

C.P. COQ. ORDINARIO N° 12.000/68/278.-

OBJ. : HABILITACIÓN DEL TERMINAL  
PETROLERO COMAP, GUAYACÁN.

COQUIMBO, 16 OCTUBRE 2012.

**VISTOS:** El análisis efectuado por el Cuerpo de Prácticos Autorizado de Coquimbo, relacionado con los aspectos generales de maniobras y observaciones específicas del Terminal COMAP emplazado en la Bahía de la Herradura de Guayacán; 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. RES. D.I.M Y M.A.A. ORD. N° 12.000/757 VRS de 30 de Mayo de 2007, que aprueba estudios técnicos de maniobrabilidad y dimensionamiento Terminal Marítimo COMAP, Bahía de Guayacán y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación vigente.

**RESUELVO:**

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

**1.- Nombre del puerto:** Guayacán, Terminal COMAP.

**2.- Descripción general:**

Terminal petrolero destinado a la recepción de productos limpios para distribución regional, principalmente petróleo diesel y gasolinas. Consta de una tubería sumergida de 12 pulgadas de diámetro y 500 metros de longitud que parte desde una cámara ubicada inmediatamente al norte de la base del muelle CSI de la Universidad Católica del Norte y que corre en dirección 232°-052°. El extremo de la tubería se encuentra señalizado por un boyarín cilíndrico vertical pintado a franjas horizontales rojas y blancas conocido como el rígido y en dicho extremo se encuentra conectado un ducto flexible de 79 metros de longitud con dos reducciones: de 12 a 10 pulgadas y de 10 a 8 pulgadas que es el diámetro final. El extremo del flexible está señalizado por un boyarín cónico de color blanco.

Aproximadamente a 160 metros al 052° del vertical se encuentra el Bajo Rocas Knowsley con una menor sonda de 1,28 mts y que se extiende por aproximadamente 40 metros en dirección NE-SW paralelo y al lado SE de la cañería submarina del Terminal. Un boyarín cilíndrico vertical fondeado en 2,5 mts de profundidad y de similares características al del extremo del ducto rígido, señala la presencia del bajo. El veril de 11 metros se encuentra aproximadamente a 115 metros al 052° del rígido. Como el flexible para ser izado y conectado requiere que el manifold se encuentre unos 10 a 20 metros a proa (230°) del rígido, el terminal solo puede recibir a buques cuya distancia entre el manifold y el espejo de popa no exceda de 130 metros.

El Terminal cuenta con dos boyas de amarre para hacer firme los largos de popa, ubicadas a cada lado de la tubería, la boya de estribor o NW y la de babor o SE. Para tomar el terminal el buque debe fondear ambas anclas y pasar las espías de popa a las boyas, quedando aproximadamente con proa al 230°, paralelo al ducto submarino, para izar y conectar el flexible al manifold por la banda de estribor.

La presión de prueba de la tubería es de 150 PSI pero la presión normal de trabajo es de unos 70 PSI, con una capacidad de descarga normal de aproximadamente 500 metros cúbicos por hora. La capacidad de almacenamiento del terminal es de 9300 m<sup>3</sup> de diesel en 2 estanques, de 4150 m<sup>3</sup> de gasolina 93 y de 1650 m<sup>3</sup> de gasolina 97 en los otros 2 estanques.

**3.- Ubicación geográfica:** Ubicado en Latitud 29° 58' 01" S, y longitud 071° 21' 02" W.

**4.- Propietario:** Compañía Manipuladora de Petróleos Ltda. (COMAP), consorcio cuyo principal socio es la Compañía de Petróleos de Chile S.A. (COPEC), como también se conoce al terminal.

**5.- Estación de espera de Prácticos:**

Toda nave con destino al Terminal COMAP, deberá embarcar Práctico(s) en la Bahía de Coquimbo, en el área de espera de Prácticos señalada en la presente resolución.

Por excepción, las naves nacionales con capitanes chilenos que conozcan la maniobra, podrán recalar directamente a la Bahía Herradura de guayacán y embarcarán Práctico(s) antes de cruzar el límite del puerto, manteniendo una velocidad inferior a 3 nudos.

A.- L: 29° 56' 05" S	G: 071° 19' 37" W
B.- L: 29° 56' 05" S	G: 071° 19' 11" W
C.- L: 29° 56' 34" S	G: 071° 19' 11" W
D.- L: 29° 56' 34" S	G: 071° 19' 37" W

**6.- Zona de fondeo a la gira:**

Los buques que deseen fondear a la gira en espera de condiciones para tomar el Terminal deberán hacerlo en la bahía de Coquimbo, en alguno de los siguientes puntos de fondeo autorizados, referidos en la carta SHOA N° 4111 y que asignará la Capitanía de puerto de Coquimbo.

En caso de tener que fondear a la gira dentro de la Bahía Herradura de Guayacán, los buques deberán hacerlo hacia el Sur de la bahía, claros del área de maniobra del muelle CMP y del Terminal COMAP, debiendo informar previamente a la Autoridad Marítima Local.

Los puntos de fondeos son:

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 "E"	Eliminado.
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.

Cambio N° 1, 01 de mayo de 2015

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:

El puerto se encuentra al SE de la línea que une las Puntas Miedo y Herradura, según lo indicado en carta SHOA N° 4111 y Derrotero de las Costas de Chile, Vol. 1, Pub. SHOA N° 3001. Es importante mencionar que toda nave que arribe a las Bahías de Coquimbo y la Herradura de Guayacán, deberá tener abordo la carta SHOA N° 4111. Si no cuenta con ella, la Agencia de naves, deberá informar a la Autoridad marítima local antes de su ingreso a la bahía en comento y agotará todo los medios para proveer la carta en comento, a la recalada de la nave.

## 8.- Características meteorológicas y ambientales generales del Puerto:

Los vientos predominantes durante gran parte del año son de componente W, fuerza 4, siendo durante el invierno por lo general moderados en el interior de la bahía, soplando a cortos intervalos vientos del NWW fuerza 5, con vientos máximos del W hasta 40 nudos, los que son de baja ocurrencia y únicamente con sistemas frontales activos. Frecuentemente esta zona es afectada por vaguadas costeras y bajas térmicas, originando neblina y vientos del 1<sup>er</sup> y 3<sup>er</sup> cuadrantes. Ocasionalmente suelen soplar vientos del E (terrales) hasta fuerza 3.

Las neblinas son frecuentes durante el invierno.

A la entrada en la bahía, se experimentan corrientes de dirección general NE que pueden alcanzar hasta 2 nudos, las que deben ser tomadas en cuenta para evitar derivar sobre Islote Mewes.

La altura de la ola normalmente es inferior a 0,5 metros, pero en aisladas ocasiones puede alcanzar los 2 metros. La bahía está bien protegida de marejada causada por los vientos dominantes del 3<sup>er</sup> cuadrante, pero en invierno, con vientos fuertes del NW suele entrar bastante marejada que puede afectar las operaciones.

La amplitud de la marea en sicigias es de 1,50 metros y para el cálculo se emplean los datos de Puerto Patrón de Coquimbo, publicación SHOA N° 3009.

El tipo de fondo predominante es arena y fango duro.

#### **9.- Sitios o frentes de atraque y boyas:**

Hay un solo sitio con 2 boyas de amarre, provistas con ganchos de escape:

- a.- Boya NW o de Eb: Al 132° y 2,4 cables de la baliza anterior enfilación E, en Lat. 29° 58'13" S. Long. 071° 21'19" W.
- b.- Boya SE o de Bb: Al 120° y 1,8 cables de la baliza anterior enfilación E, en Lat. 29° 58'06" S. Long. 071° 21'18" W.

Carta de referencia SHOA N° 4111

#### **10.- Terminales Marítimos:**

Cuenta con un ducto submarino de 12 pulgadas de diámetro para faenas de descarga de combustible. Un flotador vertical indica la posición del término del ducto rígido y un boyarín cónico indica la posición donde termina el ducto flexible de 8 pulgadas de diámetro final.

#### **11.- Condiciones límites para las naves:**

- Calado máximo: 11.4 metros.
- Eslora máxima: 190 metros.
- Manga máxima: No especificada.
- Desplazamiento máximo: No especificado, según calado máximo.
- Deberá contar con maniobra de fondeo por ambas bandas, con capacidad de filar mínimo 10 grilletes a flor de agua por estribor y 7 por babor.
- Medios de amarre: 4 espías a popa, dos por banda. No está permitido el uso de alambres o líneas mixtas.
- Banda de conexión: Estribor.

El Agente de la nave deberá asegurar que el Capitán conozca las condiciones límites para las naves y que cuenten con los medios de amarre y de fondeo mínimos requeridos y operativos antes de iniciar la maniobra. En caso de duda, el buque deberá fondear en la Bahía de Coquimbo para solucionarlas y completar los medios que requieran. Asimismo, en caso de tener que devolver medios de amarre, esto se efectuará fondeado transitoriamente dentro de la bahía herradura de Guayacán al término de la maniobra de desatraque.

#### **12.- Condiciones específicas de operación en el Terminal Marítimo:**

- a.- Descripción de la maniobra de amarre:

Al entrar a la bahía, las naves lo harán a velocidad moderada, en torno a los 3 nudos y en la enfilación "C" (113°), manteniendo el rumbo si es necesario con la ayuda del remolcador por la banda de estribor. Se fondeará el ancla de estribor utilizando como referencia al enfilación "E" (031°). Se filará la cadena controladamente hasta aproximadamente el grillete 9 a flor de agua, manteniendo una viada de entre 2,5 y 1 nudo y cayendo ligeramente a estribor de modo de mantener la cadena estirada, el puente sobre o al sur de la enfilación "C" y la popa pasando clara del boyarín que indica el término del flexible.

En las condiciones indicadas, idealmente con el puente sobre o ligeramente al sur de la enfilación "C", habiendo filado aproximadamente 9 paños de cadena del ancla de estribor, con la popa clara del boyarín del terminal y con la proa cercana o sobre la enfilación "A" ubicada en Terreno de Playa de La Herradura, se fondeará el ancla de babor, filando cadena controladamente.

Una vez fondeada el ancla de babor, se continúa la caída a estribor, si es necesario carnereando con el remolcador hasta pasar la popa al este del boyarín y del flotador que indican el término de los ductos fijo y flexibles del terminal, donde se cambiará de posición el remolcador haciéndolo firme a popa por la banda de babor.

Simultáneamente se encapillará la cadena al ancla de estribor recogiendo cadena hasta aproximadamente el grillete 6 a flor de agua. En estas condiciones y maniobrando con el remolcador para mantener el buque cercano al flotador del ducto rígido se pasarán las espías a babor a la boya Sur con la lancha de apoyo. Una vez firmes las espías de babor, se pasarán las de estribor a la boya norte. Completado lo anterior, se ajustará la posición del buque manteniendo el flotador del ducto rígido a no más de 2 metros separado del casco por estribor y a unos 5 a 10 metros a popa de la toma del manifold a emplear en la descarga, de modo que se pueda izar en forma segura el flexible señalado por el boyarín.

b.- Descripción de la maniobra de desamarre:

Inicialmente se largarán las espías de estribor de la boya norte para permitir que el buque se separe ligeramente del flotador del rígido y del boyarín del flexible, si es necesario con la ayuda del remolcador. Luego se largan las espías de babor a la boya sur y se comienza a virar la cadena de babor, manteniendo en todo momento el buque separado y claro del boyarín y flotador del terminal, para lo cual filará cadena del ancla de estribor y se usará el remolcador como sea necesario. Cuando arranque el ancla de babor, se comenzará a virar la cadena del ancla de estribor con lo que el buque se aproará a la boca de la bahía; si es necesario se empleará la ayuda del remolcador para mantener el buque separado del boyarín del terminal y para aproarlo hacia la salida, teniendo cuidado de mantenerse claro de los pesqueros fondeados en las cercanías de la planta pesquera ubicada en la costa norte.

### 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 Islotes Mewes: ubicado en el islote del mismo nombre, indica la parte norte de la entrada a la bahía (luz verde). LAT. 29° 57',8 S. LONG. 071° 21',8 W, N° de orden en Lista de Faros: 118.
- Faro Punta Herradura: indica la parte sur de la entrada de la bahía (luz blanca). LAT. 29° 58',0 S. LONG. 071°22',2 W, N° de orden en Lista de Faros: 120.

Enfilaciones:

- Balizas de enfilación A, N° 121 y 122 de la Lista de Faros: para ingresar a la bahía, orientadas al 140°,5. LAT. 29°58',9 S. LONG. 071° 21',0 W.
  - Balizas de enfilación C, N° 125 y 126 de la Lista de Faros: Para aproximación al punto de fondeo, orientadas al 112° LAT. 29° 58',2 S. LONG. 071° 21',2 W.
  - Balizas de enfilación E, N° 130 y 131 de la Lista de Faros: Indican el punto de fondeo, orientada al 031° LAT. 29° 57',9 S. LONG. 071° 21',5 W.
- 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 nocturnas autorizadas, a condición que todas las ayudas se encuentren iluminadas, incluyendo el boyarín del flexible.
- Visibilidad mayor a 1 milla al amarre y mayor a 5 cables al desamarre.
- La dirección y velocidad máxima de la corriente existente en la bahía no es un factor limitante para las maniobras u operaciones en el terminal.

La máxima velocidad del viento permisible para las siguientes operaciones es:

- Amarre: 14 nudos.
- Desamarre: no especificado.
- Permanencia en el Terminal: 25 nudos.
- Ejecución de faenas de descarga: 20 nudos.

#### **15.- Servicios de apoyo a las maniobras:**

- Practicaje: disponible con 2 horas de aviso.
- Remolcadores: Se deberá considerar el uso de 1 remolcador con un Bollard Pull mínimo de 22 tons.
- Lanchas de amarre: Se deberá disponer de 1 lancha con el personal de amarradores necesario para pasar las espías a las boyas.

#### **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 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 alcance fuerza 5, su dirección sea del tercer cuadrante, las condiciones de mar lo ameriten o se tenga información de que se aproxima un frente de mal tiempo, se deberá cumplir las siguientes medidas:

- a. La nave que se encuentre en el Terminal deberá estar en condiciones de dejar el sitio con 2 horas de aviso. El Capitán y su dotación de seguridad deberán permanecer a bordo. El Capitán de Puerto podrá disponer el zarpe de la nave con la anticipación indicada.
- b. Los Armadores o Agentes deberán estar disponibles y efectuarán las coordinaciones que sean necesarias para atender los requerimientos del Capitán en relación a la seguridad de la nave, tales como espías de reemplazo y/o refuerzos, amarradores, lanchas de apoyo, remolcador(es) o Práctico(s), entre otras.

- **Acciones ante condición de mal tiempo:**

Cuando la intensidad del viento alcance fuerza 6 o 7, su dirección sea persistente del tercer cuadrante o si el estado del mar así lo amerite, se deberán cumplir las siguientes medidas:

- a. El Capitán de Puerto suspenderá toda faena de carga y restringirá el tráfico de naves o embarcaciones menores dentro y fuera de la bahía. Sin perjuicio de lo anterior y haciendo uso de sus facultades, la Autoridad marítima Local podrá disponer el zarpe de la naves a capear el mal tiempo fuera de la bahía.
- b. Los Armadores o Agentes estarán 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. Dispondrán los elementos de apoyo necesarios para reforzar las amarras a fin de soportar el mal tiempo atracado, si así se evalúa.
- c. Un remolcador se mantendrá con toda su dotación a disposición de la Autoridad marítima, en atención permanente canal 16 VHF.

- **Acciones ante condición de temporal:**

Cuando la intensidad del viento alcance o supere fuerza 8 o las condiciones reinantes así lo ameriten, se deberán cumplir siguientes medidas:

- a. El Capitán de Puerto suspenderá el tráfico de naves o embarcaciones menores, faenas de carga así como todo tipo de actividades en la bahía. Sin perjuicio de lo anterior y haciendo uso de sus facultades, la Autoridad Marítima podrá disponer el zarpe inmediato de las naves 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 alerta de tsunami:**

Cuando se reciba ALERTA de Tsunami se evaluará la acción a tomar conforme a la información y tiempo de alerta disponible distinguiendo las siguientes situaciones:

- a. Cuando el tiempo de alerta sea mayor a 30 minutos y la altura de ola esperada sea mayor de 2 metros, se dará primera prioridad al zarpe inmediato de la nave atracada en este terminal, concentrando el esfuerzo y los medios disponibles en este propósito, lo que será evaluado por la Autoridad Marítima de acuerdo a los medios de que disponga. Una vez tomada la decisión del zarpe, se iniciará la acción sin pérdida de tiempo soltando todas las amarras al muelle y con ayuda de la lancha de servicio, las amarras a las boyas 2 y 3 si fuera pertinente, en espera de la recalada del remolcador y del Práctico de Servicio; además se tejará la cadena del ancla y los traveses de estribor pasados a la boya 5, de modo de separar el buque del muelle. Completada esta acción se evaluará nuevamente la pertinencia del zarpe de acuerdo al tiempo disponible y si se cuenta o no con remolcador y Práctico. Extiendiendo remolcador en condiciones de carnear, se continuará la maniobra de zarpe soltando las amarras a las boyas 1 y 4 (largos de proa y popa), virando cadena y enfilando el buque hacia la salida de la bahía con el apoyo del remolcador, tratando de salir en el menor tiempo posible, hasta que pase la emergencia. Si no se dispone de remolcador y/o el tiempo de alerta es demasiado corto, el buque se mantendrá alejado del muelle y soportando con las amarras a las boyas 1, 4 y 5 además del ancla de estribor, situación que se estima la más segura ante la inminencia de una ola de proporciones; asimismo, se evaluará la pertinencia de fondear también el ancla de babor para evitar el garreo sobre el muelle.
- b. Cuando el tiempo de alerta sea menor de 30 minutos y la altura de ola esperada sea de magnitud, la Autoridad Marítima podrá disponer el zarpe de la nave atracada y el capitán de la nave, en uso de sus atribuciones y en resguardo de la vida humana y de la propiedad que se le ha confiado, adoptará las medidas que estime

convenientes tomando en cuenta que ante la imposibilidad de salir de la bahía, la posición más segura será mantenerse separado del muelle y afirmado a las boyas 1, 3 y 5 así como del ancla de estribor. Si se estima conveniente, una vez separado el buque del muelle. Asimismo, no se recomienda la evacuación de la tripulación del buque por tierra, siendo el buque el lugar más seguro para soportar una emergencia de este tipo.

- c. Cuando exista evidencia que la altura esperada de la ola sea menor de 2 metros, el buque suspenderá la faena de carga y hará todo lo posible por separarse del muelle manteniéndose afirmado de los largos de proa y popa a las boyas 1 y 3, así como teizando los traveces a la boya 5 y teizando la cadena del ancla de estribor. Aunque se estima que una ola de hasta 2 metros no debiera causar mucho problema a un buque en este terminal, se recomienda la separación para evitar que la presión del buque sobre el muelle pueda causar un esfuerzo que ponga en peligro la estabilidad del muelle.

- **Acciones ante alarma de tsunami:**

Cuando se reciba ALARMA de Tsunami la Autoridad Marítima podrá disponer el zarpe de la nave atracada y el capitán de la nave, en uso de sus atribuciones y en resguardo de la vida humana y de la propiedad que se le ha confiado, adoptará las medidas que estime convenientes tomando en cuenta que ante la imposibilidad de salir de la bahía, la posición más segura será mantenerse separado del muelle y afirmado de las boyas 1, 3 y 5 así como del ancla de estribor. Si se estima conveniente, una vez separado el buque del muelle., también se podrá fondear el ancla de babor para evitar el garreo sobre el muelle. Asimismo, no se recomienda la evacuación de la tripulación del buque por tierra, siendo el buque el lugar más seguro para soportar una emergencia de este tipo. Si se dispone de remolcador y condiciones convenientes, se podrá intentar el zarpe y salida de la bahía en el menor tiempo posible teniendo en cuenta que la situación más vulnerable es cuando el buque se encuentre sin amarras, sin viada y atravesando a la entrada de la bahía.

- **Acciones ante condición de marejadas:**

En ocasiones, la bahía Herradura de Guayacán se ve afectada por marejadas producto del mar de fondo que ingresa a la bahía proveniente del weste. Esta situación hace que los buques no mantengan su posición, llegando incluso a golpear las defensas del muelle o cortar espías.

Bajo estas condiciones, la Autoridad Marítima Local, haciendo uso de sus facultades y asesorada por el Cuerpo de Prácticos, podrá tomar la decisión de hacer zarpar la nave. Cuando se anuncie o experimente marejada que haga insegura la operación del buque en el terminal, se dispondrá la suspensión de faenas y se evaluará si el buque se mantiene en posición segura separado del muelle o si es preferible que zarpe a capear en alta mar o fondeado a la gira en la Bahía de Coquimbo. Si se decide que espere mejores condiciones amarrado pero separado del muelle, el buque tejará la cadena del ancla de estribor y los traveces de estribor a la boya 5, manteniendo una adecuada separación del muelle, atento a reemplazar con la lancha de servicio cualquier corte de espías especialmente a las boyas 1, 4 y 5. Si es necesario, el buque podrá requerir el apoyo de uno o dos remolcadores para mantenerlo separado del muelle. Si se dispone el zarpe, se empleará el procedimiento normal, acotando al máximo los tiempos, para evitar los daños que pudieran producirse en la interacción del buque sobre el muelle.

**17.- Otras informaciones:**

- Resolución SHOA que aprueba estudios Oceanográficos y batimétricos: Sin antecedentes.
- Fecha de última batimetría: Año 1991.
- Resolución que aprueba Estudio de maniobrabilidad: DIM Y MAA. ORD. N° 12600/757 del 30 de mayo de 2007.
- Resolución que aprueba certificación Código PBIP: Declaración N° 12.600/0-74/PBIP/59/2010, vigente hasta el 31 de Mayo del 2015.



**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  
[cpcoquimbo@directemar.cl](mailto:cpcoquimbo@directemar.cl)

Terminal Petrolero COMAP, Guayacán: Fono 051-323860-322771 Fax 051-312235.

Gerente General: Sr. Lorenzo GAZMURI Schleyer  
Fono: 2-6907000

Gerente Operaciones Planta: Sr. Andres ROBERTSON Coq.  
Fono: 2-6907000

Jefe de Planta: Sr. Mauricio ORTIZ Martinez  
Fono: 051-323860-329359 Celular: 98298825  
[Maortiz@copec.cl](mailto:Maortiz@copec.cl)

**19.- Otras informaciones de interés:**

Esta Habilitación deja sin efecto la Resolución C.P.COQ. ORD. N° 12.000/30/335 de fecha 17 de Noviembre 2011 y cualquier anterior sobre la materia.

**FIRMA DIGITAL**

**ERIC EDUARDO PAEZ DONOSO  
CAPITÁN DE CORBETA 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.- TT.MM. COMAP.
- 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.)