

# PÚBLICO

C.P. COQ. ORDINARIO N° 12.000/68/277.-

**OBJ. : HABILITACIÓN DEL MUELLE  
MECANIZADO CMP 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 Muelle Mecanizado CMP 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 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 Muelle Mecanizado CMP Guayacán y zona de fondeo de naves en la Bahía de Coquimbo.

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

**2.- Descripción general:**

El Terminal consiste en un muelle para naves mayores, situado al SE y a 2 cables de distancia de la Rocas Knowsley en la Bahía La herradura de Guayacán. Tiene una longitud de 213 metros orientado al 185° y está conectado a tierra por medio de un puente sobre pilotes de acero y cubierta de cemento. Cuenta con una torre de carguío mecanizada alimentada por una correa transportadora que ocupa parte del muelle y del puente de conexión.

El frente de atraque cuenta de un total de 15 bitas de amarre, dos en cada uno de los duques de alba, al Norte y Sur del muelle y las restantes 11 distribuidas en el muelle con un espaciamiento desuniforme. Dispone de un sistema de defensas elásticas con una capacidad de absorción de energía diseñada para naves de hasta 220.000 toneladas de desplazamiento.

La cubierta de concreto se encuentra a 4,88 mts. sobre el nivel medio del mar. La torre de carga se desplaza 120 mts. a lo largo del muelle. Su pluma de carguío no tiene ronza, se extiende hasta 24 mts. fuera de la línea de defensas del muelle y puede ser retraída 10 mts.; su inclinación varía en un rango de +/- 12° respecto de la horizontal, a una altura de 20 mts. sobre el nivel medio del mar; como factor de planificación a los buques que atracan se les acepta un calado aéreo máximo de 18 metros a nivel de bodega. Por diseño puede cargar hasta 3.000 toneladas por hora, sin embargo, dependiendo el tipo de nave, se considera un promedio de 1.800 a 2.000 toneladas por hora.

**3.- Ubicación geográfica:** Ubicado en Latitud 29° 58' 00'' S y longitud 071° 22' 00'' W.

**4.- Propietario:** Compañía Minera del Pacífico (CMP).

## 5.- Estación de espera de Prácticos:

Toda nave con destino al Terminal CMP, 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.
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 a bordo 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 todos 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:

El muelle tiene un solo frente de atraque, con 1 sitio y 5 boyas de amarre para apoyo de la maniobra, provistas con ganchos de escape. Las boyas de amarre 1 y 2 se encuentran al S del terminal y las boyas 3 al 5 al N, según las siguientes coordenadas geográficas:

BOYA	LATITUD	LONGITUD
N° 1	29°58'26'' S	71°21'14'' W
N° 2	29°58'25'' S	71°21'12'' W
N° 3	29°58'11'' S	71°21'10'' W
N° 4	29°58'10'' S	71°21'12'' W
N° 5	29°58'11'' S	71°21'18'' W

Carta de referencia SHOA N° 4111

### 10.- Terminales Marítimos:

El terminal, diseñado para carga mecanizada de gráneles sólidos, no cuenta con ductos para carga o descarga de líquidos.

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

- Calado máximo: 16,1 metros.
- Calado aéreo máximo a nivel bodegas: 18 mts.
- Eslora máxima: 315 metros. El amarre de naves de eslora superior a 315 mts. deberá ser autorizada expresamente por el capitán de Puerto previa solicitud y evaluación con asesoría del Cuerpo de Prácticos.
- Manga máxima: 54 metros.
- Desplazamiento máximo: 220.000 toneladas.
- Deberá contar con maniobra de fondeo por estribos, con capacidad de filar mínimo 10 grilletes a flor de agua.
- Banda de atraque: Babor.
- Medios de amarre: a proa debe ser capaz operar en forma independiente con los travecés de babor (2 espías largas) y la maniobra de fondeo por estribor. Las espías deben ser largas (220 mts), no está permitido el uso de alambres y líneas mixtas y deberá contar a lo menos con las siguientes espías:
  - Hasta 200 mts. eslora: 10 espías, 4 a proa y 6 a popa.
  - Entre 200 y 240 mts. eslora: 14 espías, 6 a proa y 8 a popa.
  - Sobre 240 mts. eslora: 18 espías, 8 a proa y 10 a popa.

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 la instalación portuaria:

La aproximación se efectúa gobernando a una velocidad inferior a 3 nudos sobre la enfilación A (140°,5), manteniendo la proa con ayuda del remolcador, para tomar oportunamente la enfilación B (112°,5). El punto de fondeo del ancla de estribor, está indicado por las enfilaciones D, correspondiendo la D1 – D2 para naves de 300 mts. de eslora y D1 – D3 para las naves de 250 mts. de eslora.

Después de fondear el ancla, se pasan los traveces al duque de alba S o a la bita 0 por medio de una de las lanchas que apoyan la maniobra. La posición de la proa se controla principalmente con dichos traveces y arriado o virado cadena del ancla de Eb., mientras un remolcador ayuda a controlar la popa. Si se opera con 2 remolcadores, el de proa facilitará esta maniobra dada la poca capacidad de los winches de proa para virar los traveces, teniendo precaución de que la cadena no entorpezca la acción del remolcador. De todas formas se deberá fondear el ancla para mantener el buque separado del muelle y para las corridas de la nave.

Una vez asegurada la proa en la forma descrita y hecho firme el remolcador a popa estribor, se procede a pasar las demás espías mientras se lleva el buque a una posición paralela al muelle.

Dependiendo de la manga, la nave podrá quedar atracada al muelle, pero normalmente quedará separada de él, en la posición requerida por personal de CMP para la faena de carga.

Para la largada, el remolcador para una línea de remolque a popa Eb. Después de largar las espías al muelle y a las boyas (excepto a la boya 5 por Eb.), el buque se separa del muelle virando la cadena del ancla de Eb. y con la ayuda del remolcador a popa. Una vez que la popa esté suficiente separada, se afirman las espías de la boya 5 y se larga el remolcador, que pasa a la banda de babor. Finalmente se largan las espías a la boya 5 una vez que el remolcador esté en condiciones de carnerear por la banda de babor.

Una vez que el ancla esté arriba clara, se cae a estribor con timón y máquina, ayudado por el remolcador si es necesario, hasta que el buque quede a un rumbo seguro, aproximadamente al 310°. Los Prácticos se desembarcan dentro de la bahía una vez que el buque se encuentre a rumbo seguro y el remolcador acompaña al buque hasta su salida de la bahía.

En la instalación no se considera maniobras simultáneas ni maniobras de abarloomiento o de rancho de naves. Éstas, en casos de excepción, así como maniobras empleando el Reloj de Mareas, podrán ser autorizadas por la Autoridad Marítima previa solicitud y evaluación.

### 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 B, N° 123 y 124 de la Lista de Faros: Para aproximación al punto de fondeo, orientadas al 112°,5. LAT. 29° 58',5 S. LONG. 071° 20',8 W.
- Balizas de enfilación D, N° 127,128 y 129 de la Lista de Faros: Indican el punto de fondeo, orientada D-2 al 037° y D-3 al 029°. LAT. 29° 57',9 S. LONG. 071° 21',2 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 las balizas y enfilaciones se encuentren iluminadas.
- Visibilidad mayor a 2,5 millas para las maniobras de atraque y mayor a 0,5 millas para maniobras de desatraque.
- No se consideran limitaciones por velocidad de la corriente.
- Velocidad máxima del viento permisible para las siguientes maniobras y operaciones:
  - Atraque / amarre y desatraque / desamarre: 14 nudos.
  - Corridas de nave: 10 nudos.
  - Faenas de carga: 18 nudos.
- Permanencia en sitio o Terminal: Hasta fuerza 5. La permanencia con vientos superiores podrá ser autorizada previa evaluación de la Autoridad Marítima.

#### **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, por seguridad en las maniobras y mayor eficiencia, se debe cumplir esta exigencia aunque aún no se haya aprobado el Estudio de Maniobrabilidad requerido, para lo cual se utilizarán 2 remolcadores mientras lo anterior no sea mandatario, se podrá considerar el uso de 1 remolcador con un Bollard Pull mínimo de 16 tons (1.500 HP) para naves de una eslora inferior a 150 mts. Se emplearán 2 remolcadores, con un Bollard Pull mínimo de 27 tons. (2.500 HP) para naves cuya eslora sea mayor a 150 mts., a contar del 15 de diciembre de 2011. Las condiciones fijadas en la presente resolución son provisorias hasta que se apruebe el Estudio de maniobrabilidad en trámite.
- Lanchas de amarre: se deberá disponer de 2 lanchas (una a proa y otra a popa), con el personal de amarradores necesarios para pasar las espías a las boyas y al muelle.
- Personal del muelle: se deberá contar con suficiente personal en el muelle para recibir y encapillar las espías, así como cambiarlas de bita si es necesario, con comunicación radial con el Práctico.

## **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 traveces 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 travecés 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: SHOA Ord. N° 13.250/24/42 del 10 JUL 2008.
- Fecha de última batimetría: Año 2007.
- Resolución que aprueba Estudio de maniobrabilidad: Pendiente
- Resolución que aprueba certificación Código PBIP: Declaración N° 12.600/0-74/PBIP/233/009, vigente hasta el 02 de Julio del 2014.

**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 CMP, Guayacán: Fono 051-668253 Fax 051-668270.

Jefe de Puerto y Transporte Ferroviario: Sr. Oscar SOTO Garcia  
Fono: 051-668250 Celular: 99637204  
[Osoto@cmp.cl](mailto:Osoto@cmp.cl)

Jefe Operaciones: Sr. Carlos SEPÚLVEDA Devia.  
Fno: 051-668253 Celular: 81379566  
[csepulveda@cmp.cl](mailto:csepulveda@cmp.cl)

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

Esta Habilitación deja sin efecto la Resolución C.P.COQ. ORD. N° 12.000/30/334 de fecha 17 de Noviembre 2011 y cualquier anterior sobre la materia, teniendo el carácter de provisoria hasta que se resuelva la aprobación del Estudio de maniobrabilidad que se ha presentado a la Autoridad Marítima.

**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. CMP.
- 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.)