

C.P. COQ. ORDINARIO N° 12.000/68/56 .-

**OBJ. : HABILITACIÓN DE LAS
INSTALACIONES PORTUARIAS DEL
PUERTO DE COQUIMBO.**

COQUIMBO, 05 FEBRERO 2013.

VISTOS: El análisis efectuado por el Cuerpo de Prácticos Autorizado de Coquimbo, relacionado con los aspectos generales de maniobras y observaciones específicas del muelle perteneciente a la Empresa Portuaria Coquimbo emplazado en la Bahía de Coquimbo y entregado en Concesión al Terminal Puerto Coquimbo S.A. (TPC)., según contrato de Concesión Repertorio N° 727/2012 de fecha 09 de Marzo 2012; y las atribuciones que me confiere el Reglamento de Orden, Seguridad y Disciplina a bordo de las naves y Litoral de la República, aprobado por el D.S.(M) N° 1.340 de fecha 14 de junio de 1941, modificado el año 1963.

RESUELVO:

A contar de esta fecha, se establecen las condiciones de operación en el Muelle del Terminal Puerto Coquimbo S.A., y zona de fondeo de naves en la Bahía de Coquimbo.

1.- Nombre del puerto: Puerto de Coquimbo

2.- Descripción general:

El Muelle del Terminal Puerto Coquimbo S.A., es un malecón de concreto armado y tablestacas de 377 metros de largo, con capacidad para recibir dos naves, dependiendo de sus esloras. Posee una explanada con una superficie de 15.000 metros cuadrados, dentro de la cual existe una bodega de 2.500 metros cuadrados para acopio de carga general y una bodega de unos 3.400 metros cuadrados arrendada y adaptada por Minera Carmen de Andacollo para acopio de su concentrado de cobre, el que es embarcado por medio de un brazo mecánico móvil o shiploader. Este brazo o shiploader se posiciona con algunas restricciones solamente en el sitio 2, normalmente entre las bitas 12 y 13 o las bitas 9 y 11. Una vez posicionado, el brazo o boom opera con un ángulo de elevación máximo de 18° que equivale a un calado aéreo en la bodega de unos 12 metros.

Existen dos grúas de portal eléctricas con capacidad para 5 toneladas y una altura de 30 metros cada una, las que se encuentran actualmente inoperativas por vetustez. Se desplazan a través de rieles en el delantal del muelle, paralelos al frente de atraque. El frente de atraque corre en dirección 191-011 con un desvío de 1,7 grados hacia el oeste, desde la bita 8; a lo largo del frente de atraque se han dispuesto neumáticos como defensas; estos neumáticos no están homologados y poseen distintas características por lo que no se puede determinar su capacidad de absorción de energía ni el desplazamiento máximo que pueden soportar, siendo además su grosor irregular por lo que no presentan un frente de atraque parejo.

El puerto diseñado como multipropósito permite cargar o descargar todo tipo de carga, desde graneles hasta contenedores refrigerados, empleando para ello usualmente las grúas y equipamiento de las naves. La instalación portuaria sufrirá diversas adaptaciones y ampliaciones, entre las que se considerara diversas construcciones, por lo que se debe esperar cambios en un corto y mediano plazo.

3.- Ubicación geográfica:

El muelle del Terminal Puerto Coquimbo S.A., se encuentra en la parte centro-sur de la costa poniente de la Bahía de Coquimbo, en Latitud 29° 57' Sur, Longitud 71° 20' Weste.

4.- Propietario: Empresa Portuaria Coquimbo
Concesionario: Terminal Puerto Coquimbo S.A. (TPC)

5.- Estación de espera de Prácticos:

La estación de espera de Prácticos se encuentra al 098° y 10,5 cables del faro Punta Tortuga, en el centro del área señalada en carta SHOA N° 4111, delimitada por los siguientes puntos:

A.- L: 29° 55' 56" S	G: 071° 19' 36" W
B.- L: 29° 55' 56" S	G: 071° 19' 02" W
C.- L: 29° 56' 25" S	G: 071° 19' 02" W
D.- L: 29° 56' 25" S	G: 071° 19' 36" W

- En la zona de espera de Prácticos está estrictamente prohibido el fondeo de todo tipo de naves y/o embarcaciones.

6.- Zona de fondeo a la gira:

Los siguientes puntos referidos a la carta SHOA N° 4111 se encuentran autorizados para fondeo a la gira en la Bahía de Coquimbo:

Punto "A" Calado máx.: 10 mts. Al 120° y a 11.5 cables del Faro Pta. Tortuga.
En LAT. 29° 56' 35" S. LONG. 071° 19' 23" W.

Punto "B" Calado máx.: 10 mts. Al 114° y a 14.5 cables del Faro Pta. Tortuga.
En LAT. 29° 56' 35" S. LONG. 071° 19' 00" W.

Punto "C" Calado máx.: 10 mts. Al 105° y a 16.5 cables del Faro Pta. Tortuga.
En LAT. 29° 56' 27" S. LONG. 071° 18' 42" W.

Punto "D" Calado máx.: 10 mts. Al 096° y a 19 cables del Faro Pta. Tortuga.
En LAT. 29° 56' 12" S. LONG. 071° 18' 22" W.

Punto "F" Calado máx.: 15 mts. Al 093° y a 15.9 cables del Faro Pta. Tortuga.
En LAT. 29° 56' 06" S. LONG. 071° 18' 42" W.

Punto "G" Calado máx.: 15 mts. Al 086° y a 18 cables del Faro Pta. Tortuga.
En LAT. 29° 55' 53" S. LONG. 071° 18' 29" W.

Punto "H" Calado máx.: 18 mts. Al 082° y a 13,1 cables del Faro Pta. Tortuga.
En LAT. 29° 55' 51" S. LONG. 071° 19' 02" W



7.- Límites del puerto:

Se encuentra comprendido por el área formada al sur del paralelo que pasa por el Morro Pelicanos y al oeste del meridiano que pasa por el Puente Negro, según se indica en carta SHOA N° 4111 y Derrotero de las Costas de Chile, publicación SHOA N° 3001, Vol. 1, 9a edición, año 2001.

8.- Características meteorológicas y ambientales generales del Puerto:

Los vientos predominantes durante gran parte del año son del SW fuerza 4, por lo general moderados en el sector del puerto. Durante el invierno soplan a cortos intervalos vientos del NW fuerza 5, los que son de baja ocurrencia. Ocasionalmente suelen soplar vientos del E (terrales) hasta fuerza 3. Durante el período en que la zona es afectada por vaguadas costeras y bajas térmicas, se generan vientos del 1^{er} y 3^{er} cuadrantes.

Las neblinas son frecuentes durante el invierno.

En el sector del puerto se suele hacer sentir una leve corriente del norte, a lo largo del muelle, de no más de ½ nudo.

La altura de la ola normalmente es inferior a 0,5 metros. El puerto está bien protegido de la marejada causada por los vientos dominantes del 3^{er} cuadrante, sin embargo su efecto se suele hacer sentir en forma moderada desde el norte, causando en algunas ocasiones corte de espías. En invierno, con vientos fuertes del 1^{er} o 4^{to} cuadrantes, suele entrar bastante marejada que puede afectar las operaciones.

La amplitud de la marea en sicigias es de 1,50 metros y el tipo de fondo predominante fango.

9.- Sitios o frentes de atraque y boyas:

En la actualidad el puerto cuenta con 2 sitios de atraque con una extensión total de 377 metros. El sitio 1 se extiende por 218 metros al sur de la bita 8 y el sitio 2 se extiende por 159 metros al norte de la bita 8, se podrá autorizar por excepción previa evaluación de la Autoridad Marítima Local, buques de mayor eslora, dejando hasta 30 metros fuera del frente de atraque, para lo que se dispone de dos bitones en la costa norte del frente de atraque.

El frente de atraque se orienta al 011°-191° con una leve inflexión de 1,7 grados a la altura de la bita 8.

No existen boyas de amarre.

10.- Terminales Marítimos:

Aparte del frente de atraque, el puerto no cuenta con terminales marítimos especializados.

11.- Condiciones límites para las naves:

Sitio N° 1.

- Calado máximo: 9.26 mts.
- Eslora máxima: 185 mts.; buques de mayor eslora pueden atracar en el frente de atraque utilizando parte o todo el sitio 2. Cuando atraquen dos buques, la suma de sus esloras no podrá ser superior a 350 metros y la distancia de separación entre ellos debe ser igual o superior a **30 metros**.
- Manga máxima: No especificada.
- Desplazamiento máximo: No especificado. Las defensas, siendo de neumáticos usados no homologados, carecen de capacidad de absorción de energía para buques de desplazamiento importante, por lo que debe extremarse el cuidado al atraque para no dañar el casco o el muelle. Siendo el grosor de los neumáticos disperejo, debe tomarse precaución con la mayor presión que ejercerá sobre el casco el o los neumáticos de mayor grosor.
- Condiciones o restricciones particulares de operación: La banda de atraque es por estribor; en casos especiales se puede solicitar el atraque por babor al Capitán de Puerto, bajo condiciones que se especificarán según las circunstancias. Está prohibido el uso de alambres o líneas combinadas para el amarre.

Sitio N° 2.

- Calado máximo: 9.37 mts.
- Eslora máxima: 180 mts.; buques de mayor eslora pueden atracar en el frente de atraque utilizando parte o todo el sitio 1. Cuando atraquen dos buques, la suma de sus esloras no podrá ser superior a 350 metros y la distancia de separación entre ellos debe ser igual o superior a 30 metros.
- Manga máxima: No especificada.
- Desplazamiento máximo: No especificado. Las defensas, siendo de neumáticos usados no homologados, carecen de capacidad de absorción de energía para buques de desplazamiento importante, por lo que debe extremarse el cuidado al atraque para no dañar el casco o el muelle. Siendo el grosor de los neumáticos disperejo, debe tomarse precaución con la mayor presión que ejercerá sobre el casco el o los neumáticos de mayor grosor.
- Condiciones o restricciones particulares de operación: La banda de atraque es por estribor; en casos especiales se puede solicitar el atraque por babor al Capitán de Puerto, bajo condiciones que se especificarán según las circunstancias. Está prohibido el uso de alambres o líneas combinadas para el amarre. Para embarque de concentrado de cobre de la Minera Teck mediante Shiploader, se acepta un calado aéreo máximo de 12,2 metros a la altura de la bodega a cargar. Asimismo, al colocar contenedores de protección o separación, se deberá dejar espacio suficiente para la manipulación segura de las amarras del buque que atraque al sitio 1.

Nota 1: El Terminal Puerto Coquimbo, deberá informar previamente por escrito a esta Autoridad Marítima, la **Autorización de Atraque**, con la siguiente información:

- Nombre de nave
- Agencia
- Fecha y hora del atraque
- Sitio y posición entre bitas
- Eslora y calados
- Banda de atraque
- Carga o descarga

Nota 2: Se autorizarán las maniobras en Terminal Puerto Coquimbo, utilizando el **Reloj de Mareas**, previa evaluación de la Autoridad Marítima Local de acuerdo a lo estipulado en la Circular Marítima A-31/004 de fecha 20 de Enero de 2012.

12.- Condiciones específicas de operación en la instalación portuaria:

a.- Maniobra de atraque por estribor:

La nave debe recalar al punto de espera de Práctico con rumbo general sur y una velocidad no mayor de 3 nudos; la escala de Práctico debe estar preparada normalmente por la banda de babor, 1 metro sobre el agua. Mientras la nave avanza hacia el muelle, se preparará la maniobra de fondeo por babor y se arriarán un largo y un spring de proa hasta 1 metro sobre el agua para ser tomados y llevados por la lancha al muelle; además, se hará firme al remolcador por la aleta de babor. Si el buque cuenta con Bow Thruster operativo, se puede omitir el fondeo y las espías se pasarán con nivelay. Si el buque atracara con la ayuda de un 2° remolcador a proa y al desatraque se empleará un solo remolcador, el 2° remolcador se hará firme a proa y se preparará el ancla de babor, pero las espías se pasarán con nivelay. Cuando el buque atraque al sitio 2, los largos de popa se pasarán a los bitones con la ayuda de la lancha de amarre.

En las inmediaciones del sitio asignado, se dispondrá que la lancha de amarre se acerque a tomar las espías y las lleve a las bitas elegidas. A una distancia 50 a 80 yardas del muelle y aproximadamente una bita (30 mts.) al norte de la posición final de la proa, se fondeará el ancla de babor inicialmente con no más de 4 paños. Una vez firmes las espías en el muelle, se comienzan a virar en forma controlada a la vez que se entrega cadena como sea necesario. El remolcador comienza a carnear despacio desplazando la popa del buque hasta dejarlo paralelo al muelle. Desde esta posición, por medio del trabajo combinado de espías y cadena del ancla en la proa y del remolcador en la popa, se inicia en acercamiento de la nave hasta el muelle. La cantidad de paños de cadena con que queda el buque atracado es generalmente de 3 a 6 paños.

El número de espías para el amarre final dependerá del tamaño de la nave, del tiempo de permanencia y de las condiciones meteorológicas imperantes, pero usualmente será cuatro largos y dos spring a proa y popa.

b.- Maniobra de atraque por Babor:

Como se ha señalado anteriormente, la maniobra normal de atraque de naves en el Terminal Puerto Coquimbo es por la banda de estribor; sin embargo, en ocasiones las naves requieren por diversos motivos (principalmente por necesidades de operación) atracar por la banda de babor con proa hacia al norte. La maniobra a efectuar dependerá mucho del espacio y elementos disponibles, así como del viento reinante. Normalmente se emplearán 2 remolcadores al atraque.

El procedimiento de embarque de práctico, es similar al ya señalado precedentemente en la letra anterior. Para el sitio N°1 desde el punto de recepción del práctico se da avance a una velocidad de 2-3 nudos navegando con dirección general sur y a unos 3 cables del muelle. Se prepara el ancla de estribor para fondear y se hacen firmes los remolcadores por la banda de estribor.

Oportunamente se inicia caída a estribor para lograr un rumbo general Weste, apuntado entre la bitas 7 y 8. A unas 109 yardas del muelle, se ordena fondear el ancla de estribor para lo cual puede ser de gran ayuda posicionar la lancha de práctico cercana al punto de fondeo. Desde esta posición y con la ayuda de los remolcadores, se acerca la nave al muelle para pasar las espías correspondientes y afinar la posición final del buque, teniendo la precaución de mantener la cadena sin mucha tensión. La cantidad de paños de cadena con que queda el buque atracado, es generalmente de 5 a 6 paños.

Para el caso del sitio N °2 la maniobra es similar a la descrita para el sitio N °1, con la salvedad que la caída hacia el Weste es con anterioridad de tal modo que la proa quede apuntada hacia el extremo norte del muelle y oportunamente se debe disponer que la lancha pase los largos de proa al bitón.

c.- Maniobra de desatraque por Estribor:

En primer lugar se hace firme el remolcador por la aleta de babor, luego se dispone alivianar espías. Dependiendo de las condiciones de viento imperante, el orden de largado de las espías puede variar, pero generalmente se larga inicialmente la espía de proa para posibilitar que ésta se abra suavemente del muelle, a la vez que se solicita enganchar la cadena para comenzar a virar en cuanto sea posible. Luego se ordena largar las espías de popa y al remolcador que comience a abrir la popa suavemente, controlando que la proa no llegue a apoyarse en el muelle por medio del virado de cadena, pero que la popa se separe suficientemente rápido como para evitar acercamientos complicados sobre el buque atracado en el sitio 2. Con el trabajo del remolcador, se mantiene el buque con su popa más abierta que la proa, hasta que aflore al ancla. En esta condición, se da atrás muy despacio y a una distancia prudente, con máquinas detenidas, se comienza el giro del buque por estribor para dejarlo apuntado hacia el norte, con la ayuda del remolcador carnereando a proa babor, para lo que habrá sido necesario largarlo oportunamente y cuando el buque esté en una posición segura. Una vez que la proa haya pasado la perpendicular al muelle, se puede dar muy despacio avante con caña cerrada a estribor de modo de acelerar el giro y a la vez adquirir leve viada avante para mayor seguridad. Oportunamente se ordena parar y desabracar al remolcador manteniendo la caída con el timón hasta un rumbo final entre el 010° y 030°.

d.- Maniobra de desatraque por Babor:

Para ambos sitios la maniobra es similar. El remolcador se hace firme a popa estribor, se alivianan espías y se conecta el cabrestante para virar cadena si corresponde, hecho lo cual se largan todas las espías. Se procede a abrir la proa virando cadena y el remolcador abrirá la popa, separando el buque paralelo al muelle o con la proa más abierta que la popa. Con el ancla arriba y clara se da avante muy despacio y se larga oportunamente al remolcador, adoptando un rumbo de salida entre el 010° y 030°.

- Bandas de atraque: Estribor. Sin embargo se puede solicitar por excepción el atraque por Babor de acuerdo a necesidades de las naves y previa autorización de la Autoridad Marítima.
- Maniobras simultáneas: No se aconsejan por la cercanía de los sitios de atraque y consecuente poco espacio de maniobra. Dependerá de la existencia de suficientes remolcadores, lanchas de apoyo y disponibilidad de prácticos.
- Maniobras de abarloamiento: Sin limitación operacional, sujeta a condiciones de viento y mar así como aprobación de la Autoridad Marítima.
- Rancho de naves vía camión: Sin restricción.
- Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre/atracque (anclas, espías): La nave debe tener en condiciones operativas al menos el ancla contraria a la banda de atraque, con un mínimo de 8 paños útiles; requiere a proa y a popa 3 o 4 largos y 2 spring. El diámetro o la mena de las espías, deberá estar acorde al tamaño de la nave. Es necesario precisar que el requerimiento de espías esta en directa relación con las condiciones meteorológicas.

e.- Corrida de Naves:

- Toda corrida de nave debe ser informada previamente a la Autoridad Marítima local, con dos horas de antelación al inicio de la maniobra e informar su termino, una vez concluida esta.
- Cuando la corrida sea de un sitio a otro contiguo, sin cambio de banda, será obligatorio el empleo de Práctico y se considerará como una maniobra de desatraque / atraque.
- Cuando la corrida sea dentro del sitio y dentro de los límites establecidos no será obligatorio el empleo de práctico, salvo requerimiento expreso del Capitán de la Nave o que en circunstancias especiales evaluadas por la Autoridad Marítima Local lo hagan aconsejable.

13.- Ayudas a la navegación:

- a.- Las siguientes señales que se utilizan en la maniobra, se encuentran detalladas en la Lista de Faros, Pub. SHOA N° 3007:

Faros y balizas:

- Faro Punta Tortuga: ubicado en LAT. 29°56',0 S. LONG. 071°20',5 W, N° de orden en Lista de Faros: 114, luz blanca.
 - Faro Monumental La Serena: ubicado en LAT. 29° 54',3 S. LONG. 071° 16',4 W, N° de orden en Lista de Faros: 113, luz blanca.
 - Faro Caleta Coquimbo: ubicado en LAT. 29° 57',3 S. LONG. 071° 20',1 W, N° de orden en Lista de Faros: 115, luz blanca.
 - Baliza Muelle de Pasajeros: indica el extremo Sur del muelle; ubicado en LAT. 29° 57',0S. LONG. 071° 20',1 W, N° de orden en Lista de Faros: 116, Lite Pipe, luz blanca.
- b.- Carta de referencia: SHOA N° 4111 Si la nave no cuenta con la carta o su equivalente, debe informarlo a la Agencia y ésta a la Autoridad Marítima y a los Prácticos antes de su ingreso a la Bahía de Coquimbo. La Agencia agotará los medios para proveer a la nave de la carta indicada a la recalada a la Bahía de Coquimbo.
- c.- Tablas de Marea de la Costa de Chile, publicación SHOA 3009.
- d.- Derrotero de las Costas de Chile, Vol. 1, publicación SHOA 3001
- e.- En sustitución de las publicaciones nacionales, los buques extranjeros podrán emplear las publicaciones actualizadas que sean reconocidas y autorizadas por la Autoridad Marítima.

14.- Limitaciones operacionales:

- Maniobras autorizadas las 24 horas.
- Velocidad máxima del viento permitida para maniobras de atraque y desatraque: 14 nudos.
- Visibilidad mínima: 6 cables.
- No se consideran limitaciones por velocidad de la corriente.

15.- Servicios de apoyo a las maniobras:

- Practicaje: disponible con 2 horas de aviso. Las maniobras de atraque/desatraque para buques mayores de 220 mts. eslora se efectuarán con 2 prácticos, por lo que se requiere aviso con mayor antelación para notificar al Práctico de Retén, normalmente 12 horas de aviso y mínimo 5 horas.
- Remolcadores: de acuerdo a los estándares internacionales y a la exigencia de dos remolcadores para apoyar maniobras de naves con eslora superior a 150 metros que se está aplicando en los puertos nacionales, a contar del 01 de marzo de 2012 se emplearán dos remolcadores con un Bollard Pull mínimo de 27 tons. para maniobras de naves cuya eslora sea mayor de 150 metros, sin embargo, se autorizará el uso de un remolcador sólo si las condiciones meteorológicas son adecuadas y las condiciones de seguridad de la maniobra lo permiten, previa evaluación de la Autoridad Marítima Local. Las naves que posean Bow o Stern Thruster o equivalente, sólo emplearán un remolcador. Las naves que posean Bow y Stern Thruster, tales como los cruceros de pasaje, y cuyo Capitán solicite omitir el empleo de un remolcador, podrán hacerlo previa evaluación y aprobación de la Autoridad Marítima Local. Las naves de eslora inferior a 150 metros, podrán emplear un solo remolcador con un Bollard Pull mínimo de 16 tons.
- Lanchas de amarre: usualmente se empleará la lancha de Práctico como lancha de amarre, cuando sea necesario.
- Personal de amarradores: deberá haber suficientes amarradores a proa y popa para recibir y encapillar las espías, así como cambiarlas de bita si es necesario. El personal de amarradores deberá estar a cargo de una persona en el muelle que tenga comunicación radial con el Práctico por cada estación, usualmente en canal 8 VHF. Esa persona además deberá tener claro la posición final requerida para el buque y dar oportunamente las indicaciones al Práctico para quedar en la posición requerida, en particular para el carguío de concentrado de cobre mediante shiploader.

16.- Situaciones especiales:

- Acciones ante anuncio de mal tiempo.

- a. El Capitán de Puerto dispondrá las notificaciones correspondientes a los involucrados en el ámbito marítimo, activando Plan de Mal Tiempo. Podrá disponer el zarpe de la nave atracada en el muelle en un plazo de 2 horas.
- b. Los Armadores y/o Agentes de naves deberán estar disponibles y efectuarán las coordinaciones necesarias para que la dotación de la nave se encuentre completa y a bordo, así como para atender los requerimientos del Capitán en relación a la seguridad de la nave, tales como espías de reemplazo y/o refuerzo, amarradores, lanchas de apoyo, remolcador(es) o Práctico(s), entre otras.
- c. Las naves deberán estar en condiciones de poner en servicio las máquinas en un plazo inferior a 2 horas de aviso.

- Acciones ante condición de tiempo variable.

Cuando la intensidad del viento fluctúe entre 15 y 25 Nudos, su dirección sea del cuadrante N/NW y las condiciones de mar lo ameriten o se tenga información de que se aproxima un frente de mal tiempo, se deberán cumplir las siguientes medidas:

- a. El Capitán de Puerto suspenderá el tráfico de naves menores fuera de la bahía.
- b. El Capitán de Puerto podrá disponer el zarpe de las naves atracadas en los sitios 1 y 2 del Puerto de Coquimbo.
- c. Las naves tanto atracadas como a la gira, estarán prestas a poner en servicio las máquinas en el menor tiempo posible.

- d. Los Armadores o Agentes de naves coordinarán con sus respectivos Capitanes, para atender las necesidades de éstos con relación a la seguridad de la nave, considerando al personal de amarradores y otros auxiliares, objeto en todo momento se encuentre disponible para apoyar los requerimientos del Capitán de la nave. (Práctico, Remolcadores, Lanchas etc.).
- e. La nave mercante que se encuentre atracada en el puerto deberá estar en condiciones de dejar el sitio debiendo mantenerse el Capitán a bordo de su nave con su respectiva dotación de seguridad.

- Acciones ante condición de mal tiempo.

Cuando la intensidad del viento fluctúe entre 25 y 35 Nudos, su dirección sea del NW o el estado del Mar así lo amerite, se deberán cumplir las siguientes medidas:

- a. El Capitán de Puerto suspenderá el tráfico de naves o embarcaciones menores dentro y fuera de la bahía.
- b. Los Armadores y/o Agentes de naves efectuarán las coordinaciones necesarias para que las dotaciones de las naves se encuentren completas y abordo.
- c. Dispondrán los elementos de apoyo necesarios para reforzar las amarras para soportar el mal tiempo atracado.
- d. Las naves a la gira estarán preparadas para levar anclas y salir a capear, o fondear su segunda ancla, según lo decida el capitán de la nave.
- e. La Autoridad Marítima en uso de sus facultades, podrá disponer la largada de naves desde los sitios, objeto esperar el mal tiempo a la gira si fuere necesario.
- f. El Capitán de Puerto de Coquimbo dispondrá la suspensión de las faenas que se encuentren realizando en el puerto en el momento en que la condición de tiempo impida continuar trabajando en forma segura.
- g. Los remolcadores de puerto se mantendrán en la bahía con toda su dotación y se pondrán a disposición de la Autoridad Marítima, en atención permanente canal 16 VHF.

- Acciones ante condición de temporal.

Cuando la intensidad del viento supere los 35 Nudos, su dirección sea del NW o las condiciones reinantes así lo ameriten se deberán cumplir las siguientes medidas:

- a.- El Capitán de Puerto suspenderá todo tráfico de naves, faenas de carga, descarga y todo tipo de actividades dentro y fuera de la bahía. Sin perjuicio de lo anterior y haciendo uso de sus facultades la Autoridad Marítima podrá disponer la largada de las naves desde los sitios y/o terminales a capear el temporal fuera de la bahía.
- b.- Todas las naves y embarcaciones permanecerán en escucha permanente canal 16 VHF, para recibir o comunicar cualquier eventualidad.

- Acciones ante condición de marejadas.

- Se evaluará la condición del puerto de acuerdo a la intensidad y altura de la marejada en el lugar.
- Los Capitanes de las naves deberán reforzar sus amarras.
- Será deber de la agencia proporcionar la información adecuada al Capitán de la nave, previo a su recalada a la Bahía de Coquimbo, durante su estadía en el puerto o a la gira.

17.- Otras informaciones:

- Resolución que aprueba estudios oceanográficos y batimétricos: SHOA Ord. N° 13.250/9 del 16 de abril de 1999.
- Fecha de última batimetría: Noviembre del 2001.
- Resolución que aprueba estudio de maniobrabilidad: Pendiente, actualmente el puerto no cuenta con estudio de maniobrabilidad.

18.- Contactos:

Teléfonos, fax y e-mail de la Autoridad Marítima y concesionario u operador del Puerto:

Autoridad Marítima Fono 051-558100 051-558105 Fax 051-558196
cpcquimbo@directemar.cl

Terminal Puerto Coquimbo S.A. E-mail contacto@tpc.cl Fono 051-339700.

Gerente General Sr. Rodrigo TRUCCO Artigues E-mail rtrucco@tpc.cl Fono 051-339702, Cel. 92502797.

Gerente de Operaciones Sr. Rodrigo GALLEGUILLOS Zuñiga E-mail rgalleguillos@tpc.cl Fono 051-339703, Cel. 97996160.

19.- Otras informaciones que el Capitán de Puerto estime de interés.

En las maniobras de atraque en el sitio N° 2, la nave podrá atracar por excepción hasta con 30 Mts. de su proa o popa fuera del delantal del muelle, debiendo ocupar para esto las bitas o bitones existentes al norte del muelle, siempre y cuando no supere un 20% de su eslora y las condiciones meteorológicas sean adecuadas, previa evaluación de la Autoridad Marítima Local.

La presente, deja sin efecto la Resolución de Habilitación C.P. COQ: ORD. N° 12000/68/276, de fecha 16 de Octubre de 2012.

FIRMA DIGITAL

**FELIPE JESÚS GONZALEZ ITURRIAGA
TENIENTE 1° LT
CAPITÁN DE PUERTO DE COQUIMBO**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- C.J. 1ª Z.N.
- 2.- D.S.O.M.
- 3.- D.I.M. y M.A.A.
- 4.- S.H.O.A. (Info.)
- 5.- G.M. COQ (Info.)
- 6.- TERMINAL PUERTO COQUIMBO S.A.
- 7.- AGENCIA CARLE & CIA.
- 8.- AGENCIAS MARITIMAS IAN TAYLOR
- 9.- SUDAMERICANA AGENCIAS AEREAS Y MARITIMAS.
- 10.- ULTRAMAR AGENCIAS MARÍTIMAS
- 11.- C.P. COQ. (Cpo. Prac.)
- 12.- C.P. COQ. (Inmar)
- 13.- C.P. COQ. (Oper.)
- 14.- C.P. COQ. (Carp. Ofserv.)
- 15.- C.P. COQ. (Arch.)