

C.P.LIR. N° ORDINARIO N° 12600/146/Vrs.

DISPONE MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA EJECUCIÓN DE FAENAS DE BUNKERING BUQUE-BUQUE A LA GIRA, BUQUE ATRACADO-ABARLOADO, CAMIÓN A BUQUE Y APROVISIONAMIENTO COMBUSTIBLE DE CAMIÓN A GRÚAS SITUADAS EN MUELLES DEL PUERTO DE LIRQUÉN.

LIRQUÉN, 2 DE DICIEMBRE DE 2020

**VISTO:** La Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de 1953; el D.L. (M) N° 2.222, Ley de Navegación, de 1978 y sus modificaciones; el Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, aprobado por D.S. (M) N° 1.340, de 1941, modificado por D.S. (M) N° 359, abril de 1963; el Reglamento de Practicaje y Pilotaje D.S. (M) N° 397, del 8 de mayo de 1985; lo dispuesto en los artículos 125 y 126 del D.S. (M) N° 1, de fecha 6 de enero de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; Reglamento de Seguridad para el Almacenamiento, refinación, transporte y expendio al público de combustibles líquidos derivados del petróleo, aprobado por D.S. (SEC.) N° 90, del 21 de Febrero de 1996; Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, aprobado por D.S. (M) N° 777 de 1978; Circular DGTM. y MM O-72/001, de fecha 8 de septiembre del 2000, Imparte Instrucciones para Certificación de Prevención de Contaminación a las Naves Nacionales Mercantes y Especiales; Circular DGTM. y MM O-71/017, de fecha 23 noviembre del 2000, que establece cumplimiento de disposición legal que exige a toda nave, chilena o extranjera, acreditar que cuenta con certificado de responsabilidad civil, por daños por contaminación por hidrocarburos; lo dispuesto en la Circular DGTM. y MM. Ordinario O-31/002, del 15 de junio de 2020, que establece normas para efectuar operaciones seguras de transferencia de combustibles líquidos marinos para el consumo interno de los buques (BUNKERING); la Circular DGTM. y MM. Ordinario N° O-80/022, del 6 de febrero de 2014, que fija las características generales mínimas de construcción y equipamiento de seguridad, que deben cumplir las embarcaciones que se destinan a la transferencias de prácticos; los Estudios de Maniobrabilidad, referentes a las maniobras de faenas de combustibles y teniendo presente las atribuciones que me confieren la reglamentación marítima vigente.

#### **CONSIDERANDO:**

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, lo recomendado en los Estudios de Maniobrabilidad vigentes, en relación al poco francobordo que poseen las naves que proporcionan este servicio, que hace aconsejable el uso de lanchas en reemplazo de remolcadores y de acuerdo a las experiencias obtenidas a la fecha por los prácticos autorizados del Complejo Portuario del Biobío;

#### **RESUELVO:**

- 1.- APRUÉBASE,** las medidas de seguridad para la ejecución de faenas de Bunkering Buque-Buque a la gira, Buque Atracado-Abarloado, Camión a Buque y Aprovechamiento Combustible de Camión a Grúas que se encuentran en los Muelles del Puerto de Lirquén, con el objeto de evitar la contaminación de los cuerpos de aguas y daños a la propiedad en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Lirquén.

## I.- ANTECEDENTES.

### **BUQUE-BUQUE, a la gira y muelles Puerto Lirquén:**

- 1) Los sitios de los muelles del Puerto de Lirquén se encuentra habilitados para la realización de faenas de bunkering, de acuerdo a lo estipulado en los Estudios de Maniobrabilidad, referente a las maniobras de faenas de combustibles.
- 2) En el caso de faena bunkering buque / buque ( FB/B-B) a la gira, la agencia o el Capitán de la nave receptora deberá solicitar, previo a la recalada del buque, la asignación de punto de fondeo a la Capitanía de Puerto de Lirquén, ya sea telefónicamente, a los números 41-2385136 ó 41-2386061, a través de fonía VHF, canal 16, o mediante correo electrónico a opercplqw@directemar.cl, indicando en esta comunicación que la nave pretende efectuar FB/B-B.
- 3) El Punto de Fondeo designado para efectuar una faena de bunkering a la gira se denomina "W" y se encuentra en Latitud 36°38'30" S y Longitud 073°00'00" W.
- 4) 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 los Puertos de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Lirquén y que ha sido objeto de reconocimiento, de conformidad con lo dispuesto en la Circular D.G.T.M. y M.M. N° O-31/002, de fecha 15 junio de 2020, Anexo "G".
- 5) La Instalación Portuaria del Muelle de Penco no se encuentra habilitada para efectuar faena de bunkering, por no estar contemplado en su Estudio de Maniobrabilidad.
- 6) 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, Puertos 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.
- 7) Se deberá informar oportuna y convenientemente a la tripulación y demás personas que se encuentren a bordo o en las cercanías, 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. El buzo y zapatos de seguridad deberán ser del tipo Antiestático certificado.
- 8) Al efectuarse la faena de combustible, el Capitán de la Nave o Patrón de la embarcación, 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", correo electrónico o carta autorización, según anexo. 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.

- 9) A bordo deberá izarse la bandera "B", del Código Internacional de Señales durante el día, y encenderse una luz roja visible en todo el horizonte durante la noche. Por otra parte, el sistema contra incendio de la nave debe estar preparado para utilizarse frente a un siniestro.

### **CAMIÓN A BUQUE, muelles Puerto Lirquén y abastecimiento de Grúas:**

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 se realizará. Asimismo, los Agentes de Naves, Operadores de Naves, Puertos 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.

El Capitán de la Nave o Patrón de la Embarcación responsable de la faena, hará inspeccionar el vehículo o camión cisterna que transporte combustible líquido, antes de comenzar la faena, para cerciorarse de las condiciones de seguridad de éste, tales como:

- Comprobar que los camiones tanque, que se autoricen ha ingresar a las instalaciones para realizar faenas de bunkering, cumplan con la normativa de seguridad del D.S. N° 160, de 2008 y D.S. N° 298, de 1994.
- Tener como mínimo dos extintores portátiles de Polvo Químico Seco de 4 kg. Debidamente certificados y vigentes, los cuales estarán ubicados en lugares de fácil acceso.
- En los vehículos viajará solamente el personal de operaciones e inspección asignado. Se prohíbe transportar o permitir el ingreso a cualquier otra persona ajena a la faena.
- El camión cisterna o vehículo, deberá llevar letreros visibles que indiquen el sello de la distribuidora y el producto transportado.
- Asimismo deberá llevar letreros, en su parte delantera y posterior, con la palabra "INFLAMABLE", de forma visible. También deberá llevar el etiquetado y rotulado establecido en el Código IMDG "Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas".
- El motor del vehículo y cualquier otro motor auxiliar, deberá ser detenido durante la conexión y desconexión de mangueras.
- Mantener operadores permanentes durante la faena, capaces de accionar válvulas de corte en caso de derrame. Además deberá tener el material sorbente mínimo necesario para detener un principio de derrame.
- Si se efectúa la faena en horas nocturnas, se mantendrá una adecuada iluminación en el lugar de trabajo, el camión distribuidor deberá contar con balizas y mantenerla activada durante toda su permanencia en los Recintos Portuarios y Terminales Marítimos.
- Deberá mantenerse un estricto orden y limpieza del sector durante la faena.

- No se deberá fumar en el vehículo que transporta el combustible o en sus cercanías. Se extremarán las medidas de seguridad en un perímetro de 5 mts., alrededor del vehículo, marcado por conos rojos o naranja internacional, para impedir que personas fumen, usen fósforos o encendedores, se realicen trabajos en caliente o exista cualquier fuente de ignición, que pueda provocar la la combustión de vapores inflamables. En todo caso, deberán colocarse letreros o símbolos aceptados por la normativa Chilena o Internacional que indiquen, "PROHIBIDO FUMAR", los cuales deberán ser visibles para las personas que están en los alrededores de la faena.
- A bordo deberá izarse la bandera "B", del Código Internacional de Señales durante el día, y encenderse una luz roja visible en todo el horizonte durante la noche. Por otra parte el sistema contra incendio de la nave, debe estar preparado para actuar frente a un siniestro.
- El Capitán de la Nave, deberá designar a personal, para que mantengan una permanente vigilancia y control de la faena de combustible, capaces de accionar válvulas de corte en caso de derrame. Además deberá tener el material sorbente mínimo necesario para detener un principio de derrame. Para las faenas en horas nocturnas, se mantendrá una adecuada iluminación en el lugar de trabajo.
- Dentro de la nave se deberá mantener el ramal de incendio conectado, con chorro al costado del buque. Por circuito de alto parlante se deberá avisar : "LA NAVE SE ENCUENTRA REALIZANDO FAENA DE COMBUSTIBLE, SE PROHÍBE FUMAR A BORDO".
- Ante la eventualidad que se produzca algún tipo de contaminación al medio ambiente acuático, la empresa surtidora, muelle, puerto, agencia y/o armador, según corresponda, deberá tomar las acciones preventivas, de acuerdo al Plan de Contingencia para derrame de hidrocarburos debidamente autorizados por la AA.MM., para evitar causar un mayor daño al medio ambiente, dotando con los medios necesarios a la nave, embarcación, posta de combustible, muelle o terminal según el tipo de combustible y magnitud de la faena. Deberá informarse por el medio más expedito (canal 16 VHF; N° telefonico 41-2385136 ó 41-2386061 a la Autoridad Marítima ante cualquier emergencia).
- La autorización de la instalación portuaria (I.P.) para realizar bunkering mediante camiones tanque o naves bunkering caducará automáticamente ante la ocurrencia de un incidente que impida la faena o bien cuando varíe alguna de las condiciones declaradas por la I.P al solicitar la autorización original.
- Para ser renovada, deberá aprobar una inspección técnica, realizada por la CLIN jurisdiccional, orientada específicamente a aprobar las Medidas correctivas y preventivas realizadas por la I.P. ante el incidente o cambio que originó el término de la vigencia de la autorización.
- Se efectuarán patrullajes de seguridad por parte del personal dependiente de la Capitanía de Puerto de Liquén, la cual verificará las condiciones respectivas para el normal desarrollo de la faena. En caso de encontrar alguna novedad se detendrá la faena, para su corrección.

## **II.- ÁMBITO DE APLICACIÓN.**

Esta Resolución será aplicable en todas las operaciones de bunkering Buque a Buque a la gira, Buque Atracado-Abarloado, Camión a Buque y Aprovechamiento Combustible de Camión a Grúas, dentro de las aguas correspondientes a la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Lirquén.

## **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) FAENA DE BUNKERING: Transferencia de combustible bunker a una nave receptora para ser utilizado en su propulsión y o maquinaria auxiliar.
- 4) 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 presente circular serán naves iguales o mayores a 150 AB.
- 5) NAVE RECEPTORA: Nave que recibe el bunker (NCh 2831-2003).
- 6) BUQUE TANQUE: Un buque de carga construido o adaptado para el transporte a granel de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable. (SOLAS 1974/1978).
- 7) CAMIÓN TANQUE: Vehículo que cuenta con un tanque destinado al transporte de combustible líquido (CL), sean estos camiones rígidos, remolques, semiremolques o combinaciones de ellos. (D.S. N° 160, de 2008).

### **IMPORTANTE**

**EN CASO DE DERRAME O DESPRENDIMIENTO DE GASES TÓXICOS AISLE INMEDIATAMENTE EL SECTOR Y EN "NINGÚN CASO SE ACERQUE" DEBIENDO SIEMPRE ASUMIR LA "PEOR CONDICIÓN DE PELIGRO". AVISE INMEDIATAMENTE A LA CAPITANÍA DE PUERTO, DEBIENDO ESTA ACTIVAR EL PLAN DE ACCIÓN COMÚN ANTE EMERGENCIAS EN EL PUERTO.**

## **IV.- PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS.**

### **1) Sitio fondeo/atraque:**

- Punto Fondeo denominado "W" Lat. 36°38'30" S Long. 073°00'00" W, se encuentra destinado para la faena de bunkering.
- En el caso de que el punto "W", se encuentre ocupado y sea requerido otro punto para efectuar faena de bunkering, se podrá designar el punto de fondeo denominado "X", habilitado para fumigación, desgasificación y caurentena Lat. 36°41'12" S Long. 073° 00'42" W.

- En el caso de asignación de sitios de atraque de los muelles de Puerto de Lirquén, estos deben ser solicitados por la nave o su agente al administrador comercial del sitio correspondiente.

## **2) Ingreso de solicitudes al SIAN. (Sistema Integral de Atención a la Nave):**

- Todas las naves receptoras, a través de su agencia, deberán ingresar al SIAN, con una antelación de 24 horas, las solicitudes de FB/B-B.
- Para aquellas naves de bunkering, que deban maniobrar con Práctico, dentro o fuera de los límites del puerto, se deberá solicitar con una antelación de 4 horas la asistencia de Práctico para las maniobras de abarloamiento y desabarloomiento (a la gira o en sitio de atraque).
- Para aquellas naves extranjeras o nacionales receptoras de FB/B-B que deban maniobrar con Práctico dentro de los límites del Puerto, se deberá solicitar la asistencia de Práctico para fondeo a la gira, con una antelación de 4 horas.
- Para el traslado y embarque de los Prácticos en las naves, se deberá disponer de una lancha que cumpla con los requisitos establecidos para estas embarcaciones, Circular D.G.T.M. y M.M. Ord. O-80/022, de 2014.
- 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.
- Los Capitanes de la naves antes de efectuar las maniobras de abarloamiento, conexión y bombeo deberán dar cumplimiento a las normas de seguridad establecidas en la presente Resolución, teniendo a la vista el Convenio Internacional MARPOL 73/78, incluidas sus respectivas enmiendas, los procedimientos establecidos en la última edición STS por ICS/OCIMF, debiendo informar a la Capitanía de Puerto de Lirquén, haber realizado las listas de chequeo establecidos en los Anexos "A", "B", "C", "E" y "F", de la Circular DGTM. y MM. Ordinario O-31/002, del 15 de junio de 2020.

## **V.- Límites Operacionales:**

### **1) En condición de tiempo normal:**

- a) Se podrán realizar FB/B-B, tanto a la gira como para naves atracadas en sitios. Las FB/B-B con una nave receptora atracada se encontrarán condicionadas además por las limitaciones de habilitación del respectivo sitio de atraque y la faena de carga/descarga que se encuentre realizando la nave receptora. Para FB/B-B en sitio, será responsabilidad de la nave receptora coordinar e informar oportunamente a la administración portuaria los horarios y duración de la faena, conforme a la asignación de sitio existente, establecida en la planificación naviera.
- b) El abarloamiento, conexión e inicio de las faenas de bunkering podrán ser realizados sólo con luz diurna (entre orto sol y ocaso sol), pudiendo extenderse la transferencia de combustible en horario nocturno, en tanto se mantengan las condiciones dentro de los límites operacionales dispuesto en la presente resolución, pudiendo limitarse o suspenderse las faenas en caso de existir o preverse una desmejora en las condiciones meteorológicas. En cambio los desabarloes y la desconexión se podrán realizar en horario diurno y nocturno, en el caso que se haga nocturno ello podrá realizarse solo si la Instalación Portuaria asegure una iluminación nocturna conforme al D.S. N° 594, de 1999, artículos 103°, 104°, 105° y 106°.

- c) Para las naves receptoras que planifiquen realizar bunkering a la gira, se asignará el punto de fondeo correspondiente. Lo anterior, no implica necesariamente una prioridad para asignación de sitios de fondeo a naves que realizarán faenas de Bunkering en desmedro de otras naves. La asignación será definida por la Autoridad Marítima de acuerdo a los requerimientos operacionales existentes.
- d) Límites Operacionales:
- Altura Máxima de la ola 0,8 metros.
  - Viento Máximo 15 nudos (viento Sur); 10 nudos (viento norte).
  - Corriente Máxima 0,4 nudos.
  - Visibilidad Mínima 1.000 metros.
- e) Abarloadas las naves y/o iniciada la faena, si alcanzare los límites de vientos de componente Sur o Norte de 15 nudos se deberá detener la transferencia, y con vientos de componente Sur o Norte de intensidad igual o superior a 25 nudos, se deberá proceder a la desconexión y desabarloadamiento.
- f) El rolado (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 abarloadamiento, como para ser observado durante todo el desarrollo de la faena. Se deberá considerar este límite como una referencia, siendo responsabilidad de los Capitanes de aquellas naves cuyas características estructurales (alergones, ubicación de embarcaciones de rescate, etc.) requieran niveles de rolado inferior para una maniobra segura, abortar oportunamente el abarloadamiento o suspender la faena de transferencia y largarse cuando se superen los límites seguros de operación de la nave en particular. Consideración válida tanto para la nave receptora como la de bunkering.
- g) 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 (marejadas, tiempo variable, mal tiempo o temporal) quedarán sujetas a evaluación de la Autoridad Marítima.
- h) Evaluación de los límites operacionales: La evaluación por parte de la autoridad marítima de los límites operacionales (altura de la ola, viento y rolado) existentes para la autorización de una faena de bunkering, será realizada en base a una o varias de las siguientes fuentes de información consideradas como válidas: la información entregada por el Capitán y/o Práctico de la nave (receptora de bunkering); la información entregada por las estaciones meteorológicas de la Armada de Chile, o la condición observada in situ por la Autoridad Marítima.

**2) En condición de aviso de marejada, Tiempo Variable, Mal Tiempo, Temporal o Neblina:**

Las faenas de bunkering no serán autorizadas.

**3) Comunicaciones de la nave abastecedora:**

Una vez que la nave de bunkering se encuentre conectada y lista a iniciar la transferencia, deberá informar a la Capitanía de Puerto de Lirquén 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.

**4) Embarcaciones de apoyo:**

- a) Para las maniobras de abarloomiento se deberá contar con la asistencia mínima de dos lanchas de apoyo, de dos ejes, de una potencia mínima no inferior a 7,5 ton., de bollard pull cada una o su equivalente en HP, debiendo ser señalados al momento de ingresar la solicitud al SIAN.
- b) Las lanchas utilizadas para las maniobras de abarloe y desabarloe, deberán estar capacitadas para apoyar realizando carnereo, tracción y otras tareas inherentes a la maniobra de manera segura, solicitada por los Prácticos y/o Capitán de la Nave.
- c) Para el abarloomieto y desabarloomiento a naves en que se deban utilizar bitas de casco de la nave receptora, o en que las espías de la nave abastecedora deban ser trasladadas una larga distancia para encapillarse, dada la eslora o configuración de las bitas de la nave receptora, se deberá emplear una tercera lancha de apoyo para pasar las espías, situación que será ponderada por el Práctico o Capitán de la Nave. Aquellas naves con bow thruster 100% operativo podrán prescindir de la tercera lancha de apoyo.

**5) Procedimientos Operativos para faenas de Bunkering entre buques:**

- a) Las Instalaciones Portuarias (I.P.), Terminales Marítimos (T.M.), Capitanes de Naves de Bunkering, Capitanes de naves receptoras, estando éstas atracadas, abarloadas en muelle o 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](http://www.directemar.cl), Circulares Marítimas.
- b) Las Lanchas de Prácticos, darán cumplimiento a la Circular D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-80/022, del 6 de febrero de 2014, disponible en Igual sitio web.
- c) La agencia de nave receptora de combustible debe informar al Capitán de la nave que, en las faenas de abarloomiento/desarloomiento, 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.
- d) 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.
- e) 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 combustibles.
- f) 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.



**6.- Otras consideraciones generales:**

- a) Las faenas de bunkering en sitio, junto a las limitaciones establecidas en la presente resolución, además deberán enmarcarse en las condicionantes establecidas en la resolución de habilitación de cada sitio en particular.
- b) Mientras se ejecute FB/B-B, no está permitido realizar otra transferencia de mercancías peligrosas de forma simultánea, de acuerdo a lo dispuesto en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (I.M.D.G.).

**7.- Se adjunta el siguiente Anexo "A":**

Formulario para solicitud de faena de combustible a bordo o en tierra.

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

**(ORIGINAL FIRMADO)**

**CARLOS MARTÍNEZ ROJAS  
CAPITÁN DE CORBETA LT  
CAPITÁN DE PUERTO DE LIRQUÉN**

**DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- Agencias Marítimas
- 2.- Puerto Lirquén S.A.
- 3.- Muelles de Penco S.A.
- 4.- D.I.M. y M.A.A.
- 5.- D.S. y O.M.
- 6.- G.M. (T) OF.PRÁCTICOS
- 7.- Archivo.

**ANEXO "A"**

**AUTORIZACIÓN PARA FAENA DE COMBUSTIBLE**

Al Sr. Capitán de Puerto de .....  
Solicito su autorización para efectuar la siguiente faena de combustible:  
Nombre de la Nave:.....  
Señal de llamada:.....Número de matrícula:.....  
Sitio o lugar de la faena:.....  
Cantidad:.....  
Tipo de Combustible:..... Fecha y  
horario a efectuar la faena:.....  
Empresa que efectuará la faena:.....  
Para faena simultánea durante carga o descarga, indique qué tipo de carga se está manipulando y por cual  
bodega:.....  
Se solicita vigilancia especial Sí..... No.....  
Motivo:.....Solicitud  
especial para faena de rancho a la gira con otra nave, remolcador o lancha  
auxiliar:.....

INSPECCIÓN DE PATRULLA POLMAR EN TERRENO.

EL ARMADOR, CAPITÁN, AGENCIA DE NAVE Y/O AGENCIA DE MUELLEJE, HA TOMADO TODAS LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD, CERCANDO EL ÁREA, INSTALANDO LETREROS DE ADVERTENCIAS (NO FUMAR) EN ESPAÑOL E INGLÉS, MANTENER OPERADORES PERMANENTES DURANTE LA FAENA, CAPACES DE ACCIONAR VÁLVULAS DE CORTE EN CASO DE DERRAME. ADEMÁS DEBERÁ TENER EL MATERIAL SORBENTE MÍNIMO NECESARIO PARA DETENER UN PRINCIPIO DE DERRAME.

CONTROL DE RECAUDACIONES:.....

FECHA DE LA SOLICITUD:.....

\_\_\_\_\_  
AUTORIDAD MARÍTIMA

\_\_\_\_\_  
AGENCIA MARÍTIMA SOLICITANTE

LIRQUÉN, 2 DE DICIEMBRE DE 2020

(ORIGINAL FIRMADO)

CARLOS MARTÍNEZ ROJAS  
CAPITÁN DE CORBETA LT  
CAPITÁN DE PUERTO DE LIRQUÉN

DISTRIBUCIÓN  
(Idem Cuerpo Principal)