

PÚBLICO

C.P. COQ ORDINARIO N° 12600/678 VRS.

HABILITA LA OPERACIÓN DEL
TERMINAL PUERTO COQUIMBO.

COQUIMBO, 26 DE MAYO DE 2025

VISTO: lo establecido en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. (H.) N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; la Ley de Navegación, D.L. (M.) N° 2.222, de fecha 21 de mayo de 1978 y sus modificaciones; el D.S. (M.) N° 1.340 bis, de fecha 14 de junio de 1941, modificado por D.S. (M.) N° 359, de fecha 27 de abril de 1963, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República; el D.S. (M.) N° 9, de fecha 11 de enero de 2018, Reglamento sobre Concesiones Marítimas; el D.S. (M.) N° 1, de fecha 6 de enero de 1992, Reglamento para el Control de la Contaminación Acuática; el D.S. (M.) N° 397, de fecha 8 de mayo de 1985, Reglamento de Practicaje y Pilotaje y sus modificaciones posteriores; el D.S. (M.) N° 991, de fecha 26 de octubre de 1987, que fija la jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas de la República y establece las Capitanías de Puerto y sus respectivas jurisdicciones, modificado por el D.S. (M.) N° 391, de fecha 17 de octubre de 2019; el D.S. (MINSAL.) N° 594, de fecha 15 de septiembre de 1999, Reglamento sobre Condiciones Sanitarias y Ambientales Básicas en los Lugares de Trabajo, y la circular marítima D.G.T.M. Y M.M. Ord. N° A-31/002, de fecha 29 de agosto de 2023, que Establece los procedimientos y exigencias técnicas para la elaboración y tramitación de Estudios de Maniobrabilidad (EM), adendas (AEM) e Informes de Operación (IO) para instalaciones portuarias (IP).

CONSIDERANDO:

Las experiencias de operación del cuerpo de prácticos de Coquimbo; las condiciones meteorológicas y oceanográficas del puerto, y atribuciones que me confieren las disposiciones legales y la reglamentación marítima vigente:

RESUELVO:

1.- **HABILÍTESE** las condiciones de operación en el Terminal Puerto Coquimbo S.A., sitios 1, 2 y 3.

a.- Nombre de la Instalación Portuaria.

Terminal Puerto Coquimbo S.A. (TPC).

PORTCODE: CLCQQ-0001.

b.- Descripción general.

Cuenta con dos frentes de atraque.

1) Frente de atraque Malecón Sitios 1 y 2.

a) Es un malecón de concreto armado y tablestacas de 377 metros de largo.

b) En el malecón se disponen de Sur a Norte los sitios 1 y 2 con capacidad para recibir dos naves, dependiendo de sus esloras.

- c) El malecón cuenta con 13 bitas en el frente de atraque la plataforma (1 a la 13), más 2 (14 y 15) en la línea costera al Norte. La distancia entre bitas es de 30 metros.
- d) El sitio 1 está dispuesto entre las bitas 1 y 8 y el sitio 2 entre la bitas 8 y 13, pudiéndose emplear el frente de atraque como un sitio continuo.
- e) Las naves que atraquen al sitio 2, pueden sobresalir hacia el Norte del Frente de atraque hasta por 30 metros, sin superar el 20% de su eslora, utilizando para su amarre las bitas 14 y 15.
- f) El frente de atraque corre en dirección 191° - 011° con un desvío de 1,7 grados hacia el oeste, desde la bita 8.
- g) 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.
- h) Se dispone de un brazo mecánico móvil o shiploader que se posiciona con algunas restricciones 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 12,2 metros.
- i) 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.

2) Finger Pier Sitio 3.

- a) El Muelle de dimensiones 244 metros de largo por 36.5 metros de ancho es una plataforma de construcción antisísmica con orientación $051^{\circ}/231^{\circ}$; presenta un frente de atraque diseñado para recibir naves de hasta 300 metros de eslora.
- b) El muelle queda conectado con tierra mediante un puente de acceso de largo 306.9 m por el cual transitan los camiones y peatones. A través de esta estructura pasan líneas de servicios, como agua potable, red contra incendio y ductos eléctricos.
- c) El sitio 3 corresponde a la cara sur del muelle.
- d) El sitio cuenta con 14 bitas en la plataforma más 2 bitas en postes de amarre del tipo cabeza de cobra o "Tee head" de acero fundido con capacidad de 150 t. El cuerpo de la bita permite el amarre simultáneo de 3 espías de 4" de diámetro.
- e) El frente de atraque posee 11 defensas Shibata Fender Team SPC 1400 G2.4 de capacidad de disipación de energía de 1,532 [kN-m] y una capacidad de reacción máxima de 2070 [kN].

- f) Para naves de eslora superior a 160 metros, se dispone de dos postes de amarre, cada uno con una bita de iguales características a las descritas. El poste de amarre N°1 se ubica a continuación de la plataforma al cual se accede mediante una pasarela peatonal cantilever; al poste de amarre N°2, ubicado 65.7 m hacia el oriente respecto al extremo del muelle, se accede mediante lancha de apoyo.
- g) El muelle multipropósito tipo Finger Pier permite la carga y descarga de contenedores y el embarque de graneles sólidos contenerizados (autovolteables), ambos mediante grúas móviles.
- h) Se autoriza la circulación y operación de los siguientes equipos móviles considerados en el proyecto:
 - Camión tipo HS 20-44, con su tren de carga incrementado en un 25%.
 - Dos (2) grúas móviles Liebherr LHM 600 o similar (solo en el cabezo).
 - Grúas móviles reach stacker TFC 45h o similar.

c.- Ubicación geográfica.

Referencia Carta SHOA 4111, 4° edición, mayo 2015.

El terminal se emplaza en la Bahía Coquimbo, dentro del recinto portuario de Puerto Coquimbo, ubicado en la comuna de Coquimbo, Av. Costanera No 600, en la Región de Coquimbo.

Las coordenadas aproximadas de la ubicación:

Extremo NE. Latitud : 29° 56' 32.16" Sur, Longitud : 71° 19' 46.13" Oeste.

Extremo SW. Latitud : 29° 56' 59.03" Sur, Longitud : 71° 20' 07,10" Oeste.

d.- Propietario.

Propietario: Empresa Portuaria Coquimbo.

Concesionario: Terminal Puerto Coquimbo S.A., de acuerdo con Contrato de Concesión Repertorio N° 727/2012 de fecha 09 de Marzo 2012.

e.- Zona de Espera de Prácticos.

De acuerdo con lo establecido en C.P. COQ Ord. N° 12600/580, de fecha 29 de abril de 2025, que establece las condiciones de operación marítimo portuario en las bahías Coquimbo y Herradura Guayacán.

f.- Zona de Fondeo a la Gira.

De acuerdo con lo establecido en C.P. COQ Ord. N° 12600/580, de fecha 29 de abril de 2025.

g.- Límites del Puerto.

De acuerdo con lo establecido en C.P. COQ Ord. N° 12600/580, de fecha 29 de abril de 2025.

h.- Características Meteorológicas y Ambientales Generales de la Instalación Portuaria.

De acuerdo con lo establecido en C.P. COQ Ord. N° 12600/580, de fecha 29 de abril de 2025.

i.- Frentes de atraque o Sitios.

1) Sitio 1 y 2.

a) Extensión, en metros:

- i.- Plataforma: 377 m.
- ii.- Frente de atraque: 350 m.
- iii.- Frente de atraque extendido: 380 m.
- iv.- Las naves podrán atracar en el frente comprendido de Sur a Norte desde la bita 1+19 metros hasta la bita 13+9 metros.

Además, las naves podrán sobresalir del talud Norte hasta 30 metros, siempre que no supere el 20% de la eslora de la nave.

b) Orientación: 011°/191°

c) Elementos de amarre:

La capacidad probada de las bitas del muelle es de 47,1 ton., pero es necesario hacer presente que por capacidad del remolcador que realizó la prueba, no se trataron a fuerzas de tiro mayores.

| N° | Distancia (m) | Distancia acumulada (m) |
|-------|---------------|-------------------------|
| Borde | 0 | 0 |
| 1 | 8 | 8 |
| 2 | 30 | 38 |
| 3 | 30 | 68 |
| 4 | 30 | 98 |
| 5 | 30 | 128 |
| 6 | 30 | 158 |
| 7 | 30 | 188 |
| 8 | 30 | 218 |
| 9 | 30 | 248 |
| 10 | 30 | 278 |
| 11 | 30 | 308 |
| 12 | 30 | 338 |
| 13 | 30 | 368 |
| Borde | 9 | 377 |

Al Norte del sitio 2 se encuentran las bitas 14 y 15, fuera del frente de atraque, para amarre de naves que sobresalgan hasta 30 metros del sitio 2.

- d) Defensas (cantidad, tipo y espaciamiento).

A lo largo del frente de ataque se han dispuesto neumáticos como defensas cuya distancia es variable; 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 ataque parejo.

- e) Señalar si cuenta con ductos aéreos o submarinos, cantidad de estos e indicar si prestan servicios de carga y/o descarga.

No cuenta.

- f) Señalar si cuenta con equipos de transferencias, cantidad y tipo.

No cuenta.

2) Sitio 3.

- a) Extensión, en metros.

La Plataforma se extiende por 244 metros, separada de tierra por un puente de acceso de 306.9 metros. Separado por 65.7 metros hacia el oriente del cabezo del muelle se encuentra el poste de amarre N° 2 que constituye el límite del sitio 3.

- b) Orientación: 051°/231°

- c) Elementos de amarre:

14 bitas en la plataforma más 2 en postes de amarre del tipo cabeza de cobra o "Tee head" de acero fundido con capacidad de 150 ton. El cuerpo de la bita permite el amarre simultáneo de 3 espías de 4 de diámetro.

La separación entre bitas es:

| N° | Distancia (m) | Distancia acumulada (m) |
|-------|---------------|-------------------------|
| Borde | 0 | 0 |
| 2 | 2 | 2 |
| 3 | 16 | 18 |
| 4 | 24 | 42 |
| 5 | 24 | 66 |
| 6 | 24 | 90 |
| 7 | 24 | 114 |
| 8 | 24 | 138 |
| 9 | 24 | 162 |
| 10 | 24 | 186 |
| 11 | 24 | 210 |
| 12 | 17 | 227 |
| 13 | 7 | 234 |
| Borde | 10 | 244 |

Postes de amarre:

Dos postes de amarre en los extremos de la plataforma.

| N° | Latitud (L) | Longitud (G) |
|----|-------------------|--------------------|
| 1 | 29° 56' 39.07" S. | 071° 19' 55.47" W. |
| 2 | 29° 56' 32.15" S. | 071° 19' 46.16" W. |

Defensas (cantidad, tipo y espaciamiento).

11 defensas Shibata Fender Team SPC 1400 G2.4 de capacidad de disipación de energía de 1,532 [kN-m] y una capacidad de reacción máxima de 2070 [kN].

| N° | Distancia (m) | Distancia acumulada (m) |
|-------|---------------|-------------------------|
| Borde | 0 | 0 |
| 1 | 2 | 2 |
| 2 | 16 | 18 |
| 3 | 24 | 42 |
| 4 | 24 | 66 |
| 5 | 24 | 90 |
| 6 | 24 | 114 |
| 7 | 24 | 138 |
| 8 | 24 | 162 |
| 9 | 24 | 186 |
| 10 | 24 | 210 |
| 11 | 24 | 234 |
| Borde | 10 | 244 |

d) Señalar si cuenta con ductos aéreos o submarinos, cantidad de estos e indicar si prestan servicios de carga y/o descarga.

No cuenta.

e) Señalar si cuenta con equipos de transferencias, cantidad y tipo.

No cuenta.

j.- Terminales Marítimos.

1) Cantidad de boyas de amarre y ubicación de estas por coordenadas.

No corresponde.

2) Cantidad de ductos indicando si efectúan carga y/o descarga.

No corresponde

k.- Sistemas de Monitoreo y Medición.

No disponibles.

Condiciones Límites para las Naves.

| SITIOS 1 y 2 | | | | | |
|--|---------------------|----------------------|--------------------|---------------|---------------------------|
| Sitio | Eslora Min.(metros) | Eslora Máx. (metros) | Manga Máx. Metros) | Calado Máximo | Desplazamiento Máx.(ton.) |
| 1-2 | NIL | 300 | NIL | 9,5 | NIL |
| Calados máximos por sección del frente de atraque sitios 1 y 2. | | | | | |
| Sección | | | Calado máximo | | |
| Borde a bita 1+19 | | | No | | |
| Bita 1+19 a bita 4+15 | | | 8,8 | | |
| Bita 4+15 a bita 5+6 | | | 9,1 | | |
| Bita 5+6 a bita 13+9 | | | 9,5 | | |
| Bita 13+9 a bita 13+9+30 | | | 9,3 | | |
| Debido a la profundidad y confinamiento del área, las naves que atraquen al sitio 1 lo harán teniendo como límite Sur la bita 2, pudiendo efectuar posterior a la maniobra de atraque una maniobra independiente de corrida hacia el Sur hasta la bita 1+19. | | | | | |

| SITIO 3 | | | | | |
|--|---------------------|----------------------|--------------------|---------------|---------------------------|
| Sitio | Eslora Min.(metros) | Eslora Máx. (metros) | Manga Máx. Metros) | Calado Máximo | Desplazamiento Máx.(ton.) |
| 3 | 24 | 240 | NIL | 14 | 108.036 |
| Nota. El Estudio de Maniobrabilidad, considera atraque de naves de hasta 300 metros de eslora. Naves de eslora mayor a 240 metros se encuentran en proceso de evaluación de la maniobra. | | | | | |

I.- Límites Operacionales.

1) Sitios 1 y 2

| Maniobras | Diurna/Nocturna |
|---|-----------------|
| Dirección y velocidad máxima del viento (nudos) | 101°/281° |
| Maniobra de atraque | 14 |
| Maniobra de desatraque | 14 |
| Maniobras de corridas | 14 |
| Permanencia en el sitio | 20 |
| Ejecución de faenas de carga y/o descarga | 17 |
| Dirección y velocidad máxima de la corriente (nudos) | NIL |
| Maniobra de atraque | NIL |
| Maniobra de desatraque | NIL |
| Maniobras de corridas | NIL |
| Permanencia en el sitio | NIL |
| Dirección y Altura (Hs) de la Ola (metros) | 011°/191° |
| Maniobra de atraque | 0.4 |
| Maniobra de desatraque | 0.4 |
| Maniobras de corridas | 0.4 |
| Permanencia en el sitio | 0.4 |
| Ejecución de faenas de carga y/o descarga | 0.4 |
| Visibilidad | 0.6 MN |
| UKC (Neto) | 0.5 m. |
| En condición de marejada, cuando la altura de la ola supere los 0.3 metros, la factibilidad de ejecutar la maniobra será evaluada por el Capitán de Puerto tomando como antecedentes el período y la categoría del oleaje contrastado con la experiencia operacional. | |

2) Sitio 3.

| | |
|--|-----------------|
| Maniobras | Diurna/Nocturna |
| Dirección y velocidad máxima del viento (nudos) | 141°/321° |
| Maniobra de atraque | 15 |
| Maniobra de desatraque | 20 |
| Maniobras de corridas | No aplica |
| Permanencia en el sitio | 20 |
| Ejecución de faenas de carga y/o descarga | 20 |
| Dirección y velocidad máxima de la corriente (nudos) | 141°/321° |
| Maniobra de atraque | 0.3 |
| Maniobra de desatraque | 0.3 |
| Maniobras de corridas | 0.3 |
| Permanencia en el sitio | 0.3 |
| Dirección y Altura (Hs) de la Ola (metros) | 141°/321° |
| Maniobra de atraque | 0.4 |
| Maniobra de desatraque | No aplica |
| Maniobras de corridas | No aplica |
| Permanencia en el sitio | 0.4 |
| Ejecución de faenas de carga y/o descarga | 0.4 |
| Visibilidad | 1 MN |
| UKC (Neto) | 0.3 m. |
| <p>En condición de marejada, cuando la altura de la ola supere los 0.3 metros, la factibilidad de ejecutar la maniobra será evaluada por el Capitán de Puerto tomando como antecedentes el período y la categoría del oleaje contrastado con la experiencia operacional. El período de la ola para el atraque es de 15 seg. como máximo.</p> | |

| | |
|------------------------------------|--|
| Servicios de apoyo a las maniobras | |
| Carta Náutica | SHOA 4111, 4° edición, mayo 2015 |
| Practicaaje | Conforme al Reglamento de Practicaaje y Pilotaje, aprobado por D.S. (M.) N° 397, de 1985 y sus modificaciones posteriores. |
| Remolcadores | Cantidad: 2 Bollard Pull: 45 ton. Previa aprobación del Capitán de Puerto, naves de eslora inferior a 160 m. que cuenten con Bow Thruster podrán hacer uso de un solo remolcador, siempre que atraquen por estribor y el frente de atraque se encuentre libre de otras naves |
| Uso de PPU | No corresponde |
| Lanchas de Apoyo | Cantidad: 1 Potencia:300 HP |
| Uso de Amarradores | Sitios 1 y 2. Se dispondrán en dos partidas. Proa: 4 más supervisor. Popa: 4 más supervisor. Cada partida estará a cargo de un supervisor que deberá contar con equipo de comunicaciones para enlazar con la nave, práctico y amarradores. Los amarradores deberán contar con sus correspondientes elementos de protección personal (chalecos salvavidas, zapatos de seguridad, entre |

| | |
|--|---|
| | <p>otros) y procedimiento de trabajo seguro.</p> <p>Sitio 3. Se dispondrán en tres partidas. Poste exterior: 3 Proa: 4 más supervisor. Popa: 4 más supervisor. Cada partida estará a cargo de un supervisor que deberá contar con equipo de comunicaciones para enlazar con la nave, práctico y amarradores. Los amarradores deberán contar con sus correspondientes elementos de protección personal (chalecos salvavidas, zapatos de seguridad, entre otros) y procedimiento de trabajo seguro.</p> |
|--|---|

m.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria:

- 1) Bandas de atraque:
 - a) Sitios 1 y 2.
Estribor / Babor.
 - b) Sitio 3.
Babor.
- 2) Maniobras simultáneas: No autorizado.
- 3) Corrida de naves:
 - a) Sitio 1 y 2.

Cuando la corrida sea de hasta 50 metros, 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.

Cuando la corrida supere los 50 metros, con o sin cambio de banda, será obligatorio el empleo de práctico y remolcadores y se considerará como una maniobra de desatraque y una de atraque.
 - b) Sitio 3.
No aplica.
- 4) Maniobras de abarloadamiento: No autorizado.
- 5) Rancho de naves: Sin restricción.
- 6) Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre/atraque (las espías no deben presentar añadiduras).

- a) Sitio 1:
14 espías con largo disponible fuera de borda mínimo de 50 metros.
- b) Sitio 2:
14 espías con largo disponible fuera de borda mínimo de 80 metros.
- c) Sitio 3:
 - i.- Naves menores de 160 metros: 10 espías con largo disponible fuera de borda mínimo de 40 metros.
 - ii.- Naves de hasta 200 metros: 15 espías con largo disponible fuera de borda mínimo de 60 metros.
 - iii.- Naves mayores a 200 metros: 14 a 16 espías con largo disponible fuera de borda mínimo de 100 metros.
 - iv.- 1 paño de cadena de estribor en el agua.

7) Uso del Reloj de Mareas.

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

8) Referencias particulares.

Conos con señales luminosas indicadores de proa y popa.

9) Distancia mínima entre naves en un mismo frente de atraque.

- a) Sitio 1 y 2.

30 metros.

- b) Sitio 3.

Sólo una nave en el sitio.

10) TPC, previo a una maniobra, debe asegurar el estado operativo de las plataformas en los postes de amarre, debiendo permanecer limpias, visibles, con sistema antideslizante y pasamanos en buen estado.

n.- Señalización Marítima.

1) Ayudas a la navegación.

- a) Tipo: Faro Muelle de Pasajeros.

Cantidad: 1

Posición: Talud Sur Sitio 1 L: 29° 57,0' S G: 71° 20,1' W.

b) Tipo: Señal Lateral de Estribor

Cantidad: 1

Posición: en poste de amarre N°2 L: 29° 56' 32.07" S G: 71° 19' 46.23" W.

2) Enfilaciones de Puerto.

Tipo: Señal direccional sectorizada para aproximación.

Cantidad. 1

Posición: L: 29° 56' 51.20" S G: 71° 20' 07.18" W

Dirección aproximación: 051°

Ángulo de divergencia horizontal 15°. (Verde 6o - Blanco 3o y Rojo 6o)

o.- Otros documentos que se estime de Interés.

1) Resoluciones S.H.O.A. que aprueban estudios oceanográficos.

S.H.O.A. Ord. N° 13270/24/334, de fecha 3 de julio de 2018, que considera con valor hidrográfico el Estudio de Calidad de Fondo.

S.H.O.A. Ord. N° 13270/24/532, de fecha 5 de noviembre de 2018, que considera con valor hidrográfico el Estudio de Vientos.

S.H.O.A. Ord. N° 13270/24/587, de fecha 7 de noviembre de 2018, que considera con valor oceanográfico el Estudio de Marea.

S.H.O.A. Ord. N° 13270/24/556, de fecha 16 de noviembre de 2018, que considera con valor hidrográfico el Estudio de Corrientes.

S.H.O.A. Ord. N° 13270/24/63, de fecha 31 de enero de 2019, que considera con valor hidrográfico el Estudio de Marea.

S.H.O.A. Ord. N° 13270/24/365, de fecha 19 de marzo de 2021, que considera con valor hidrográfico el Estudio de Oleaje.

2) Resolución S.H.O.A. que aprueba el levantamiento batimétrico.

S.H.O.A. ORDINARIO N° 13250/24/43, de fecha 17 de julio de 2018.

3) Resolución que aprueba estudio de maniobrabilidad.

a) Sitio 1y 2.

Resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12600/03/404/Vrs., de fecha 31 de marzo de 2025, que aprueba Estudio de Maniobrabilidad Sitios N° 1 y N° 2, Terminal Puerto de Coquimbo – TPC, N° 001-04-021-MN/TPC-01, Rev. 06, enero 2025.

b) Sitio 3.

D.I.M.Y M.A.A. ORD. N° 12600/03/623 de fecha 14 de mayo de 2024.

4) Estudio de Señalización Marítima.

a) Sitio 1 y 2.

Incorporado en el Capítulo 7, Párrafo 3.- del Estudio de Maniobra TPC N° 001-04 021-MN/TPC-01 Rev 05 septiembre 2022.

b) Sitio 3.

C2155-1-RP-NV-003-R0 del 13 de julio de 2021.

5) Certificado de Seguridad de Operación del Terminal Marítimo, que efectúa trasiego de productos líquidos y gaseosos a granel.

No corresponde.

6) Declaración de cumplimiento que aprueba certificación Código PBIP.

A-N° 1622806 del 13 de marzo de 2020.

7) Resolución que aprueba el Plan de Emergencia para recintos portuarios que manipulen y posean mantenimiento temporal de nitrato de amonio.

C.P.COQ. ORD. N° 12000/304 del 9 de agosto de 2023.

p.- Contactos.

1) Autoridad Marítima Local.

Capitanía de Puerto Coquimbo.
Dirección: Avda. Costanera 640. Coquimbo.
Teléfono: +56 51 2558100.
Email: cpcoquimbo@directemar.cl

2) Concesionario.

Terminal Puerto Coquimbo S.A.
Dirección: Avda. Costanera 640. Coquimbo.
Teléfono: +56 51-2339700.
Email: contacto@tpc.cl

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

1) Ver disposiciones generales para todas las naves que operan en la Bahía Coquimbo en resolución de operación C.P. COQ Ord. N° 12600/580, de fecha 29 de abril de 2025.

- 2) Toda maniobra distinta a las especificadas en la presente resolución, deberá ser solicitada por escrito a la Autoridad Marítima Local, con copia a la Oficina de Prácticos con la debida anticipación y con el máximo de detalles del caso para una mejor evaluación y posterior resolución.

- 2.- **DÉJESE SIN EFECTO:** Resolución C.P. COQ Ord. N° 12000/68/56, de fecha 5 de febrero de 2013 y Resolución C.P. COQ. Ord. N° 12600/1508, de fecha 1 de diciembre de 2016.
- 3.- **ANÓTESE** y comuníquese a quienes corresponda, para su conocimiento y cumplimiento.

(ORIGINAL FIRMADA)

DANIEL SARZOSA VERGARA
CAPITÁN DE CORBETA LT
CAPITÁN DE PUERTO DE COQUIMBO

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Terminal Puerto Coquimbo.
- 2.- Agencias de naves.
- 3.- C.J. 1ª: Z.N.
- 4.- D.I.M. y M.A.A.
- 5.- S.H.O.A. (Inf.)
- 6.- D.S.O.M.
- 7.- G.M. COQ (Inf.)
- 8 a 12.- C.P. COQ. (Cpo. Prac. /Depto. Op./Depto. Inmar/ Carp.Ofserv. /Arch.)