

**C.P. LIRQUÉN ORDINARIO N° 12.000/27.**

**HABILITA LA INSTALACIÓN PORTUARIA  
DE MUELLES DE PENCO S.A.**

**LIRQUÉN, 22 DE ENERO DEL 2014.**

**VISTOS;** La Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DFL N° 292, de 25 de julio de 1953; la Ley de Navegación, Decreto Ley (M.) N° 2.222 del 21 de mayo de 1978; el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante N° 7 – 50/2, del 12 de junio de 2013; el Reglamento de Prácticos, D.S. (M.) N° 398, del 08 de mayo de 1985; el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, D.S. (M.) N° 397, del 08 de mayo de 1985; el Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República, D.S. (M.) N° 1.340, del 14 de junio de 1941; el Reglamento de Concesiones Marítimas, D.S. (M.) N° 2, del 03 de enero del 2005; la Ordenanza de la Armada, D.S. (M.) N° 487, del 21 de abril de 1988; el Reglamento de Informaciones que Afectan a la Navegación e Hidrografía del Litoral, promulgado por Resolución C.J.A. Ord. N° 6499/1, del 05 de noviembre de 1982, Decreto Supremo (M.) N° 91, del 26 de octubre de 1987, que fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto de la República; la Directiva D.G.T.M. Y M.M. A-31/001, del 03 de noviembre de 2006, la cual “Imparte instrucciones a los Capitanes de Puerto para la elaboración de las resoluciones de habilitación que establecen las condiciones de operación en los puertos e instalaciones portuarias; la Resolución D.I.M. Y M.A.A. Ord. N° 12.600/03/128, del 13 de noviembre de 2012, que “Aprueba definitivamente el estudio de regularización de maniobras de Muelles de Penco S.A.”; la Resolución SHOA Ordinaria N° 13.250/24, del 20 de noviembre de 2012; y teniendo presente las atribuciones que me confiere la legislación vigente;

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

**ESTABLECE,** las siguientes normas y características de operación para el Puerto de Muelles de Penco S.A.;

**1. NOMBRE DEL PUERTO**

Muelles de Penco S.A.

**2. DESCRIPCIÓN GENERAL**

Muelles de Penco S.A., es propietaria y operadora de este muelle, el cual fue diseñado para la carga y descarga de gráneles y en especial de fertilizantes. En toda su extensión, está enfrentada por un banco costero de arena, que avanza hasta tres cables hacia fuera, cuenta con un sitio de atraque y cuatro boyas de amarre del tipo Admiralty Peg.Top.

**3. UBICACIÓN GEOGRÁFICA**

Muelles de Penco S.A., se encuentra ubicado en la comuna de Penco, Región del Bío Bío, con coordenadas geográficas aproximadas Lat: 36° 44´ Sur y Long: 73° 00´ Weste (aprox.), se ubica en el ángulo SE de la Bahía de Concepción, entre Punta Elisa y la desembocadura del Río Andalién.

**4. PROPIETARIO**

Muelles de Penco S.A.

## 5. ESTACIÓN DE ESPERA DE PRÁCTICOS

LATITUD	LONGITUD
L: 36° 41' 54'' S	G: 073°00'28'' W
L: 36° 41' 54'' S	G: 072°59'50'' W
L: 36 °42'24'' S	G: 072°59'50'' W
L: 36 °42'24'' S	G: 073°00'28'' W

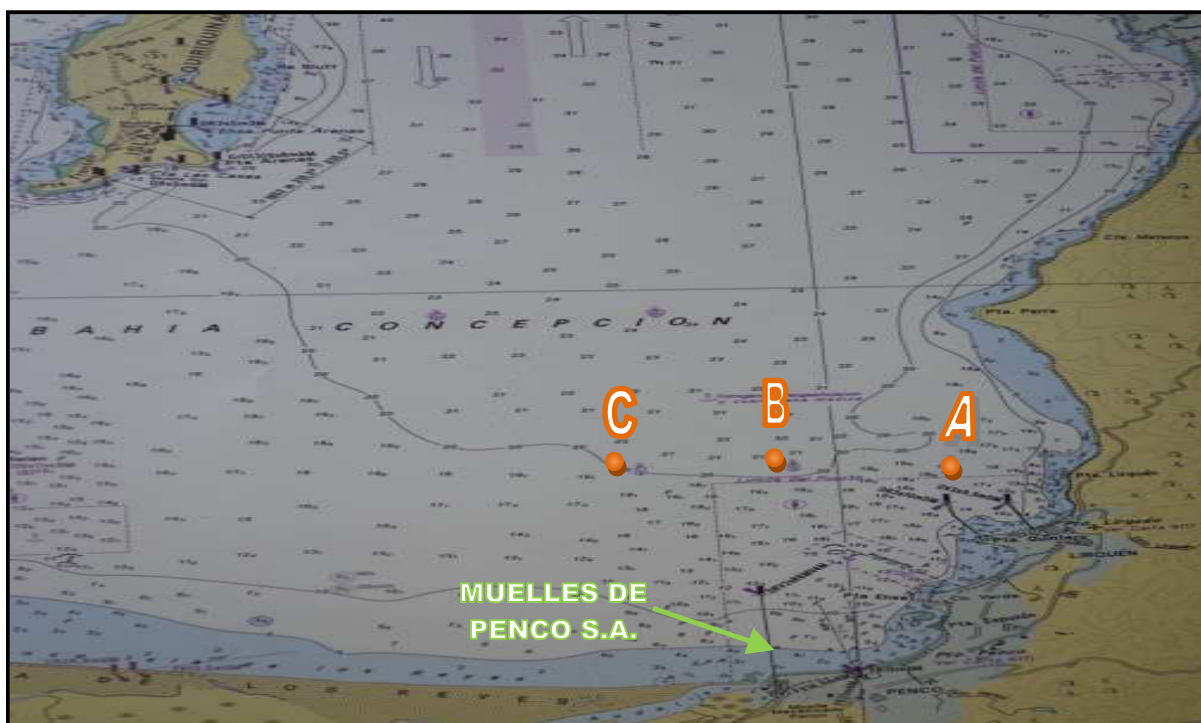
Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6111, Edición Septiembre 2002.

Queda estrictamente prohibido fondear en la zona dedicada expresamente a la espera de prácticos.

## 6. ZONA DE FONDEO A LA GIRA

### PUNTOS DE FONDEO

PUNTO	LATITUD	LONGITUD
A	36° 41' 55'' S	072° 59' 19'' W
B	36° 41' 55'' S	073° 00' 15'' W
C	36° 41' 55'' S	073° 01' 08'' W



### OBSERVACIONES:

Las naves mercantes quedarán sobre máquinas en la zona de espera de Prácticos, objeto efectuar maniobras con el apoyo del Práctico del Puerto.

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 este elemento náutico, con el propósito de dejar libre el área de maniobra de las naves que entran o salen de los Puertos de Lirquén y Penco, los buques que fondeen a la gira sólo podrán hacerlo en la zona destinada para ello, la cual aparece indicada en la carta N° 6111 del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.

Todas las naves que fondeen a la gira solicitarán la autorización correspondiente a la Capitanía de Puerto de Lirquén CBT-22, debiendo posteriormente indicar su posición final de fondeo, demarcación verdadera y distancia a Punta Quintero.

### 6.1. Áreas de Fumigación, Gas Free, Cuarentena:

Para las naves que deban efectuar fumigación, gas free y cuarentena, se ha determinado el siguiente punto de fondeo destinado para ello:

LATITUD	LONGITUD
36° 41' 12" S	073° 00' 42" W

## 7. LÍMITES DEL PUERTO

Latitud 36° 44' 00" S – Longitud 73°00'00" W. Se ubica en el ángulo SE de la bahía de Concepción, entre Punta Elisa y la desembocadura del Río Andalién.

Carta de Referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6111, Edición Septiembre 2002.

## 8. CARACTERÍSTICAS METEOROLÓGICAS Y AMBIENTALES GENERALES DEL PUERTO

### 8.1. Dirección y velocidad de viento predominante en nudos

Los vientos existentes varían para los meses de diciembre hasta abril, entre los 12 y 18 nudos, registrándose ocasionalmente vientos con intensidades 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% anual, registrándose hasta 50 nudos en el sector, los vientos del componente Sur no generan marejadas ni mar de viento en el área del terminal de la Bahía de Concepción.

### 8.2. 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 N° 6111, editada por el S.H.O.A, de bahía Concepción y que incluye, entre otros lugares los Puertos de Lirquén, Penco y Talcahuano, no contiene indicaciones sobre la existencia de corrientes.

El "Estudio de Ciclo", referente a corrientes resume que en un 90.8% de los casos, el histograma de velocidades tiene magnitudes menores de 0.11 nudos. El máximo valor registrado de 0.22 nudos, es esporádico y en general, permite suponer que para los efectos de maniobrabilidad, las corrientes no son un problema relevante. Agrega el Estudio de Ciclo que sea cual sea el origen o fenómeno forzante de las corrientes del sector, estas son de baja magnitud y determina que la máxima velocidad de la corriente para un periodo de retorno de 30 años no es superior a 0,30 nudos.

ÉPOCA	DIRECCIÓN	VELOCIDAD
Sin época	SURWESTE	0.30 mts./seg.

### 8.3. Altura de la ola, en metros

En el Puerto de Lirquén y Penco, no se registran, por lo general, bravezas de mar, solamente los temporales del norweste producen, al igual que en Lirquén, fuertes marejadas que obligan, en algunos casos, a abandonar sus instalaciones. El sistema de olas del Puerto de Lirquén, está fuertemente relacionado con los vientos que soplan, las olas provenientes del surweste son cortas y se van generando a medida que se va levantando el viento, en su mayor intensidad, no alcanzan a afectar el movimiento de los buques atracados. Las olas derivadas de los vientos del primer y cuarto cuadrante afectan las instalaciones portuarias, que se encuentran abiertas a ellas y que entran hacia Lirquén, levantando olas en el sector del muelle, manifestándose olas de mayor altura en los meses de invierno. De acuerdo a los estudios efectuados, el viento máximo registrado es inferior a los 50 nudos y corresponde a la dirección Norte, siendo el que produce olas importantes en el área oceánica que han alcanzado hasta 4.74 metros de altura, estas mismas olas en la zona portuaria, apenas han llegado a un metro, concluyendo que 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 de es de solo un 10% de las oceánicas.

	FUERZA VIENTO	ALTURA OLA
CALMA	5 a 9	0.20
NORMAL	25 a 35	0.20
EXTREMA	35 a 50	1.0

### 8.4. Amplitud de la marea, en metros

El régimen de mareas en Lirquén, es el característico de las costas abiertas del litoral central del país, se caracteriza por presentar dos pleamares y dos bajamares de diferente amplitud en un día. La predicción de marea es obtenida de un Puerto Patrón, en este caso Valparaíso, a partir del cual se hacen las correcciones a la localidad de Lirquén, considerado como Puerto Secundario. La corrección de marea para Lirquén. Se obtiene de la Tabla II de la misma publicación y se resume en la siguiente tabla:

	SICIGIA	CUADRATURA
Altura Máxima	1.90	1.60
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	

Con estas correcciones de marea, se obtienen los valores de pleamar y bajamar correspondientes a la marea astronómica de Lirquén.

### 8.5. Tipo de fondo

El Derrotero 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, los buques pueden aguantarse en el fondeadero con cualquier tiempo, con dos anclas y cuatro grilletes de cadena en cada una.

## 9. SITIOS O FRENTES DE ATRAQUE Y BOYAS

### 9.1. Extensión en metros

Es de estructura de acero soportada por pilotes tubulares del mismo material, con 1.738 de largo por 3 metros de ancho. Consta de 1 sitio que permite el atraque de naves de hasta 205 metros de eslora.

### 9.2. Orientación

Muelles de Penco se encuentra situado al 223° y a 2.100 mts. de Pta. Elisa.

### 9.3. Boyas de amarre, cantidad, ubicación coordenadas, Carta S.H.O.A., demarcación y distancia a un punto notable

En Muelles de Penco, existen cuatro boyas de amarre 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 cada una, de 2" 7/8, las boyas cuentan con ganchos de escape. Tiene tres duques de alba, uno para amarrar las espías de popa y dos para hacer firmes los sprines, ubicados en el cabezo del muelle.

### 9.4. Ductos

El Muelle cuenta con instalaciones para la entrega de agua potable e industrial.

### 9.5. Referencia

Derrotero de la Costa de Chile S.H.O.A Pub. 3001.

## 10. TERMINALES MARÍTIMOS

- Puerto de Lirquén S.A. Lat: 36°42' Sur - Log: 72°58' Weste, consta de 02 Muelles para el atraque de naves mayores:  
Muelle N° 1: Orientado al 340°, mide 600 metros de largo por 21,5 metros de ancho, el cual posee 04 sitios de atraque.  
Muelle N° 2: Orientado al 351°, mide 780 metros de largo por 26 metros de ancho, el cual posee 02 sitios de atraque.

## 11. CONDICIONES LÍMITES PARA LAS NAVES

**11.1. Calado máximo en metros:** 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.

**11.2. Eslora máxima en metros:** 205 metros.

**11.3. Manga máxima en metros:** 32.20 metros.

**11.4. Desplazamiento máximo en toneladas:** 51.190 TONS.

**11.5. 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 utilizadas, como celulosa, madera, etc. Para los graneles, el Terminal cuenta en su cabezo con una grúa fija, que posee una pala mecánica, con una capacidad de 10 tons., que saca el granel de la bodega de la nave. La carga es transportada hasta los almacenes de acopio por medio de una correa transportadora que tiene una capacidad de 400 tons. por hora.

Debido al reducido frente de atraque, por motivos de seguridad, las naves deberán atracar inicialmente frente a las bodegas centrales.

## **12.CONDICIONES ESPECÍFICAS DE OPERACIÓN EN LA INSTALACIÓN PORTUARIA**

### **12.1.Atraque, desatraque:** Diurnas y Nocturnas.

**Lluvia:** No hay limitaciones.

**Viento:** Superior a 25 Nds. Maniobra de atraque suspendida y con temporal maniobras de zarpes suspendidas.

**Marejada:** No se efectuarán maniobras de atraque. Si posteriormente al atraque se presentase marejada, el buque deberá reforzar amarras y mantener vigilancia permanente sobre ellas.

**Neblina:** No se efectuarán maniobras.

**Horario nocturno:** La maniobra de atraque y desatraque puede ser efectuada con viento no superior a 10 Nds., buena visibilidad y condición de mar que permita abordar las boyas de amarre con seguridad.

**Exigencia Operativa:** Sistema de balizamiento, según Proyecto Privado de Señalización Marítima presentado por Muelles de Penco y aprobado por DIRSOMAR, operativo.

Para maniobras continuas de atraque y desatraque nocturnas, se deberá asegurar la iluminación de todas las boyas y enfilaciones del terminal.

### **12.2. Bandas de atraque**

Babor.

### **12.3. Maniobras simultáneas**

No se podrán efectuar maniobras simultáneas.

### **12.4. Maniobras de abarloamiento**

No se podrán efectuar maniobras de abarloamiento.

### **12.5. Rancho de naves**

No se podrá efectuar rancho a naves, debido a las características del muelle.

### **12.6. Elementos que debe contar la nave para las maniobras de amarre/desamarre(anclas, espías)**

Para las maniobras de amarre/desamarre, la nave deberá contar con anclas de fondeo y 15 espías de 220 metros, necesarias para la ejecución de las maniobras en forma rápida y segura, asimismo deberán cumplir con el numeral determinado para la nave con respecto a los paños de cadena útil en cada una de sus anclas, con un mínimo de 10 paños útiles en las naves iguales o superiores a 150 metros de eslora.

## 12.7. Descripción de las maniobras empleando el reloj de mareas

Para esta maniobra se deberá cumplir con lo establecido en Circular D.G.T.M. Y M.M. Ordinario A-31/004, del 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".

## 13. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

### 13.1. MUELLE MECANIZADO PENCO N° 253

**Cantidad:** Uno.

**Descripción:** Dos luces verdes en el costado E y dos luces rojas en el costado W del cabezo. Luz roja y verde con un destello cada 2 segundos.

**Ubicación:** Lat : 36° 43',4 S; Long: 73° 00',5 W.

**Referencia:** Lista de Faros Publicación SHOA 3007.

### 13.2. ENFILACIONES

#### a) Enfilación Aproximación Posterior "B" (Baliza N° 254).

Luz eléctrica particular.

**Cantidad:** Uno.

**Descripción:** Poste metálico de color blanco con franjas horizontales rojas, en su parte superior un triángulo equilátero invertido de 3 metros de lado de color blanco con franja vertical naranja de 13 metros de altura.

Luz fija roja.

**Ubicación:** Baliza Posterior Lat: 36° 44',3 S; Long: 73° 00',0 W.

**Referencia:** Lista de Faros Publicación SHOA 3007.

#### b) Enfilación Aproximación Anterior "A" (Baliza N° 254-1).

Luz eléctrica particular.

**Cantidad:** Uno.

**Descripción:** Poste metálico de color blanco con franjas horizontales rojas, en su parte superior un triángulo equilátero invertido de 3 metros de lado de color blanco con franja vertical naranja de 6 metros de altura.

Luz fija roja.

**Ubicación:** al 001° y 95 metros de la posterior "B".

**Referencia:** Lista de Faros Publicación SHOA 3007.

#### c) Enfilación Aproximación Anterior "C" (Baliza N° 254-2).

Luz eléctrica particular.

**Cantidad:** Uno.

**Descripción:** Poste metálico de color blanco con franjas horizontales rojas, en su parte superior un triángulo equilátero invertido de 3 metros de lado de color blanco con franja vertical naranja de 6 metros de altura.

Luz fija roja.

**Ubicación:** al 349° y 98 metros de la posterior "B".

**Referencia:** Lista de Faros Publicación SHOA 3007.

#### d) Enfilación de Fondeo "D" (Baliza N° 254-3).

Luz eléctrica particular.

**Cantidad:** Uno.

**Descripción:** Poste metálico de color blanco con franjas horizontales rojas, en su parte superior un rombo de 3 metros de lado de color blanco con franja vertical naranja de 17,2 metros de altura.

Luz fija roja.

**Ubicación:** Lat: 36° 43´,7 S; Long: 73° 03´,9 W.

**Referencia:** Lista de Faros Publicación SHOA 3007.

**e) Enfilación de Fondeo Anterior “E” (Baliza N° 254-4).**

Luz eléctrica particular.

**Cantidad:** Uno.

**Descripción:** Poste metálico de color blanco con franjas horizontales rojas, en su parte superior un rombo de 3 metros de lado de color blanco con franja vertical naranja de 6 metros de altura.

Luz fija roja.

**Ubicación:** al 078° y 300 metros de la posterior “D”.

**Referencia:** Lista de Faros Publicación SHOA 3007.

## **14. LIMITACIONES OPERACIONALES**

### **14.1. Maniobras diurnas/nocturnas**

**Horario nocturno:** La maniobra de atraque y desatraque, puede ser efectuada con viento no superior a 10 Nds., buena visibilidad y condición de mar que permita abordar las boyas de amarre con seguridad.

**Horario Diurno:** La maniobra de atraque y desatraque puede ser efectuada con viento no superior a 25 Nds., buena visibilidad y condición de mar que permita abordar las boyas de amarre con seguridad.

### **14.2. Dirección y velocidad máxima del viento en nudos, para las siguientes maniobras operacionales:**

#### **Maniobras de atraque/amarre**

Viento superior a 25 Nds., maniobra de atraque suspendida, en caso que la maniobra se realice en un horario nocturno, el viento no podrá superar los 10 Nds.

#### **Maniobras de desatraque/desamarre**

Con temporal maniobras de zarpe suspendidas.

#### **Permanencia en sitio o terminal marítimo**

**a) Tiempo Normal:** Sin restricción.

**b) Tiempo Variable:** 15 a 25 Nds., naves reforzarán espías y sus máquinas deberán estar alistadas para un eventual zarpe del muelle. Se autorizará el desatraque de una nave mercante, siempre que las condiciones de tiempo (en ese momento), permitan el desembarco seguro del Práctico.

**c) Mal Tiempo:** 25 a 35 Nds., todas las naves deberán encontrarse con toda su dotación a bordo lista a zarpar para salir a capear el temporal y/o fondear al socaire de la Isla Quiriquina. Se suspenden maniobras de atraque.

**d) Temporal:** Superior a 35 Nds., prohibido atracar y desatracar salvo por emergencia. Toda la tripulación de las naves mercantes deberán permanecer a bordo, reforzar amarras y preparar zarpe de emergencia.

### **14.3. Ejecución de faenas de carga y/o descarga**

**a) Mal tiempo:** La realización de faenas portuarias, quedarán sujetas a evaluación de la Capitanía de Puerto. Las naves que no alcancen a completar su carga, deberán verificar que éstas se encuentren estibadas y trincadas en las mejores condiciones para zarpe de emergencia.



b) **Temporal:** Se suspende el trabajo y faenas portuarias en las naves.

**14.4. Dirección y velocidad de la corriente en nudos para las siguientes maniobras y operaciones**

a) **Maniobras de atraque/amarre:** Sin restricción.

b) **Maniobras de desatraque/desamarre:** Sin restricción.

c) **Permanencia en sitio o terminal marítimo:** Sin restricción.

d) **Ejecución de faenas de carga y/o descarga:** Sin restricción.

**14.5. Dirección y altura máxima de la ola en metros para las siguientes maniobras y operaciones.**

a) **Maniobras de desatraque/desamarre. Permanencia en sitio o terminal marítimo:** Sin restricción.

b) **Ejecución de faenas de carga y/o descarga:** Sin restricción.

**14.6. Visibilidad. (en Km.) extraído estudio maniobrabilidad, indicar derrotero S.H.O.A**

Las cerrazones por neblina no son muy frecuentes en el puerto y como es sabido, no son de larga duración, es decir, en ningún caso comprenden un día entero, no afectando, mayoritariamente su operatividad. El Derrotero de la Costa de Chile, entre Arica y Canal de Chacao, Publicación S.H.O.A 3001, indica con respecto a la neblina, que especialmente en los meses de enero a abril suelen levantarse neblinas sumamente densas.

**15. SERVICIO DE APOYO A LAS MANIOBRAS:**

**15.1. Cartas Náuticas.(señalar carta náutica S.H.O.A referencia)**

Cartas: 6000 – 6110 – 6111.

**15.2. Uso de Prácticos.(Conforme Reglamento de Practicaje y Pilotaje)**

Obligatorio para todas las naves, excepto las naves nacionales que cuenten con resolución de autorización al Capitán nacional 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.

**15.3. Uso de remolcadores**

Para las faenas de atraque y desatraque diurno y nocturno se requieren dos remolcadores con un Bollard Pull de 30 toneladas y dos 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

## **16. SITUACIONES ESPECIALES**

### **16.1. Acciones ante anuncio mal tiempo**

**Con aviso del mal tiempo:** Se notificará por escrito al capitán de la nave del anuncio de un frente de mal tiempo. Las naves deberán permanecer en su posición, capear en alta mar o al socaire de la Isla Quiriquina, en caso de existir espacio de maniobra, conforme resolución del Capitán de la Nave (viento entre 25 y 35 Nds.).

**16.2.** Acciones ante condición de tiempo variable: Naves reforzarán espías y sus máquinas deberán estar alistadas para un eventual zarpe del muelle. Se autorizará el desatraque de una nave mercante, siempre que las condiciones de tiempo (en ese momento), permitan el desembarco seguro del Práctico.

**16.3.** Acciones ante condición de mal tiempo: Una vez que la Capitanía de Puerto, efectúe la notificación, mediante fax de la condición de tiempo, el desatraque de buques en condiciones de mal tiempo o temporal deberá ser coordinada con anticipación a este cambio. Todas las naves deberán encontrarse con toda su dotación a bordo lista a zarpar para salir a capear el temporal y/o fondear al socaire de la Isla Quiriquina.

**16.4.** Acciones ante condición de temporal: Prohibido atracar y desatraque salvo por emergencia, toda la tripulación de las naves mercantes deberán permanecer a bordo, reforzar amarras y preparar zarpe de emergencia.

## **17. OTRAS INFORMACIONES**

### **Resoluciones S.H.O.A que aprueben estudios oceanográficos y batimétricos.**

#### **a) Fecha de última batimetría**

Resolución S.H.O.A. ORD. N° 13.250/24/174, de fecha 20 de noviembre de 2012, que considera "con valor hidrográfico" el Estudio Batimétrico, realizado por la Empresa Consultora e Ingeniería Geomar LTDA., en el sector de Talcahuano, VIII región.

#### **b) Resolución que aprueba 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 Regularización de Maniobras, Muelle de Penco S.A.

#### **c) Resolución que aprueba certificación código PBIP.**

Declaración de cumplimiento N° 12.600/O-74 /PBIP/53, de fecha 31 de octubre de 2010.

#### **d) Resolución que aprueba inspecciones de las boyas Muelles de Penco S.A.**

Resolución C.P. Lirquén ORD. N° 12600/24/2012, de fecha 17 de enero de 2012, la cual habilita la operación de las boyas de amarre pertenecientes a Muelles de Penco S.A.

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.

## 18. CONTACTOS

### Capitanía de Puerto de Lirquén

Fono-Fax : 041-2384550 – 041-2385136.  
Dirección : Sector playa Lirquén s/n.  
E-mail : [lirquen@directemar.cl](mailto:lirquen@directemar.cl).

### Muelles de Penco S.A.:

#### Gerente General:

Nombre : Sr. Cristian Sallaberry Ayerza.  
Dirección : Avenida Santa María 5888, Vitacura, Santiago.  
Fono : 02-9570250.  
Celular : 92286543.  
E-mail : [csallaberry@muellesdepenco.cl](mailto:csallaberry@muellesdepenco.cl).

#### Gerente de Operaciones:

Nombre : Sr. Guillermo Ojeda Rojas.  
Dirección : Playa Negra 199, Penco.  
Fono : 041- 2182800.  
Celular : 93200076.  
E-mail : [gojedar@muellesdepenco.cl](mailto:gojedar@muellesdepenco.cl).  
Fono-Fax : 041-2451540.

## 19. OTRAS INFORMACIONES QUE EL CAPITÁN DE PUERTO ESTIME DE INTERÉS

### 19.1. MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA NAVES A LA GIRA CONFORME A CONDICIONES CLIMATICAS REINANTES

- a) **Tiempo Variable:** Con aviso de tiempo variable, las naves deberán mantener una dotación suficiente a bordo, objeto zarpar en caso de emergencia, ya sea por disposición del Capitán de la nave o por la AA.MM., eventualmente, si la situación lo amerita, se le podría recomendar el cambio de fondeadero, zarpando para fondearse a resguardo de la Isla Quiriquina, en la Bahía de Concepción. Se suspende el tráfico de embarcaciones menores fuera de la bahía (vientos entre 15 y 25 Nds.).
- b) **Mal Tiempo:** Con aviso de mal tiempo, las naves deberán tener a toda la dotación a bordo. Las naves a la gira deberán permanecer en su posición, capear en alta mar o al socaire de la Isla Quiriquina, en caso de existir espacio de maniobra, conforme resolución del Capitán de la nave o la AA.MM. (viento entre 25 y 35 Nds.).
- c) **Temporal:** Con aviso de temporal y siempre que las naves que no puedan mantener su posición por garreo de sus anclas, será obligatorio abandonar el lugar de fondeo, debiendo buscar refugio al socaire de la Isla Quiriquina o capear en alta mar (viento superior a 35 Nds.).

### 19.2. ESTABLECE LIMITACIONES PARA MOVIMIENTO DE NAVES ATRACADAS

- a) Todas las faenas que se soliciten a la Capitanía de Puerto y que digan relación con maniobras de atraque y desatraque, deberán ser solicitadas a través de la página Web [www.directemar.cl](http://www.directemar.cl) opción Servicios – Solicitudes de Agentes de Naves, con un mínimo de dos horas de anticipación de la faena.

- b)** 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.
- c)** 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 calificado y a lo menos dos tripulantes o tres cuando la maniobra se realice en muelle de Penco, debiendo la lancha tener un andar adecuado y necesario para cubrir la distancia a navegar, además de contar con escala portátil de borda.
- d)** Para la maniobra se deben usar dos lanchas apropiadas para poder pasar con rapidez las espías a las boyas y a las bitas del muelle.
- e)** Como norma general se maniobrá hasta con viento de una intensidad de 20 nudos. Con vientos superiores a esta intensidad se deberán adoptar medidas especiales en cuanto al área de maniobra, tipo de nave, nacionalidad de la tripulación y elementos auxiliares con que se cuenta.
- f)** se entiende por elementos auxiliares a los Bow thruster, Sternthruster o timones Becker, se deberá verificar su estado de operatividad y eficiencia, lo cual ratificará el Práctico que ejecuta la maniobra. Esta faena la autorizará la Autoridad Marítima.
- g)** Se deberá atracar las naves con proa al Norte, objeto se facilite la maniobra de desatraque frente a una emergencia de cualquier naturaleza.
- h)** 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 ambos puertos.
- i)** 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.
- j)** Las naves deben estar en condiciones de abandonar el muelle en cualquier momento al tener conocimiento de Mal Tiempo y Temporal con vientos de cuadrante N y NW.
- k)** 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 de puerto, dotación de seguridad a bordo, máquinas listas a zarpar, etc.
- l)** 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).
- m)** Por motivos de seguridad, los amarradores deberán durante toda la maniobra permanecer con sus chalecos salvavidas puestos.

- n) Se deberá cumplir con lo dispuesto en carta de la Gobernación Marítima de Talcahuano Ordinario N° 12.600 /118 de fecha 04 de abril del 2013, en donde adjunta una guía de inspección de boyas y cadenas a terminales marítimos con el procedimiento a seguir.
- o) Las boyas de amarre deberán contar con luces (balizas intermitentes solares).

**ANÓTESE Y COMUNÍQUESE**, a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

**DERÓGASE**, la Resolución CP. LIRQUÉN ORD. N° 12.600/92, de fecha 27 de marzo de 2009.

**MODIFÍCASE**, la Resolución C.P. LIRQUÉN ORD. N° 12.000/216, de fecha 02 de septiembre de 2013.

**FIRMADO**

**GUSTAVO MENDOZA LIRA  
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. II Zona Naval (Inf).
- 14.- D.S. Y O.M. (Inf).
- 15.- D.I.M. Y M.A.A. (Inf).
- 16.- G. M. de Talcahuano (Inf).
- 17.- S.H.O.A.
- 18.- G.M. de Talcahuano - Cuerpo Prácticos (Inf).
- 19.- Archivo.