

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

LIRQUÉN, 27 MAR. 2009

**VISTOS**, el Decreto Supremo (M.) N° 91 de fecha 26 de Octubre de 1987, que fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto de la República; el DFL 292 del 25 de Julio de 1953, Reglamento Orgánico de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante; la Resolución C.P. Lir ordinario N° 12.600/73 de fecha 05 de Mayo del 2004 y las atribuciones que me confiere la Ley de Navegación, aprobado por D.S.(M) N° 2.222 del 21 de Mayo de 1978;

**RESUELVO :**

**ESTÁBLECE**, las siguientes normas y características de operación para el Puerto de Muelles 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 Terminal, el cual fue diseñado para la descarga de graneles y en especial fertilizantes. En toda su extensión, está enfrentada por un banco costero de arena, que avanza hasta tres cables hacia fuera, cuenta con 1 sitio de atraque y cuatro boyas de amarre del tipo Admiralty Peg-Top.

**3.- Ubicación Geográfica:**

El Puerto de Penco, con coordenadas geográficas aproximadas L = 36° 44' Sur y G = 73° 00' Weste, se ubica en el ángulo SE del la Bahía de Concepción, entre Punta Elisa y la desembocadura del Río Andalien.

**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

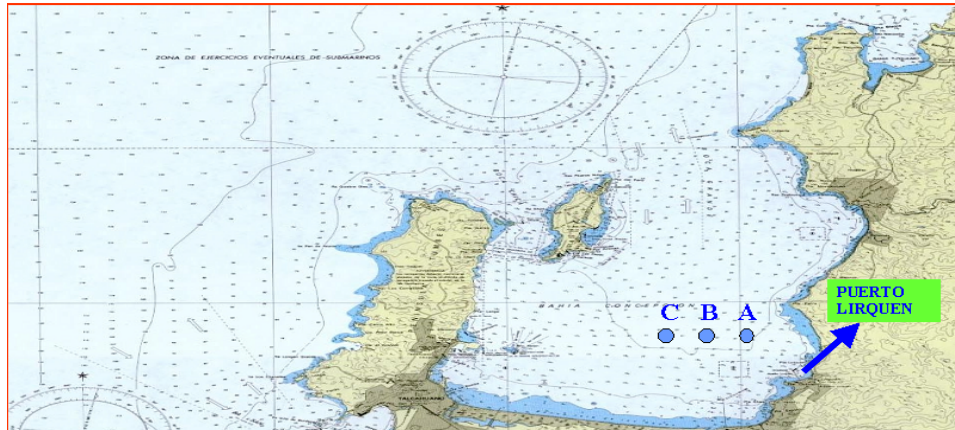
Carta de referencia: Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile N° 6111, Edición Septiembre 2002.

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 A** LAT: 36°41'55" S LOG: 72°59'19" W
- **PUNTO B** LAT: 36°41'55" S LOG: 73°00'15" W
- **PUNTO C** LAT: 36°41'55" S LOG: 73°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 de 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. Las naves que recalen y queden fondeadas a la gira, deberán considerar el radio de borneo con que éstas quedarán, objeto no afectar las áreas destinadas a maniobras y fondeo de otras naves.

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.

**7.- Áreas de Fumigación, Gas Free, Cuarentena:**

Para las naves que deban efectuar fumigación, gas free y cuarentena, se han determinado los siguientes puntos destinado para ello:

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

**8.- Límites del Puerto:**

Paralelo de Punta Lirquén y el Meridiano 73° 00'44" W.

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

## 9.- Características meteorológicas y ambientales generales del puerto:

### a) 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 magnitudes 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.

### b) 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 retorno de 30 años no es superior a 0.30 nudos.

EPOCA	DIRECCION	VELOCIDAD
Sin época	SUR ESTE	0.30 mts./seg.

### c) 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 sur weste 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 corresponden 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 Lirquén, 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.

	<b>FUERZA VIENTO</b>	<b>ALTURA OLA</b>
CALMA	5 a 9	0.20
NORMAL	25 a 35	0.20
EXTREMA	25 a 50	1.0

**d) 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 Tabla siguiente:

	<b>SICIGIA</b>	<b>CUADRATURA</b>
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 sicigas	1.60 metros.	

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

**e) 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.

**10.- Sitios o frentes de atraque y Boyas:**

**a) 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 220 metros de eslora.

**b) Orientación:**

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

**c) Boyas de amarre, cantidad, ubicación coordinadas, carta S.H.O.A, demarcación y distancia a un punto notable:**

Existen en Muelles de Penco 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 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.

**d) Señalar si cuenta con ductos, cantidad y si prestan servicios de carga/descarga.**

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

**e) Indicar referencia derrotero S.H.O.A respectivo.**

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

**11.- Terminales Marítimos:**

No hay Terminales Marítimos en la Capitanía de Puerto de Lirquén.

**a) Cantidad boyas de amarre, ubicación, por demarcación y distancia a un punto notable, coordinadas, carta S.H.O.A.**

No corresponde.

**b) Cantidad ductos, si efectúan carga/descarga:**

No corresponde.

**12.- Condiciones Limites para las Naves:**

Calado máximo en metros	:	10.40 metros.
Eslora máxima en metros	:	220 metros.
Manga máxima en metros	:	30.95 metros.
Desplazamiento máximo en toneladas	:	50.201 TONS.

a) El calado operacional en el muelle se incremento de 10.30 a 10.40 metros, considerando el resguardo bajo la quilla de 2 pies determinado en el estudio de maniobrabilidad.

b) Naves con calados superiores a 10.40 metros y hasta 10.66 metros, atracarán empleando el uso de la marea, manteniéndose las condiciones actualmente vigentes, en tanto se concluya la limpieza de fondo para alcanzar una profundidad de 11.26 metros en el área de maniobras y atraque de la nave tipo máxima.

**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.

**13.- Condiciones específicas de operación en la instalación portuaria:**

**a) Atraque, desatraque, amarre, largada y fondeo:**

**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 a lo menos de la boya Largo de Proa, en lo referente a la capacidad operativa de las baterías, asegurando su luminosidad.

**b) 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 espías necesarias para la ejecución de las maniobras en forma rápida y segura.

**c) Descripción de las maniobras empleando el reloj de mareas.**

Para las maniobras empleando el Reloj de Mareas, su implementación será facultad de la Autoridad Marítima quien deberá verificar en cada caso, que la empresa interesada de estricto cumplimiento a las medidas operacionales y de seguridad dispuestas en la presente Resolución.

**14.- Ayudas a la navegación:**

**14.1.- 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.

**14.2.- 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 triangulo 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.

**15.- Limitaciones operacionales:**

**a) 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:** Sin restricción.

**b) Dirección y velocidad máxima del viento en nudos, para las siguientes maniobras operacionales:**

**- Maniobras de atraque/amarre.**

Superior a 25 Nds. maniobra de atraque suspendida.

**- 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.

**c) 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.

**c) 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.

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

**Maniobras de atraque/amarre:**

Sin restricción.

**Maniobras de desatraque/desamarre:**

Sin restricción.

**Permanencia en sitio o terminal marítimo:**

Sin restricción.

**Ejecución de faenas de carga y/o descarga:**

Sin restricción.



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

**Maniobras de atraque/amarre:**

Sin restricción.

**Maniobras de desatraque/desamarre. Permanencia en sitio o terminal marítimo:**

Sin restricción.

**Ejecución de faenas de carga y/o descarga:**

Sin restricción.

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

La 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.

16.- **Servicio de apoyo a las maniobras:**

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

Cartas: 6000 – 6110 – 6111.

b) **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 Practico de Puerto, deberán comunicar a la Autoridad Marítima por VHF su intención de maniobra.

Las maniobras de amarre y desamarre serán ejecutadas generalmente por un práctico.

c) **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. En caso que la nave cuente con Bow Truster lo hará con un solo remolcador, siempre y cuando el viento no supere los 10 nudos y las condiciones de mar y visibilidad lo permitan.

17.- **Situaciones Especiales:**

a) **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.).

**b) 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.

**c) Acciones ante condición de mal tiempo.**

Una vez que la Capitanía de Puerto, efectuó 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.

**d) 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.

**18.- Otras informaciones:**

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

Pendiente nueva Batimetría con Valor Hidrográfico.

**b) Fecha de ultima batimetría.**

Enero 2007.

**c) Resolución que apruebe estudio de maniobrabilidad, señalización marítima etc.**

Pendiente en espera de cumplimiento de observación en lo referente a batimetría.

**19.- Contactos:**

**Teléfonos, fax y e-mail del la Autoridad Marítima y concesionario u operador del puerto:**

**Capitanía de Puerto de Lirquén:**

Fono-Fax: 041-2384550 – 041-2385139

E-mail: lirquen@directemar.cl

**Muelles de Penco S.A.:**

Fono-Fax: 041-2451540.

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

**A.- 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 de 20 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 el socaire de la Isla Quiriquina o capear en alta mar(viento superior a 35 Nds.).

## **B.- 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.
- c) 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 09 VHF.
- d) 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 09 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.
- e) Aquellas naves que amarren al terminal de Penco deberán contar con un mínimo de 15 espías de 220 metros de largo cada una. 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.
- f) Como norma general se maniobrará hasta con viento de una intensidad de 25 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, debiendo ésta faena ser autorizada por la Autoridad Marítima.
- g) Nave nacional bajo el mando de un oficial mercante chileno como capitán con experiencia de maniobras en los puertos nacionales, deben estar dotados de tripulación chilena no afectando la condición de idioma y con sus elementos de apoyo certificados.
- h) 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.

- i) En general se deberá atracar las naves con proa al Norte, objeto se facilite la maniobra de desatraque frente a una emergencia de cualquier naturaleza.
- j) 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.
- k) 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. En caso que las naves deban zarpar de emergencia, corresponde a los Capitanes de éstas dar avante a toda fuerza y recuperar el ancla lejos del muelle. Hay experiencias que señalan que una nave con más de 7 paños de cadena en el agua ha salido arrastrando su ancla sin ningún tipo de problemas pues el fondo es fangoso.
- l) 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.
- m) 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.
- n) 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).
- o) Por motivos de seguridad, los amarradores deberán durante toda la maniobra permanecer con sus chalecos salvavidas puestos.
- p) Para mayor claridad de la posición final que deberá adoptar la nave en un determinado sitio de atraque del puerto, este se indicará con dos conos de color naranja internacional durante el día y por balizas luminosas durante la noche.
- q) Aquellas naves de pesca menores de 1.000 TRG. y que se encuentren al mando de Capitanes Chilenos, podrán atracar y abarloarse sin Práctico, pero deberán informar previamente su intención de maniobra a la Autoridad Marítima (la que deberá dar su conformidad) y al Práctico de Servicio.
- r) 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.
- s) Junto a la información habitual que se anota en el sistema computacional para maniobras de practicaaje, deberá además consignarse la banda de

ataque y el calado máximo de la nave.

- t) Toda maniobra distinta a las especificadas en la presente resolución, deberá ser solicitada por escrito a la Autoridad Marítima, con copia a la Oficina de Prácticos con la debida anticipación (a lo menos con 24 hrs.) y con el máximo de detalles del caso para una mejor evaluación y posterior resolución.
- u) Todas las agencias de naves y usuarios que soliciten el servicio de practicaje a través del Servicio Integral de Naves de la DIRECTEMAR, deberán dar cumplimiento a los artículos 301 y 302 del capítulo III del Reglamento de Derechos y Tarifas y al artículo 22 del Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

**DERÓGASE**, la resolución Ordinario N° 12.600/87 de fecha 16 de Marzo del 2007 de la Capitanía de Puerto de Lirquén, quedando la actual resolución vigente siempre y cuando las inspecciones y certificados de instalaciones y elementos de apoyo a las maniobras se encuentren al día.

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



**RODRIGO PARRA ALARCÓN**  
**TENIENTE LT**  
**CAPITÁN DE PUERTO DE LIRQUÉN**

**DISTRIBUCIÓN:**

- 01. G.M. (T.)
- 02. MUELLES DE PENCO S.A.
- 03. AGENCIA ULTRAMAR.
- 04. AGENCIA AGUNSA.
- 05. AGENCIA BROOM.
- 06. AGENCIA SAAM.
- 07. AGENCIA NACHIPA.
- 08. AGENCIA B&M.
- 09. AGENCIA SOMARCO.
- 10. AGENCIA AGENTAL.
- 11. AGENCIA IAN TAYLOR.
- 12. AGENCIA MARVAL.
- 13. ARCHIVO C.P. LIR.