

PÚBLICO

C.P. COQ ORDINARIO N° 12600/776 /Vrs.

HABILITA LA OPERACIÓN DEL
TERMINAL PUERTO COQUIMBO (TPC).

COQUIMBO, **23 DE JUNIO DE 2025**

VISTO: lo dispuesto 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; 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), y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,

RESUELVO:

1.- **HABILÍTESE** las condiciones de operación de la siguiente instalación portuaria:

a.- **Nombre de la Instalación Portuaria.**

Terminal Puerto Coquimbo (TPC).

b.- **Descripción General.**

Esta instalación portuaria cuenta con dos frentes de atraques:

- El Frente de Atraque N° 1, compuesto por los Sitios N° 1 y N° 2, del tipo multipropósito, diseñado para cargar o descargar todo tipo de carga, desde graneles hasta contenedores refrigerados, empleando para ello, usualmente, las grúas y equipamiento de las naves, considerando además, la operación de naves Car Carrier y Cruceros.
- El Frente de Atraque N° 2, compuesto por el Sitio N° 3, conectado por un puente de acceso y una pasarela de conexión peatonal. Es un muelle multipropósito, tipo finger pier, que permite la carga y descarga de contenedores y el embarque de graneles, específicamente de concentrado de cobre, a través de contenedores autovolteables, ambos mediante grúas móviles.

c.- Ubicación Geográfica.

Se encuentra ubicado en la Bahía de Coquimbo, dentro del recinto portuario de Puerto Coquimbo, en la comuna de Coquimbo, en las siguientes coordenadas geográficas:

- Frente de Atraque N° 1 - Sitios N° 1 y N° 2.
Latitud: 29° 56' 59,03" S. / Longitud: 071° 20' 07,10" W.
- Frente de Atraque N° 2 - Sitio N° 3.
Latitud: 29° 56' 34,03" S. / Longitud: 071° 19' 48,00" W.

Ref.: Carta S.H.O.A. N° 4111, edición 2015.

d.- Propietario.

Empresa Portuaria Coquimbo.

Concesionario: Terminal Puerto Coquimbo S.A. (TPC).

e.- Zona de Espera de Prácticos.

Ver resolución C.P. COQ Ord. N° 12600/580, de fecha 29 de abril de 2025.

f.- Zona de Fondeo a la Gira.

Ver resolución C.P. COQ Ord. N° 12600/580, de fecha 29 de abril de 2025.

g.- Límites del Puerto.

Ver resolución C.P. COQ Ord. N° 12600/580, de fecha 29 de abril de 2025.

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

Ver resolución C.P. COQ Ord. N° 12600/580, de fecha 29 de abril de 2025.

i.- Frentes de Atraque o Sitios.

	Frente de Atraque N° 1 Sitio N° 1 y N° 2	Frente de Atraque N° 2 Sitio N° 3
Extensión	377 mts.	-Puente de Acceso: 306,9 mts. -Plataforma: 244 mts.
Orientación	011° - 191°	051°/231°
Bitas de Amarre	- Sitio N° 1: Bitas 1 a la 8. - Sitio N° 2: Bitas 8 a la 13. - Al Norte del Sitio N° 2, fuera del frente de atraque, se encuentran las Bitas 14 y 15, con capacidad de 100 tons., para el amarre de naves que sobresalgan hasta 30 metros del referido sitio. Nota: La distancia entre bitas, es de 30 metros.	-14 Nr., en la plataforma, con capacidad de 100 tons. c/u. Nota: El borde del muelle cuenta con 12 Nr. bitas, cuya distancia entre ellas, es de 24 metros, excepto entre la 1 ^{ra} . y 2 ^{da} ., de 16 metros y entre la 10 ^a y 11 ^a , de 17 metros y bita 11 ^a y 12 ^a , de 7 metros. Además, en ambos extremos del cabezo, cuenta con 2 bitas más, al interior del muelle. -1 Nr., en cada poste de amarre (total 2 Nr.), con capacidad de 150 tons. c/u.

Defensas	<p>Por estudio de maniobrabilidad aprobado, se disponen de 48 Nr., tipo neumáticos de la gran minería, que se ubican a distancias irregulares entre ellas que varían entre los 7 y 8 metros, sin embargo, a la fecha, esto se encuentra pendiente de implementación.</p> <p>Actualmente, las defensas varían en distancias y consisten en neumáticos que 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.</p>	<p>11 Nr., tipo Shibata Fender Team SPC 1400 G2.4, con una capacidad de reacción máxima de 2.070 KN.</p>
Postes de Amarre	<p>No tiene.</p>	<p>2 Nr., del tipo cabeza de cobra o "Tee head" de acero fundido, con capacidad de 150 toneladas, en las siguientes coordenadas geográficas:</p> <p>PA N° 1. L: 29° 56' 39.07" S. G: 071° 19' 55.47" W.</p> <p>PA N° 2. L: 29° 56' 32.15" S. G: 071° 19' 46.16" W.</p>
Ductos aéreos submarinos	<p>No tiene.</p>	<p>No tiene.</p>

j.- Terminales Marítimos.

No corresponde.

k.- Sistemas de Monitoreo y Medición.

TPC cuenta con dos estaciones meteorológicas:

Estación Meteorológica N° 1 (Sitio N° 1 y N° 2).

Tipo : Anemómetro.

Marca : Campbell scientific, CR200

Ubicación : Latitud: 29° 56' 52" S. / Longitud: 071° 20' 06" W.

Estación Meteorológica N° 2 (Sitio N° 3).

Tipo : Anemómetro.

Marca : Campbell Scientific, CR200

Ubicación : Latitud: 29° 56' 33" S. / Longitud: 071° 19' 48" W.

I.- Condiciones Límites para las Naves.

Frente de Atraque 1 Sitios N° 1 y 2				
Eslora Máx. (metros)	Calado Máx. (metros), según bitas		Manga Máx. (metros)	Desplazamiento Máx. (ton.)
294	Borde a bita 1+19	Sin Nave	32,29	89.500
	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		
Nota: Debido a la profundidad y confinamiento del área, las naves que atraquen al Sitio N° 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.				

Frente de Atraque 2 Sitio N° 3			
Eslora Máx. (metros)	Calado Máx. (metros)	Manga Máx. (metros)	Desplazamiento Máx. (ton.)
240	14	32,3	94.796
Notas.			
1) La adenda al Estudio de Maniobrabilidad que considera atraque de naves mayor a 240 y hasta 300 metros de eslora, se encuentran actualmente en proceso de maniobras de validación.			
2) Nueva adenda al Estudio de Maniobrabilidad, nave de crucero hasta 330 metros de eslora, babor y estribor a muelle, se encuentran actualmente en proceso de maniobras de validación.			

m. Límites Operacionales.

Límites y condiciones de operación, ver Anexo "A".

Servicios de Apoyo a las Maniobras	
Carta Náutica	S.H.O.A. N° 4111, 4° edición, mayo 2015.
Practicaje	Conforme a lo establecido en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje, aprobado por D.S. (M.) N° 397, de 1985 y sus modificaciones posteriores. Para la operación de naves Car Carrier se dispone el uso obligatorio de dos prácticos.
Remolcadores	Atraque y Desatraque: 2 Nr. tipo ASD, de 45 toneladas de Bollard Pull c/u. Excepciones. - Para naves de eslora inferior a 160 metros, 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, previa autorización de la Autoridad Marítima Local. - Para naves mayores a 160 metros de eslora y con Bow Thruster operativo, podrán prescindir del segundo remolcador, previo análisis y debidamente autorizado por la Autoridad Marítima Local. - Para naves que cuenten con propulsión de hélices tipo azimutales y Bow Thruster operativos, podrán efectuar la maniobra sin apoyo de remolcadores, debiendo siempre mantenerse, uno, a lo menos en condición de "stand by", al costado de esta. No obstante lo anterior, en todas las situaciones, será el práctico quien decida el empleo del segundo remolcador, atendiendo las condiciones meteorológicas del momento.
Uso de PPU	No corresponde.

Lanchas Apoyo	de	Sitio N° 1 y N° 2	Sitio N° 3
		Cantidad: 1 Nr. Potencia: 300 HP.	Para maniobras de atraque y desatraque, se deberá emplear 2 lanchas.
La lancha debe cumplir con la dotación mínima de seguridad, conforme a lo estipulado en la normativa vigente.			
Amarradores		Sitios N° 1 y N° 2	Sitio N° 3
		Las agencias de naves, dispondrán de dos partidas con, a lo menos, 4 amarradores, tanto en la proa como en la popa.	Las agencias de naves, dispondrán de tres partidas con, a lo menos, 4 amarradores, tanto en la proa como en la popa y 3 amarradores en el Poste exterior (PA N° 2).
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.			

n.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria.

1) Bandas de Atraque.

- **Sitio 1 y 2** : Babor y Estribor. A excepción de las naves Car Carrier, que deberán atracar estribor a muelle, dada la ubicación de la rampa de popa para el desembarco de rodados.
- **Sitio 3** : Babor / Estribor, en proceso de maniobras de validación.

2) Maniobras Simultáneas: No autorizadas para ningún frente de atraque.

3) Corridas de Naves:

Sitio 1 y 2.

- Cuando la corrida sea de hasta 50 metros, no será obligatorio el empleo de práctico ni remolcador, 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, sin cambio de banda, será obligatorio el empleo de práctico, remolcadores y una lancha de apoyo la que será considerada como una maniobra de desatraque y una de atraque.
- Una corrida con cambio de banda, será considerada como una maniobra de desatraque y atraque.

4) Maniobras de Abarloamiento: No Autorizadas para ningún frente de atraque.

5) Rancho de Naves: Se dará cumplimiento a la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° O-31/002, de fecha 15 de junio de 2020 y posteriores modificaciones, que "Establece normas para efectuar operaciones seguras de transferencia de combustibles líquidos marinos para el consumo interno de los buques (Bunkering)".

6) Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre/atraque (cantidad de paños mínimos, cantidad y longitud de espías, otros):

Sitio N° 1	Sitio N° 2	Sitio N° 3
14 espías con largo disponible fuera de borda mínimo de 50 metros.	14 espías con largo disponible fuera de borda mínimo de 80 metros.	<ul style="list-style-type: none">- Naves menores de 160 metros: 10 espías con largo disponible fuera de borda mínimo de 40 metros.- Naves de hasta 200 metros: 15 espías con largo disponible fuera de borda mínimo de 60 metros.- Naves mayores a 200 metros: 14 a 16 espías con largo disponible fuera de borda mínimo de 100 metros.- 1 paño de cadena de estribor en el agua (optativo).

7) Uso del Reloj de Mareas: Autorizado, en caso de solicitarlo, se deberá dar cumplimiento a la circular marítima D.G.T.M. y M.M. Ord. N° A-31/004, de fecha 20 de enero de 2012 que "Establece el procedimiento para solicitar el empleo del Reloj de Mareas" y sus modificaciones posteriores.

8) Referencias particulares.

La citada instalación portuaria dispondrá de un cono con señales luminosa, para indicar la proa y popa de la nave

ñ.- Señalización Marítima.

1) Ayudas a la Navegación.

Faros de aproximación y acceso a la Bahía Coquimbo.

Tipo : Faro Punta Tortuga.
Cantidad : 1.
Ubicación : Latitud 29° 56' 02,7" S. / Longitud 071° 20' 33,7" W.

Tipo : Faro Monumental La Serena.
Cantidad : 1.
Ubicación : Latitud 29° 54' 00" S. / Longitud 071° 16' 00" W.

Tipo : Faro del Tercer Milenio.
Cantidad : 1.
Ubicación : Latitud 29° 57' 00" S. / Longitud 071° 20' 00" W.

Baliza acceso al Puerto Coquimbo.

Tipo : Baliza Muelle de Pasajeros.
Cantidad : 1.
Ubicación : Latitud 29° 56' 56" S. / Longitud 071° 20,1' 00" W.

2) Enfilaciones de Puerto.

Sitio N° 3.

Tipo : Señal Lateral de Estribor (Poste de Amarre N° 2).

Cantidad : 1.

Ubicación : Latitud 29° 56' 32,07" S. / Longitud 071° 19' 46,23" W.

Tipo : Señal direccional sectorizada para aproximación al Rv 231°.

Cantidad : 1.

Ubicación : Latitud 29° 56' 51,20" S. / Longitud 071° 20' 07,18" W.

Ref.: Lista de Faros Publicación S.H.O.A. N° 3007.

o.- Documentos de Interés.

1) Resoluciones S.H.O.A. que aprueban Estudios Oceanográficos.

- Resolución 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.
- Resolución 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.
- Resolución S.H.O.A. Ord. N° 13270/24/587, de fecha 7 de noviembre de 2018, que considera con valor hidrográfico el Estudio de Marea.
- Resolución 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.
- Resolución 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.
- Resolución 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) Resoluciones S.H.O.A. que aprueban Levantamiento Batimétrico.

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

3) Resolución que aprueba Estudios de Maniobrabilidad, Adenda o Informe de Operación.

Sitios N° 1 y N° 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.

Sitio N° 3.

Resolución D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12600/03/623, de fecha 14 de mayo de 2024.

4) Documento que aprueba el Estudio de Señalización Marítima.

Sitios N° 3.

Proyecto con observaciones pendientes por subsanar por parte de la empresa.

5) Declaración de Cumplimiento que aprueba certificación Código PBIP y fecha de vigencia.

Se debe mantener vigente.

6) Certificado de Seguridad y Operación.

No corresponde.

p.- Contactos.

Autoridad Marítima Local

Dirección : Avda. Costanera 640, Coquimbo.
Teléfono : +56 51 2558100.
E-mail : cpcoquimbo@dgtn.cl

Terminal Puerto Coquimbo S.A.

Dirección : Avda. Costanera 600, Coquimbo.
Teléfono : +56 51 2339700.
E-mail : 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.
- 3) En el caso que, durante la maniobra de amarre, el Práctico aprecie que los elementos de maniobra no son los suficientes, conforme a lo dispuesto en esta resolución, cancelará la maniobra para proceder a sacar la nave del puerto y fondearla a la gira, donde permanecerá hasta contar con los elementos de maniobra suficiente.
- 4) Se deberá dar cumplimiento a las disposiciones relativas para prevenir la contaminación del medio marino, conforme a lo establecido en el Reglamento para el Control de la Contaminación.

2.- DÉJESE SIN EFECTO, la resolución C.P. COQ Ord. N° 12000/678, de fecha 26 de mayo de 2025.

- 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.- TPC S.A.
- 2.- AGENCIAS DE NAVES.
- 3.- D.I.M. y M.A.A.
- 4.- D.S. y O.M.
- 5.- S.H.O.A.
- 6.- C.J. Iª Z.N.
- 7.- G.M. COQ.
- 8.- ARCHIVO.

ANEXO "A"

LÍMITES OPERACIONALES TERMINAL PUERTO COQUIMBO

Frente de Atraque N° 1 Sitios N° 1 y N° 2											
Régimen de Maniobras: Diurnas y Nocturnas.											
Naves Tipo	Esloras (mts.)	Maniobras	Vientos		Corriente		Altura de Ola		Período Ola	Visib. (MN)	UKC (mts.)
			Dirección	Veloc. (nudos)	Dirección	Veloc. (nudos)	Dirección	Altura (mts.)			
- Bulk Carrier. - Portacontenedores. - Car Carrier. - Cruceros.	- 180 a 225. - 144 a 224. - 200. - 237 a 294.	Atraque.	Cualquier Dirección	14	Cualquier Dirección	0,3	Cualquier Dirección	0,4(*)	15 seg.	0,6	0,5
		Desatraque.									
		Corridas	20								
		Faenas de Carga y Descarga	Cualquier Dirección	17							

(*) En condición de marejada, cuando la altura de la ola supere los 0,3 metros, la factibilidad de ejecutar la maniobra será evaluada por la Autoridad Marítima Local, tomando como antecedentes el período y la categoría del oleaje, contrastado con la experiencia operacional.

CONDICIONES Y RESTRICCIONES PARTICULARES.

- 1) En este frente de atraque:
 - Maniobrarán y atracarán secuencialmente hasta dos naves de acuerdo a sus esloras, según distancias establecidas localmente.
 - La maniobra más restrictiva para ocupar los dos sitios simultáneamente, es con una nave Bulk Carrier de 200 metros de eslora, en el Sitio N° 2, con 30 metros fuera del frente de atraque y una nave Portacontenedores de 161 metros de eslora en el Sitio N° 1.
 - Con naves de esloras superiores a 205 metros, solo se ocupará un sitio de este frente de atraque.
 - Naves con esloras entre 140 y 159,9 metros que requieran atracar a sitio, estando el otro ocupado, podrán hacerlo con 1 remolcador, siempre que su bow thruster cuente con un mínimo de 20 TBP y se encuentre 100% operativo, disponible para la maniobra y ello sea autorizado por el práctico.
- 2) Las naves tipo Portacontenedores, de preferencia, atracarán al Sitio N° 1 y las naves Bulk Carrier, lo harán al Sitio N° 2; esta última con posibilidad de efectuar corridas.
- 3) Las naves de crucero, preferentemente, atracarán al Sitio N° 1, estribor a muelle (pudiendo ser realizada babor a muelle), sin existir otras naves en el frente de atraque.
- 4) Las naves podrán sobresalir del cabezo Norte del frente de atraque, hasta 30 metros, siempre que no supere el 20% de la eslora de la nave.
- 5) Las naves tipo Bulk Carrier, atracadas al Sitio N° 2, no podrán efectuar corridas, mientras esté ocupado el Sitio N° 1.

**Frente de Atraque N° 2
 Sitio N° 3**

Régimen de Maniobras: Diurnas y Nocturnas.

Naves Tipo	Esloras (mts.)	Maniobras	Vientos		Corriente		Altura de Ola		Período Ola	Visib. (MN)	UKC (mts.)
			Dirección	Veloc. (nudos)	Dirección	Veloc. (nudos)	Dirección	Altura (mts.)			
- Bulk Carrier.	- 159 a 240	Atraque.	Cualquier dirección	15	Cualquier dirección	0,3	Cualquier dirección	0,4(*)	15 seg.	1,0	0,5
		Desatraque.		20							
		Corridas	No aplica								
		Permanencia en sitio. Faenas de Carga y Descarga	Cualquier dirección	20	Cualquier dirección	0,3	Cualquier dirección	0,4(*)	15 seg.	1,0	0,5

(*) En condición de marejada, cuando la altura de la ola supere los 0,3 metros, la factibilidad de ejecutar la maniobra será evaluada por la Autoridad Marítima Local, tomando como antecedentes el período y la categoría del oleaje, contrastado con la experiencia operacional.

CONDICIONES Y RESTRICCIONES PARTICULARES.

- 1) Para naves de eslora superior a 160 metros, se dispone de dos 2 postes de amarre.
- 2) No se autoriza el acopio de contenedores en este sitio.
- 3) En este frente de atraque, se autoriza solo una nave.
- 4) TPC, previo a una maniobra, en este sitio, 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.
- 5) En caso de producirse sucesivos cortes de espías, se evaluará la conveniencia de que la motonave abandone el sitio de atraque, con el fin de prevenir eventuales peligros a la seguridad.

(ORIGINAL FIRMADA)

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

DISTRIBUCIÓN:

Ídem Cuerpo Principal.