas las naves deberán encontrarse con totalidad de la dotación a bordo listas para zarpar y salir a capear y/o fondear al socaire de la Isla Quiriquina.

Una vez que la Capitanía de Puerto efectúe la notificación de condición de mal tiempo o temporal, el desatraque de buques deberá ser coordinado con anticipación a este cambio.

**3) Acciones ante Condición de Temporal:**

Viento superior a 35 nudos, prohibido atracar y desatracar salvo por emergencia.

Todas las tripulaciones de las naves mercantes deberán permanecer a bordo, reforzar amarras y preparar zarpe de emergencia.

Se suspende el trabajo y faenas portuarias en las naves.

**p.- Otras informaciones.**

**1) Resolución SHOA que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos:**

- Resolución S.H.O.A. Ordinario N° 13.270/24/503/Vrs., de fecha 24 de septiembre 2010, que considera "Con Valor Hidrográfico" el estudio de Corrientes.
- Resolución S.H.O.A. Ordinario N° 13.250/24/26/Vrs., de fecha 20 de marzo de 2015, que considera "Con Valor Hidrográfico" el Estudio Batimétrico, realizado por la empresa Geomar Ingeniería Ltda., en el sector del Muelle de Penco, VIII Región.
- Resolución S.H.O.A. Ordinario N° 13.250/24/45/Vrs., de fecha 17 de julio de 2018, que considera "Con Valor Hidrográfico" el Estudio Batimétrico, realizado por la empresa Geomar Ingeniería Ltda., en el sector del Muelle de Penco, Región del Bio-Bío.

**2) Documento que aprueba el Estudio de Señalización Marítima:**

DIRSOMAR MEMORD. N° 12.500/1, de fecha 21 de febrero de 2002.

**3) Resolución que aprueba el Estudio de Maniobrabilidad:**

Resolución D.I.M. Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/1281/Vrs., de fecha 13 de noviembre de 2012, que "Aprueba definitivamente el Estudio de Maniobrabilidad Muelles de Penco S.A., diciembre 2005 (cambio 1, agosto 2012).

**4) Resolución que aprueba inspecciones de las boyas:**

- Resolución D.I.M Y M.A.A. ORD. N° 12.600/03/1505, de fecha 08 de noviembre de 2011, que “Aprueba definitivamente la Memoria de Cálculo Sistema de Multiboyas de Muelles de Penco S.A.”.
- Resolución C.P. Lirquén ORD. N° 12600/21/2020, del 20 febrero de 2020, la cual “Habilita el Sistema de Fondeo Bienal del Muelles de Penco, perteneciente a la empresa Muelles de Penco S.A.”.

**5) Declaración de Cumplimiento PBIP:**

Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria N° CLLQN-0001/2020, de fecha 14 de diciembre de 2020, con vigencia hasta el 23 de octubre de 2025.

**q.- Contactos.**

**Capitanía de Puerto de Lirquén.**

Fono-Fax : +56 41 2385136 / +56 41 2386061.  
Dirección : Sector playa Lirquén S/N.  
E-mail : [cplirquen@dgtm.cl](mailto:cplirquen@dgtm.cl) / [opercplqw@dgtm.cl](mailto:opercplqw@dgtm.cl)

**Muelles de Penco S.A.**

Nombre : Sr. Cristian Sallaberry Ayerza.  
Cargo : Gerente General.  
Dirección : Avenida Santa María 5888, Vitacura, Santiago.  
Fono : +56 2 29570250 / Celular: +56 9 92286543.  
E-mail : [csallaberry@muellesdepenco.cl](mailto:csallaberry@muellesdepenco.cl)

Nombre : Sr. Pedro BRAVO Lazo.  
Cargo : Sub Gerente de Operaciones.  
Dirección : Playa Negra 199, Penco.  
Fono : +56 41 2182800 / + 56 41 2182805 / Celular: + 56 9 69083436  
E-mail : [pbravo@muellesdepenco.cl](mailto:pbravo@muellesdepenco.cl)

Nombre : Sr. Roberto MELLA Rubilar.  
Cargo : Sub Gerente de Administración y Finanzas.  
Dirección : Playa Negra 199, Penco.  
Fono : +56 41 2182800 / + 56 41 2182805 / Celular: + 56 978482945  
E-mail : [rmella@muellesdepenco.cl](mailto:rmella@muellesdepenco.cl)

Nombre : Sr. Víctor JARA Soto-Aguilar.  
Cargo : Administrativo de Aduana.  
Dirección : Playa Negra 199, Penco.  
Fono : +56 41 2182800 / + 56 41 2182805 / Celular: + 56 9 98746496  
E-mail : [vjara@muellesdepenco.cl](mailto:vjara@muellesdepenco.cl)

Nombre : Sr. Daniel INZUNZA Vergara.  
Cargo : Jefe de seguridad Prevencionista de riesgos y OPIP  
Dirección : Playa Negra 199, Penco.  
Fono : +56 41 2182800 / + 56 41 2182805 / Celular: + 56 9 98746560  
E-mail : [dinzunza@muellesdepenco.cl](mailto:dinzunza@muellesdepenco.cl)

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

- 1) Todas las faenas que se soliciten a la Capitanía de Puerto de Lirquén y que digan relación con maniobras de atraque y desatraque, deberán ser realizadas a través de la página [www.directemar.cl](http://www.directemar.cl) - Servicios online – Sistema Integral de

Atención a la Nave (SIAN) – Ir a aplicación – Clave única – Autenticar – Solicitud Globalizadas (Naves de más de 1000 Arqueo Bruto) con un mínimo de dos horas de anticipación de la faena.

- 2) Se podrá modificar una maniobra solicitada, efectuando la anotación correspondiente con un mínimo de dos horas de anticipación. Las comunicaciones de enlace deberán efectuarse por canal 16-VHF, a través de Talcahuano Radio CBT o CBT-22 (Capitanía de Puerto de Lirquén) siendo el canal habitual de los Prácticos el canal 69 VHF.
- 3) Cada maniobra deberá contar con el apoyo de una lancha autorizada por la Capitanía de Puerto, para el embarque y desembarque de Prácticos, la cual puede también utilizarse para la maniobra de amarre de la nave. Esta lancha deberá poseer equipo de comunicaciones acorde a su actividad, el cual debe a lo menos contar con los canales 16 y 69 VHF; estar tripulada por un Patrón de Nave Menor, un Tripulante de Nave Menor y un Tripulante Máquina de Nave Menor, debiendo la lancha tener un andar de 12 nudos como mínimo, necesario para cubrir la distancia a navegar, además de contar con escala portátil de borda.
- 4) Para la maniobra se deben usar dos lanchas, conforme a lo dispuesto en la normativa vigente, contando con personal de amarradores para poder pasar con rapidez las espías a las boyas y a las bitas del muelle.
- 5) Se entiende por elementos auxiliares y de apoyo a las maniobras, los Bow Thruster, Stern Thruster, timones Becker, timones Shilling, entre otros, debiendo éstos encontrarse 100% operativos y disponibles para las maniobras, lo que será ratificado por el Práctico que ejecuta la maniobra. Esta faena la autorizará la Autoridad Marítima Local.
- 6) Se deberá atracar las naves con proa al Norte, objeto se facilite la maniobra de desatraque frente a una emergencia de cualquier naturaleza.
- 7) Después de un temporal, es común que se presenten 4 a 5 horas de marejada que no permite la carga y/o descarga de naves atracadas, siendo este fenómeno normal en las instalaciones portuarias de la bahía.
- 8) Una vez que se declaró un temporal, el remolcador que se encuentre en el puerto deberá zarpar para su seguridad al socaire de la Isla Quiriquina o al Puerto de Talcahuano. Esta situación será determinante para la salida o no de las naves, ya que al quedar el puerto sin remolcador que apoye a las naves que corten amarras, éstas no tendrán ninguna posibilidad quedando en condición insegura.
- 9) Las naves deben estar en condiciones de abandonar el muelle en cualquier momento al tener conocimiento de Mal Tiempo y Temporal con vientos de Direcciones N y NW.
- 10) Ante la condición de Tiempo Variable o superior, las Agencias de Naves, deberán disponer de todos los medios tendientes a dar una mayor seguridad a las naves atracadas o cuando éstas deban zarpar a la gira, como ser: Remolcador, dotación de seguridad a bordo, máquinas listas a zarpar, etc.
- 11) El personal de amarradores en número suficiente, deberá ser proporcionado por la respectiva Agencia de Naves, no pudiendo ser inferior a 6 personas (3 a proa y 3 a popa).

- 12) Por motivos de seguridad los amarradores deberán durante toda la maniobra permanecer con sus chalecos salvavidas puestos.
- 13) La Empresa Muelles de Penco S.A., deberá dar cumplimiento con lo dispuesto en el "Procedimiento de Inspección de Boyas Servicio Inspecciones Marítimas", establecido en el "Reglamento de Inspección y Certificación del Estado de la Maniobra para Carga y Descarga de Naves" (Especialmente Cap. 1 y Cap. 5).

2.- **DERÓGUESE**, la Resolución C.P. Lirquén ORD. N° 12.600/137/Vrs., de fecha 10 de noviembre de 2020.

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

(ORIGINAL FIRMADO)

**JACOB SILVA PRADENAS  
CAPITÁN DE CORBETA LT  
CAPITÁN DE PUERTO DE LIRQUÉN**

**DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- Muelles de Penco S.A.
- 2.- Agencia Ultramar.
- 3.- Agencia Agunsa.
- 4.- Agencia A.J. Broom.
- 5.- Agencia SAAM.
- 6.- Agencia Nachipa.
- 7.- Agencia B&M.
- 8.- Agencia Somarco.
- 9.- Agencia Agental.
- 10.- Agencia Ian Taylor.
- 11.- Agencia Marval.
- 12.- Agencia NYK.
- 13.- C.J.A. Il Zona Naval (Inf).
- 14.- D.S. Y O.M. (Inf).
- 15.- D.I.M. Y M.A.A. (Inf).
- 16.- S.H.O.A.
- 17.- G.M. Talcahuano (Of. Prácticos) (Inf).
- 18.- Archivo.