

PÚBLICO

C.P. LIR ORD. N° 12600/ 47p /Vrs.

RESOLUCIÓN DE OPERACIÓN DE LA BAHÍA CONCEPCIÓN - LIRQUÉN.

LIRQUÉN, **13 NOV 2025**

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; el D.S. (M.) N° 1.340 bis, de fecha 14 de junio de 1941, 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; 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; 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 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.- **ESTABLÉCESE** la siguiente información de operación para:

a.- **Nombre de la Bahía.**

Bahía Concepción - Lirquén, está compuesta por las siguientes instalaciones portuarias, las que cuentan con su propia resolución de habilitación que establecen las condiciones, regulaciones y límites para la maniobrabilidad y operación de sus respectivas naves, las cuales se encuentran publicadas en la página www.directemar.cl, Marco Normativo, Resoluciones Locales AA.MM. - C.P. Lirquén:

1) **DP World Lirquén:**

- a) **Muelle 1, Sitio N° 1 al N° 4:** Es un muelle de penetración, que cuenta con dos frentes de atraque (Weste y Este), con sus respectivos sitios (1 al 4), destinados para transferencia de carga y descarga general y granelera, ocasionalmente portacontenedores. Además, cuenta con una correa transportadora fija desde tierra y a partir del Sitio N° 3 se usan tramos de correas portátiles, que aumentan su largo y permite la descarga de graneles, por camiones tolva también se lleva la carga hasta las bodegas de acopio del puerto, sitios 3 y 4 restringido para naves comerciales por deterioro a infraestructura, solo atracaran RAM que asisten a maniobras.
- b) **Muelle 2, Sitio N° 5 y N° 6:** Muelle que cuenta con dos sitios de atraque, (5 y 6), que permiten operar en forma simultánea, para recibir naves graneleras, portacontenedores, carga general y multipropósito.

FECHA: 13 NOV 2025

- 2) **Muelle de Penco S.A.:** Muelle mecanizado diseñado para la operación de naves mayores, para la carga y descarga de graneles y en especial de fertilizantes. La carga es transportada hasta los almacenes de acopio por medio de una correa transportadora.
- 3) **Muelle Fiscal Tomé:** Instalación portuaria que cuenta con dos frentes de atraque (Lado Sur/Este y Lado Sur/ Oeste), destinado al tránsito de personas y vehículos. En el cabezo sur del muelle, existen dos sitios de atraques habilitados con grúas para carga y descarga de los pesqueros.
- 4) **Muelle Pesquero Artesanal de Tomé:** Muelle de penetración que permite la operación de naves pesqueras hasta 30 toneladas de arqueo bruto, para efectuar faena de carga y descarga de productos del mar y del avituallamiento propio de estas, como también, el embarque y desembarque de tripulantes.
- 5) **Muelle Pesquero Artesanal de Coliumo:** Muelle que permite la operación de naves menores, hasta 18 metros de eslora, destinadas para el apoyo de la pesca artesanal. Cuenta con 5 sitios de atraque, 2 en el puente de acceso y 3 en el cabezo del muelle.

b.- Límites del Puerto.

Tomé	Penco y Lirquén
Paralelo 36° 38' 00" S., y el meridiano que pasa por la Punta Montecristo.	Paralelo de Punta Lirquén y el meridiano 73° 00' 44" W.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 6111, edición 2013, N° 6110, edición 2014 y Derrotero de la Costa de Chile, Pub. S.H.O.A. N° 3001.

c.- Zona de Espera de Prácticos.

Denominada ZEP4, ubicada en la posición Lat.: 36° 40' 43,8" S y Long.: 073° 00' 00" W.

Nota:
No se debe fondear en la Zona de Espera de Prácticos.

d.- Zona de Fondeo Prohibida.

- 1) Dentro de los límites del puerto, excepto puntos de fondeo descritos en letra f) de la presente resolución.
- 2) Área de seguridad de 200 mts entorno a las instalaciones portuarias, prohibiéndose cualquier actividad de pesca o buceo artesanal.
- 3) Zonas de Espera de Prácticos, descrita letra c) anterior.

e.- Esquema de Separación de Tráfico.

No corresponde.

f.- Zona de Fondeo a la Gira.

Puntos de Fondeo	Coordenadas Geográficas		Distancia por Demarcación y Punto Notable Ref.: Punta de Parra		Prof. Ref. (mts.)
	Latitud	Longitud	Demarcación	Punto Notable (cables)	
V	36° 41' 50,4" S.	073° 00' 34,2" W.	218°	20	20
W	36° 41' 44,22" S.	072° 59' 31,2" W.	195°	15	19
X	36° 39' 51,00" S.	073° 00' 00,0" W.	303°	9	22
Y	36° 39' 07,20" S.	073° 00' 00,0" W.	327°	14	24
Z	36° 39' 32,40" S.	073° 00' 00,0" W.	315°	11	25

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 6110, edición 2014.

Respecto a los Limites Operacionales para asignación de Puntos de Fondeo en Condiciones Meteorológicas de Mal Tiempo:

Condición de Tiempo	Límites de Viento
Pre Frontal y Frontal del N	A/C 25 nds Zarpe Inmediato
Pre Frontal y Frontal del NW	Sin Restricción de viento
Pre Frontal y Frontal del SW	A/C 20 nds Zarpe Inmediato

Notas:

- 1) Las disposiciones y medidas para la asignación de puntos de fondeo, será previo aviso de mal tiempo vigente para la Jurisdicción.
- 2) Las naves mercantes quedarán sobre máquinas en la Zona de Espera de Prácticos, sin realizar ninguna actividad comercial, en espera de embarque del práctico.
- 3) Toda nave que fondee a la gira, para ingresar a las instalaciones portuarias de la Bahía Concepción - Lirquén, deberá tener la carta náutica actualizada. Será responsabilidad de la agencia que represente a la nave, la provisión oportuna de esta publicación náutica, objeto evitar interferencias con otras naves en la bahía.
- 4) Los buques que fondeen a la gira, sólo podrán hacerlo en los puntos definidos en la presente Resolución, salvo en caso de emergencia y/o expresa autorización del Capitán de Puerto de Lirquén. Además, las naves que fondeen en la bahía deberán considerar su radio de borneo, objeto no afectar el acceso expedito de naves hacia y desde los muelles de la bahía.
- 5) 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, paños de cadena, demarcación verdadera y distancia a Punta Lirquén (Ref.: Carta S.H.O.A. N° 6110 y N° 6111).

FECHA: 13 NOV 2025

- 6) La máxima velocidad permitida en la bahía son 12 nudos y al transitar en cercanías de naves abarloadas, se deberá mantener un resguardo de al menos 3 cables y reducir el andar a 4 nudos de velocidad.

g.- Faenas de Alije (Operaciones STS).

No corresponde.

h.- Transferencia de Combustibles Líquidos (Faenas de Bunkering).

- 1) Se deberá 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 y posteriores modificaciones, que establece normas para efectuar operaciones seguras de transferencia de combustibles líquidos marinos para el consumo interno de los buques (BUNKERING).
- 2) Dar cumplimiento a lo dispuesto en el Anexo "A" adjunto, Transferencia de Combustibles Líquidos (Faenas de Bunkering).
- 3) Para tales efectos, se deberá dar cumplimiento a los siguientes límites operacionales:
 - Altura máxima ola : 0,8 metros.
 - Viento máximo : 10 nudos, dirección Norte y 15 nudos, dirección Sur.
 - Corriente máxima : 0,4 nudos.
 - Visibilidad mínima : 1.000 metros.

i.- Características Meteorológicas y Ambientales Generales de la Bahía/Sector.

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

Época	Dirección	Velocidad	Escala Beaufort
Diciembre a Febrero	S y SW	20 a 35	5
Mayo a Septiembre	N y NW	25 a 50	7 a 9

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

De baja magnitud, no superior a 0,30 nudos.

- 3) **Dirección del régimen de oleaje.**

Con un rango de altura de 1,35 metros al N/NW.

- 4) **Régimen de mareas.**

Semidiurna, con dos bajamares y dos pleamares; lapso aproximado de 6 horas, entre una pleamar y la bajamar siguiente, existiendo entre una y otra consecutivas, un lapso de aproximado de 6 horas; con un rango aproximado de hasta 1,6 metros.

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

5) Tipo de fondo.

Arena y Fango.

6) Visibilidad.

Buena, mayor a 3 millas náuticas.

j.- Servicio de Remolcadores y Lanchas de Prácticos.

1) Remolcadores.

- a) El uso de remolcadores, la cantidad y potencia en Bollard Pull (BP), para todas las maniobras de atraque, zarpe, amarre y largada de las instalaciones portuarias de la bahía, será conforme a lo aprobado en sus respectivos estudios de maniobrabilidad y a lo establecido en la resolución de habilitación, según corresponda.
- b) Los artículos 102 y 103, de la Ley de Navegación, D.L. (M.) N° 2.222, de fecha 21 de mayo de 1978; dispone la necesidad de contar con medio marítimo adecuado para acudir en forma oportuna en auxilio de personas que se encuentren en peligro en la mar. Debido a lo anterior, la Capitanía de Puerto de Talcahuano, emitirá mensualmente un Rol de Remolcadores de Guardia, que estará disponible para la Bahía de Concepción, jurisdicciones de Lirquén y Talcahuano.
- c) El remolcador de guardia deberá encontrarse preparado para responder inmediatamente ante cualquier emergencia en la bahía.
- d) Ante peligro inminente, emergencias mayores como incendios, varadas, colisiones, terremotos, tsunamis, catástrofes naturales u otros, la Autoridad Marítima Local podrá disponer el alistamiento de todos los remolcadores y lanchas surtos en la bahía, para asistir a las naves en peligro, ya sea a la gira o amarrados a las respectivas instalaciones portuarias.

2) Lanchas de Prácticos.

- a) Para cada maniobra de embarque y desembarque de prácticos, deberá contar con el apoyo de una lancha autorizada por la Autoridad Marítima Local, la que deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-80/022, de fecha 6 de febrero de 2014 y posteriores modificaciones.
- b) Las lanchas de prácticos podrán apoyar otras tareas cuando no tengan prácticos a bordo. En caso de apoyar maniobras de atraque/desatraque, abarloe/desabarloe de naves cuyo Arqueo Bruto (AB), eslora y características particulares, permitan mantener una proporcionalidad de potencia de los medios, buen punto de apoyo respecto al francobordo de la nave asistida y asegurando apoyo a 90 grados, deberán emplearse en la cantidad necesaria de acuerdo a las toneladas de Bollard Pull requeridas por la nave. Cabe señalar que la CLIN es el único ente válido que certifica el BP de las lanchas de práctico.

k.- Servicio de Practicaje.

Se deberá dar Cumplimiento al Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

- 1) Toda actividad marítima como recaladas, zarpes, fondeos, atraques, y bunkering de naves en la bahía de Concepción - Lirquén, deberá ser coordinada por la respectiva Agencia de Naves, quien gestionará el requerimiento del servicio de practicaje a través de la plataforma Ventanilla Única Marítima (VUMAR); y coordinará cualquier detalle con la Autoridad Marítima Local.
- 2) El embarco y desembarco de Prácticos en el Puerto de Lirquén, deberá efectuarse en la ZEP o embarcadero ubicado en el Muelle Norte de DP World - según corresponda, siendo la citada instalación portuaria responsable de su mantenimiento y operatividad.
- 3) Ante falla de VUMAR, las agencias de naves, solicitarán sus requerimientos de acuerdo a las siguientes alternativas:
 - a) Por correo electrónico al Meson LIT: inmarcplqw@dgtn.cl
 - b) Presencial, mediante el Libro de Atención a las Naves.
- 4) Las naves con pabellón chileno estarán liberadas del empleo obligatorio de práctico de puerto en los siguientes casos (Art. 20 del Reglamento de Practicaje y Pilotaje):

Maniobras para Naves con Pabellón Chileno	Naves Menores de 25.000 AB	Naves que Transporten Combustible Líquido Gaseosos Menores a 10.000 TRG
Fondear y levar a la gira	Liberadas	Liberadas
Atraque y Desatraque con (Capitán habilitado)	Liberadas	Liberadas
Abarloeo y Desabarloeo con (Capitán habilitado)	Liberadas	Liberadas
Maniobras para Naves con Pabellón Chileno	Naves Mayores de 25.000 AB	Naves que Transporten Combustible Líquido Gaseosos Mayores a 10.000 TRG
Fondear y levar a la gira	Liberadas	Liberadas
Atraque y Desatraque	Con asistencia de Practico	Con asistencia de Practico
Abarloeo y Desabarloeo	Con asistencia de Practico	Con asistencia de Practico

FECHA: 13 NOV 2025

- 5) Se entenderá por Pre Pilotaje (PP), la asistencia de Práctico(s) para la navegación segura de una nave, en las siguientes ocasiones:
 - a) Entre dos puertos ubicados en un radio menor a 50 millas náuticas.
 - b) Toda nave extranjera que ingrese o salga de la bahía, cuyo calado sea igual o superior a 15 metros.
- 6) Previa coordinación con la Autoridad Marítima Local, toda nave nacional o extranjera que no se encuentre en las situaciones señaladas anteriormente, podrá fondear a la gira en conformidad con lo establecido en el D.S. (M.) N° 397, de fecha 8 de mayo de 1985, Reglamento de Practicaje y Pilotaje.
- 7) Para las maniobras de amarre y desamarre de naves de las instalaciones portuarias de la Bahía Concepción – Lirquén, se deberán cumplir las instrucciones y limitaciones operacionales dispuestas en las respectivas resoluciones de habilitación, según corresponda.
- 9) Objeto evitar interferencias mutuas en la bahía, los Capitanes de la Marina Mercante Nacional, autorizados para efectuar maniobras de atraque y desatraque, sin utilizar el servicio de Practicaje, deberán comunicar su intención por Canal 16 VHF Marítimo, tanto a la Autoridad Marítima Local, como a los Prácticos que se encuentren maniobrando en la bahía.

I.- Comunicaciones y Fuentes de Información.

1) Comunicaciones.

Se debe dar estricto cumplimiento a lo dispuesto en las siguientes publicaciones marítimas:

- a) Manual para uso en el Servicio Móvil Marítimo (TM-11A).
- b) Reglamento General de Radiocomunicaciones del Servicio Móvil Marítimo (TM-11).
- c) Usos de Canales de VHF.

Las comunicaciones de enlace deberán efectuarse por canal 16-VHF, a Lirquén Capuerto Radio o través de CBT-22.

- d) Los canales de comunicaciones para el Complejo Portuario Bio Bío son los siguientes:

- Bahía de Concepción - Lirquén	: Canal 69.
- Bahía de Talcahuano	: Canal 68.
- ASMARTALC	: Canal 08.
- Bahía de San Vicente	: Canal 74.
- Bahía de Coronel	: Canal 71.
- Bunkering, Alijes y Coordinaciones Portuarias	: Canal 11.

2) Fuentes de Información

Mail S.C.T.M. : opercplqw@directemar.cl
Teléfono : +56 9 82482920.

Mail Mesonlit : inmarcplqw@directemar.cl
Teléfono : +56 9 82481217.

Emergencias Marítimas : 137.

m.- Situaciones especiales.

- 1) Ante condiciones de tiempo adversas en la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Lirquén, se debe dar cumplimiento a lo dispuesto en la circular marítima C.P. LIRQUÉN Ord. N° 12600/103/2013, de fecha de fecha 23 de abril de 2013.
- 2) Para efectos de maniobras de practicaje v/s condición de tiempo en la bahía de Lirquén, se deberá tener presente que:

Normal	Atraques y desatraques permitidos.
Variable	Atraque y desatraques permitidos, previa evaluación de la Autoridad Marítima Local y Práctico.
Mal Tiempo	Solo desatraques permitidos, previa evaluación de la Autoridad Marítima Local y Práctico.
Temporal	Solo desatraques permitidos en caso de emergencia, con autorización Autoridad Marítima Local.

- 3) Las Agencias deberán remitir por mail a todos los Capitanes de Naves, previo a su ingreso a la bahía, una copia del "Díptico", adjunto en Anexo "B".
- 4) Habiéndose decretado **Alerta o Alarma de Tsunami**, el Capitán de Puerto ordenará el zarpe inmediato de las naves mayores atracadas y/o amarradas a los muelles y TT.MM. de su jurisdicción, que se efectuará sin necesidad de contar con la asistencia de Prácticos de Puerto. Con el objeto de ordenar el tráfico de salida o despacho de las naves, el orden será el siguiente: naves petroleras, gaseras, carga general y portacontenedores.
- 5) Se deberá tener presente que "no estarán afectas a cobros de practicaje, las naves que deban zarpar de los puertos de la república a consecuencia de **"Alerta o Alarma de Tsunami"**".

n.- Otras Informaciones que el Capitán de Puerto estime de Interés.

- 1) Naves Mayores.
 - a) En caso de emergencia, las recaladas o zarpes podrán ser gestionadas directamente por los Capitanes de Naves o Prácticos de Puerto, por Canal 16 VHF marítimo a "Lirquén Capuerto Radio".
 - b) Todas las informaciones y requerimientos relacionados con la llegada, permanencia, despacho y maniobras de practicaje de una nave, deberán ser gestionadas por la respectiva Agencia Naviera, a través del sistema VUMAR, con un mínimo de 2 horas de antelación.

- c) Será responsabilidad del Capitán de la Nave, mantener el debido resguardo respecto a su seguridad, riesgos de abordaje, condiciones meteorológicas adversas o garreos.
- d) Ante la condición de Tiempo Variable o superior, las Agencias de Naves deberán disponer los medios tendientes a dar 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. Además, deberán asegurarse que las naves cuentan con las cartas náuticas S.H.O.A. actualizadas.
- e) Realizada una maniobra de fondeo, se deberá informar a "Lirquén Capuerto Radio" la posición del punto de fondeo, cantidad de paños de cadena y radio de borneo de la nave.
- f) Las naves en la bahía de Concepción - Lirquén, deberán asegurar una autonomía de, al menos cinco días, que les permita salir en caso que la Autoridad Marítima Local lo solicite por razones de seguridad, aviso de malos tiempos o catástrofes naturales.
- g) En caso de decretarse, Alerta o Alarma de Tsunami, el Capitán de la Nave tendrá la facultad de zarpar sin la asistencia de un Práctico de Puerto, poniendo en conocimiento a la AML, en la medida que sea posible.
- h) Para el caso de las naves con pabellón extranjero, la Agencia de Naves deberá proporcionarle las instrucciones señaladas en el presente documento, en idioma inglés.
- i) Las Agencias de Naves, deben dar cumplimiento a las condiciones y límites de operación, establecidos en las respectivas Resoluciones de Habilitación de cada Instalación Portuaria de la jurisdicción de Lirquén, las cuales se encuentran disponibles en la página www.directemar.cl, Marco Normativo, Resoluciones Locales AA.MM. - C.P. Lirquén.
- j) Si durante la maniobra de amarre, el Práctico aprecia que las condiciones meteorológicas han variado, superando algún parámetro establecido como límite, asesorará al Capitán de la nave, objeto evitar riesgos a la seguridad de la maniobra y de las personas. Acto seguido, procederá a sacar la nave del puerto, para fondearla a la gira e informará de lo sucedido a la AML.

1) Pesqueros de Alta Mar y Artefactos Navales (Pontones).

- a) Toda nave pesquera sobre 100 Arqueo Bruto, deberá dar cumplimiento a lo establecido por la Autoridad Marítima Local respecto a la Dotación Mínima de Seguridad, en caso de Tiempo Variable, Mal Tiempo y Temporal (publicado en la página Web, www.directemar.cl – Marco Normativo – Resoluciones Locales AA.MM. – CP Lirquén).
- b) Aquellas naves de pesca menores de 1.000 Arqueo Bruto, que se encuentren al mando de capitanes chilenos, podrán atracar y abarloadse sin Práctico siempre que estén habilitados y previa autorización de la Autoridad Marítima Local. Además, el Capitán de la nave deberá informar al Práctico de Servicio, para evitar interferencias mutuas.

2) Embarcaciones Menores - Caletas Pesqueras.

- a) El dueño o armador de una embarcación, deberá tomar las medidas necesarias para dar solución a problemas de flotabilidad, vías de agua, peligro de hundimiento, garreo, corte de espías o su embarcación se encuentre al garete. Si no lo hiciere, asumirán los costos de las medidas dispuestas por la Autoridad Marítima Local.
- b) Las naves que no serán utilizadas durante un determinado período, deberán ser varadas oportunamente en un lugar seguro, evitando dejarlas expuestas a las marejadas en sus fondeaderos.
- c) Ante avisos de Mal Tiempo, Temporal o Marejadas, las embarcaciones menores deberán ser varadas y puestas a buen resguardo en sus respectivas caletas, objeto evitar daños a los bienes, medio ambiente o accidentes a las personas.
- d) Los zarpes y recaladas de las naves menores deberán efectuarse a través de la aplicación INTERMAR, sin requerir trámite presencial ante la Autoridad Marítima Local. Además, los Patrones deberán a "Lirquén Capuerto Radio" vía radial, canal 16 VHF Marítimo o telefónicamente, solicitar la venia para zarpar e informar su recalada a puerto, de acuerdo a lo dispuesto en la Cartilla Radiotelefónica del Servicio Móvil Marítimo (TM-021).
- e) Decretada la "Condición de Tiempo Variable", la Autoridad Marítima Local, previa evaluación con el Supervisor y Prevencionista de Riesgos de la empresa solicitante, podrá autorizar de manera excepcional el zarpe y movimiento de embarcaciones menores en la bahía.
- f) Cada propietario o armador es el responsable del cuidado de su fondeo, de los elementos de protección personal e implementos que se encuentren a bordo, debiendo tomar las medidas del caso para mantener cuidadores debidamente matriculados que custodien la propiedad, objeto evitar robos o deterioros.

3) Disposiciones Complementarias de Carácter General.

- a) Todas las naves y embarcaciones deberán dar estricto cumplimiento al Reglamento de Choques y Abordajes.
- b) La Autoridad Marítima Local, establecerá la condición de tiempo previo análisis de los boletines meteorológicos Armada y en base a las condiciones presentes, efectuando su difusión vía radial al ámbito marítimo portuario, objeto se adopten las medidas de seguridad necesarias con el propósito de salvaguardar la vida humana en el mar.
- c) Ante el conocimiento de sistemas frontales que afecten a la bahía, será aplicable lo establecido en el "Reglamento de Orden Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República", Capítulo XVIII, artículo N° 147, el cual dispone que "El Capitán de Puerto, dispondrá del mejor amarradero de buques y lanchas".

- d) La máxima velocidad permitida en la bahía son 12 nds al transitar en cercanías de naves fondeadas o en faenas y de instalaciones portuarias, se deberá mantener un resguardo de al menos 3 cables y 4 nds de velocidad.
- e) Todas las naves y embarcaciones que ingresen y se mantengan en la bahía, deberán tener encendido su AIS, mantener toda su documentación al día y especialmente, cumplir con la mínima dotación a bordo que dispone la reglamentación vigente.
- f) Los armadores, propietarios, dueños, representantes legales u operadores, dando cumplimiento a las disposiciones relativas a cada tipo de trabajo, deberán solicitar con antelación las respectivas autorizaciones a la Autoridad Marítima Local, para efectuar trabajos que involucren labores de mantención y reparación de maquinarias, faenas submarinas, retiros de residuos oleosos; y también, toda actividad que involucre la contratación de personal externo para su ejecución. Disposición es válida tanto para naves como instalaciones portuarias.
- g) Para efectuar la manipulación de mercancías peligrosas, se deberá dar estricto cumplimiento a lo establecido en el artículo 5°, del Reglamento de Recepción y Despacho de Naves, D.S. (M.) N° 364, de fecha 29 de abril de 1980.
- h) La bahía de Concepción - Lirquén, no cuenta con astilleros o instalaciones destinadas al desguace de naves y artefactos navales mayores, por lo cual sus propietarios o armadores deberán adoptar las medidas necesarias para trasladarlos a un puerto que cuente con este tipo de servicios.

- 2.- **DÉJESE SIN EFECTO** la resolución C.P. Lirquén Ord. N.º 12600/173/Vrs., de fecha 27 de marzo de 2025.
- 3.- **ANÓTESE y comuníquese** a quien corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.



SERGIO BENÍTEZ PRADO
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE LIRQUÉN-TOMÉ

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- I.P. BAHÍA LIRQUÉN.
- 2.- AGENCIAS DE NAVES.
- 3.- D.I.M. y M.A.A.
- 4.- D.S. y O.M.
- 5.- S.H.O.A.
- 6.- C.J. IIª Z.N.
- 7.- G.M. TALC.
- 8.- ARCHIVO.

ANEXO "A"

TRANSFERENCIA DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS (FAENAS DE BUNKERING - FB)

Se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en la Circular D.G.T.M y M.M. Ord. N° O-31/002, de fecha 15 de junio de 2020 y circular marítima D.G.T.M y M.M Ord. N° O-80/022, de fecha 6 de febrero de 2014; y tener presente las siguientes disposiciones complementarias:

1.- Procedimiento para Tramitación de Solicitudes de Faenas de Bunkering.

- a.- Las necesidades de FB, deberán ser solicitadas por la respectiva Agencia de Naves a la Autoridad Marítima Local, con 24 horas de antelación, la que evaluará las condiciones límites operacionales e interferencias mutuas que puedan existir.
- b.- La asistencia de Prácticos de Puerto, sea para fondeos/leva gira, atraques/abarloes, desatraques/desabarloes; y posterior desarrollo de FB (nave abastecedora y receptora), deberá ser solicitado por la Agencia de Naves o Capitán de la nave, a través de la plataforma VUMAR, con 2 horas de antelación.
- c.- En caso detectarse una caída del sistema VUMAR, las Agencias coordinarán y solicitarán sus requerimientos a la AML de acuerdo a las siguientes alternativas ("Protocolo de Contingencia Ventanilla Única Marítima – VUMAR", del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones):
 - 1) Por correo electrónico al Meson LIT: inmarcplqw@dgtn.cl
 - 2) Presencial, mediante el Libro de Atención a las Naves.
 - 3) Sistema Atención a la Nave (SIAN).
- d.- Para asignación de un sitio de atraque, la Agencia de Naves o el Capitán de la nave deberá realizar la solicitud al administrador comercial de la respectiva instalación portuaria.
- e.- Buques nacionales cuyo Capitán se encuentre habilitado para maniobrar sin la asistencia de un Práctico de Puerto, la Agencia de Naves deberá informar a la Autoridad Marítima Local, quien a su vez informará al Práctico de Turno, para evitar interferencias mutuas en la bahía.
- f.- Se debe tener presente que la autorización entregada por la Autoridad Marítima Local para efectuar abarloamientos, no implica necesariamente la posibilidad de ejecutar la FB, pudiendo existir situaciones en que las condiciones del conjunto receptor-abastecedor hagan insegura la realización de la transferencia de combustible.

2.- Límites Operacionales.

- a.- Se podrán realizar FB/Buque-Buque, tanto a la gira como en muelles, excepto sitios de ASMAR (T.), en los cuales solamente se podrán realizar transferencias de combustible por medio de camión.

- b.- Las FB/Buque-Buque con una nave receptora atracada en muelle, se encontrarán condicionadas por las limitaciones de habilitación del sitio de atraque y el tipo de faena de carga/descarga que se encuentre realizando la nave hacia el muelle.
- c.- Para FB/ Buque-Buque 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 establecida en la planificación naviera.
- d.- Para FB/ Buque-Buque en sitio o a la gira. El abarloamiento, conexión e inicio de las FB podrán ser realizados sólo con luz diurna (entre 1 hora después del orto sol y 1 hora antes del ocaso sol), pudiendo extenderse la transferencia de combustible en horario nocturno, en tanto se mantengan las condiciones dentro de los límites operacionales dispuestos en la presente resolución, pudiendo limitarse o suspenderse en caso de existir o preverse una desmejora en las condiciones meteorológicas.
- e.- Para FB/ Buque-Buque en sitio o a la gira. Los desabarloe y la desconexión se podrán realizar en horario diurno y nocturno. En condición nocturna sólo si la Instalación Portuaria asegura una correcta iluminación conforme al D.S. N° 594, de 1999, artículos 103°, 104°, 105° y 106.
- f.- Para FB/Buque-Buque a la gira. La Autoridad Marítima Local asignará el punto de fondeo para las naves receptoras que planifiquen realizar FB a la gira. Lo anterior, no implica una prioridad para la asignación de puntos de fondeo.

Límites Operacionales para Faenas de Bunkering			
Condición	Abarloe	Bunkering (transferencia)	Desabarloe
Viento del Norte (nudos)	10	15	18
Viento del Sur (nudos)	15	20	25
Altura de la Ola (mts.)	0,8	1,0	1,2
Corriente (nudos)	0,4	1,0	1,2
Visibilidad (mts.)	900	400	400
Condición	Diurna	Diurna y Nocturna	Diurna y Nocturna
Rolido (Rolling)	5°		

- g.- Ante pronósticos meteorológicos adversos, la autorización de Abarloe de naves, quedará sujeta a evaluación de la Capitanía de Puerto y recomendación del Práctico que ejecutará la maniobra.
- h.- La autorización de FB 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 Local.

FECHA: 13 NOV 2025

ANEXO "A"

- i.- En condición de aviso de marejada, tiempo variable, mal tiempo, temporal o cerrazón de Niebla, las FB no serán autorizadas.

3.- Comunicaciones de la Nave Abastecedora.

La nave que realiza bunkering deberá informar a la Autoridad Marítima, lo siguiente:

- a.- Nave conectada y lista a iniciar faena.
- b.- Inicio de la faena y tiempo estimado de duración.
- c.- Faena detenida y motivos.
- d.- Reinicio de la faena y tiempo estimado de duración de la faena.
- e.- Término de la faena e inicio de la desconexión.
- f.- Nave desconectada, término de la faena de bunkering.

4.- Embarcaciones de Apoyo:

- a.- Para las maniobras de abarloe y desabarloe, se deberá contar con la asistencia mínima de 2 embarcaciones de apoyo de dos ejes, con capacidades suficientes para maniobrar de forma segura, debiendo ser identificadas al momento de ingresar la solicitud a la VUMAR. Lo anterior teniendo presente que las lanchas de prácticos podrán apoyar otras tareas cuando no tengan Prácticos a bordo. En caso apoyar maniobras de Atraque/Desatraque, Abarloe/Desabarloe (ejemplo, cuando se requiera uso de lanchas en vez de remolcador, objeto mantener proporcionalidad de potencia de los medios empleados), deberán tener la capacidad para tractar o camerear la nave apoyada, donde la suma de las toneladas de Bollard Pull (TBP) de ambas lanchas deberá ser mayor al TBP de la nave asistida. Cabe señalar que la Autoridad Marítima, a través de la CLIN es el único ente válido que certifica dicha capacidad.
- b.- Las lanchas utilizadas para las maniobras de abarloe y desabarloe, deberán estar capacitadas para apoyar realizando camereo, tracción y otras tareas inherentes a la maniobra de manera segura, solicitada por los Prácticos y/o Capitán de la Nave.
- c.- Para el abarloamiento y desabarloamiento 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.
- d.- En caso que se empleen lanchas para apoyar en maniobras con espías, la embarcación deberá contar con al menos 2 amarradores adicionales a la dotación.
- e.- Para naves cuya eslora sea menor a 110 metros, no se requieren amarradores, dado que las líneas se pasan directamente por nivelay.

5.- Procedimientos Operativos para Faenas de Bunkering (FB) entre Buques.

- a.- Las Instalaciones Portuarias, Capitanes de Naves de Bunkering, Capitanes de Naves receptoras, estando éstas atracadas, abarloadas en muelle o a la gira, darán cumplimiento a la circular marítima D.G.T.M. y M.M Ord. N° O-31/002, de fecha 15 de junio de 2020.
- b.- Las Lanchas de Prácticos, darán cumplimiento a la circular marítima D.G.T.M. y M.M Ord. N° O-80/022, del 6 de febrero de 2014.
- c.- La Agencia de Nave debe informar al Capitán de la nave receptora de combustible, que en las faenas de abarloamiento/desabarloamiento, 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.
- d.- Antes de iniciar el bombeo de 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 que puedan contener hidrocarburos en caso de un derrame al mar. Las barreras no podrán tener senos en los extremos objeto evitar filtración del producto en caso de derrame.
- e.- Se debe disponer de iluminación segura en el sector de la faena, objeto asegurar la visibilidad del manifold, trabajos de las defensas de costado y la superficie marina para detectar fugas de combustibles.
- f.- Los Capitanes de las Naves involucradas en la FB, son los responsables finales del cumplimiento de todas las medidas de seguridad para efectuar las maniobras de abarloar/desabarloar y transferencia de combustible en forma segura.

6.- Consideraciones Generales:

- a.- Las FB 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/Buque-Buque, 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.).



SERGIO BENÍTEZ PRADO
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE LIRQUÉN-TOMÉ

DISTRIBUCIÓN:

Ídem Cuerpo Principal.

ANEXO "B"
DIPTICO



MLC 2006

Chile is a signatory of the Maritime Labour Convention MLC 2006, therefore seafarers wishing to file a complaint should directly contact the Competent Authority, visiting the following website:



Contact us

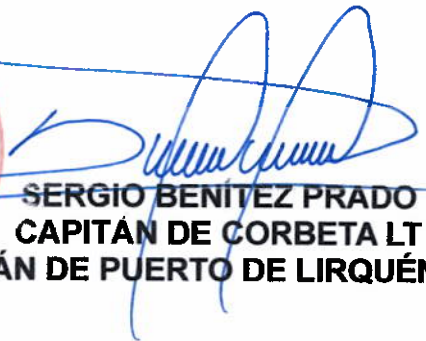
+56 412385136
Playa Lirquén s/n, Lirquén, Penco, Bío Bío
operplqw@directemar.cl
www.directemar.cl



WELCOME TO LIRQUEN PORT

CHILEAN MARITIME AUTHORITY





SERGIO BENÍTEZ PRADO
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE LIRQUÉN-TOMÉ

DISTRIBUCIÓN:
Ídem Cuerpo Principal.