

PÚBLICO

C.P. Tocopilla, Ordinario N° 12.000/ 85 VRS.

HABILITA LA OPERACIÓN DEL TERMINAL MARÍTIMO S.I.T. Y BOYAS ANGLO 1 Y 2.

TOCOPILLA, 13 DE NOVIEMBRE DE 2018.

VISTO, lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, D.F.L. N° 292, de fecha 25 de julio de 1953; D.L. N° 2.222 de 1978 y sus modificaciones, Ley de Navegación; el D.S. (M.) N° 1340 bis, del 14 de Junio de 1941, modificado por D.S. (M.) N° 359, del 27 de abril de 1963, Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina de las Naves y Litoral de la República; el Artículo 13, Inciso 2 del Reglamento sobre Concesiones Marítimas, aprobado por D.S. (M.) N° 660 de 1988 y sus modificaciones; el D.S. (M.) N° 397, del 8 de mayo de 1985, Reglamento de Practicaje y Pilotaje y sus modificaciones posteriores; el D.S. (M.) N° 991 del 26 de octubre de 1987, que Fija la Jurisdicción de las Gobernaciones Marítimas y Capitanías de Puerto de la República, y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación marítima vigente,”.

RESUELVO:

HABILÍTESE, las condiciones de operación de la siguiente instalación portuaria:

1.- NOMBRE DEL PUERTO.

Terminal Marítimo Brazo Mecanizado SIT y Boyas Anglo 1 y 2.

2.- DESCRIPCIÓN GENERAL.

Terminal destinado principalmente al embarque de graneles sólidos, nitrato de sodio (IMO 5,1 N.U 1498) y potasio, mediante un brazo telescópico ronzable, a una razón de transferencia promedio de 650 / 800 toneladas por hora.

Cuenta con cuatro boyas de amarre, las cuales se encuentran distribuidas en popa estribor, popa centro, popa babor y proa respectivamente, existiendo además una bita terrestre, conocida como pivote, todo lo cual define el frente de atraque del referido terminal. El sistema de carguío del terminal marítimo sólo permite cargar una bodega, debiendo la nave efectuar las corridas necesarias de acuerdo a las secuencias de carguío.

Por otra parte, se cuenta con un sistema de boyas denominadas Anglo 1 y Anglo 2, las que amarran naves que cargarán salitre ensacado u otras mercaderías. En cada una de las boyas, se puede amarrar 01 nave (fondeando ambas anclas). El carguío se realiza en bolsas transportadas mediante gabarras a las naves amarradas.

3.- Ubicación Geográfica.

Se encuentra ubicado a 110 millas náuticas al Norte de Antofagasta en la Segunda Región, inserto en la Bahía Algodonales al 081° y 5,3 cables de Faro Pta. Algodonales (Ite. Blanco), en siguientes coordenadas:

Latitud : 22° 05' 24" S.
Longitud : 070° 12' 28" W.

Ref.: Carta SHOA N° 1311.

4.- Propietario.

SOQUIMICH S.A.

5.- Estación de Espera de Prácticos.

a.- Zona de espera de práctico para terminales petroleros al 350° y 8,4 cables del faro Punta Algodonales (Islote Blanco), en un círculo de 2 cables de radio.

Latitud : 22° 04' 39" S.
Longitud : 070° 13' 10" W.

b.- Zona de espera de prácticos para naves que no van al terminal petrolero al 030,5° y a 9 cables de Punta Algodonales en un círculo de 2 cables de radio.

Latitud : 22°04' 42"S.
Longitud : 070°12' 34" W.

Ref.: Carta SHOA N° 1311 y Reglamento de Practicaje y Pilotaje.

Las naves que arriben al Puerto de Tocopilla ingresarán a la Zona de Espera de Prácticos a una mínima velocidad (no mayor a 3 nudos).

Para el caso de las naves que fondearán a la gira, seguirán las mismas instrucciones mencionadas anteriormente, iniciando desde dicho punto la maniobra de fondeo en el punto asignado con la asesoría del Práctico. Se exceptúan de lo anterior, los capitanes chilenos al mando de naves de pabellón chileno, quienes fondearán en el punto que asigne la Capitanía de Puerto, sin la asesoría de un Práctico.

Está prohibido usar ambas áreas como zona de fondeo. Deberá permanecer siempre libre de naves y embarcaciones con el objeto de no comprometer la maniobra de embarco/desembarco.

6.- Zona de Fondeo a la Gira.

Punto	Latitud y Longitud	Demarcación y distancia al Muelle de Electroandina	Profundidad
Alfa	L: 22° 04' 56" S G: 70° 13' 30" W	Al 321° y 7 cables del faro Punta Algodonales (Ite. Blanco)	64 mts.
Bravo	L: 22° 04' 43" S G: 70° 12' 56" W	Al 011° y 8,6 cables del faro Punta Algodonales (Ite. Blanco)	59 mts.
Charlie	L: 22° 04' 18" S G: 70° 12' 33" W	Al 022° y 1,25 millas del faro Punta Algodonales (Ite. Blanco)	62 mts.
Delta	L: 22° 05' 00" S G: 70° 13' 04" W	Al 351° y 4,8 cables del faro Punta Algodonales (Ite. Blanco)	52 mts.
Eco	L: 22° 04' 24" S G: 70° 13' 04" W	Al 359° y 1,1 millas del faro Punta Algodonales (Ite. Blanco)	78 mts.

Fondeaderos han sido experimentados, sin grandes inconvenientes, con vientos de Componente SUR WESTE.

7.- Límites del Puerto.

Línea imaginaria que une Islote Blanco, con el punto geográfico ubicado en Latitud 22°04'24"S y Longitud 070°14'01"W y desde allí con el canto Weste de roca Blanca

8.- Características Meteorológicas y Ambientales Generales del Puerto.

a.- Dirección y velocidad de viento predominante.

Del S al SW entre 8 a 12 nudos, el efecto del viento sobre el puerto de Tocopilla se manifiesta entre los meses de abril y septiembre, sin embargo dentro de este período, tal efecto es mayor en los meses de Junio y Julio.

b.- Dirección y velocidad de la corriente.

Con mar suave la corriente es de 0,47 nudos, con una dirección media al 301°. El 59% de las observaciones reflejan una corriente al 059° y 0,44 nudos.

c.- Altura de la ola.

0,4 a 1,2 metros de altura promedio, llegando a 3 metros en período de mar gruesa con frecuencia en los meses de Junio y Julio.

d.- Amplitud de la marea.

0,8 a 1,2 metros.

e.- Tipo de fondo.

La bahía es amplia y un buque puede encontrar buen fondeadero en cualquier parte de ella en profundidades de 45 a 15 metros sobre lecho de fango, arena y conchuela.

f.- Tipo de fondeadero.

Es abierto y ofrece escasa protección contra el viento y marejadas reinantes del WSW.

9.- Sitios o Frentes de Atraque.

No corresponde.

10.- Terminal Marítimo.

a.- Terminal Marítimo Brazo Mecanizado S.I.T. S.A.

Frente de atraque : Uno.

Ubicación geográfica : Lat.: 22°05'24" S. / Long.: 070°12'28" W.

Boyas de amarre : 4 boyas para amarre de los largos de proa y popa, los traveses de babor y estribor popa.

b.- Boyas Anglo N° 1 y N° 2.

Ubicación Geográfica:

Boya Anglo N° 1: Lat.: 22°05'16,8" S. / Long.: 070°12'20,7" W.

Boya Anglo N° 2: Lat.: 22°05'08,8" S. / Long.: 070°12'19,7" W.

11.- Condiciones Límites para las Naves.

a.- Terminal Marítimo Brazo Mecanizado S.I.T. S.A.

- Eslora máxima : 213 metros.
- Eslora mínima : 90 metros.
- Calado máximo : 10.5 metros.
- Calado máximo aéreo : 12 metros.
- Manga máxima : 32,2 metros.
- Desplazamiento máximo : 50.000 toneladas.
- Horario de maniobras : Sin restricción.
- Orientación : 254°.

b.- Boyas Anglo N° 1 y N° 2.

- Eslora máxima : 200 metros.
- Calado máximo : 14 metros.
- Manga máxima : Sin restricción.
- Desplazamiento máximo : 50.000 toneladas.
- Orientación : Weste.

12.- Condiciones específicas de Operación en la Instalación Portuaria.

a.- Terminal Marítimo Brazo Mecanizado S.I.T. S.A.

- Amarre, desamarre y fondeo : Para las maniobras de amarre y desamarre, el Brazo Mecanizado deberá estar en posición Norte, paralelo a la posición final de la nave, lo cual deberá ser informado al Práctico previo al inicio de la maniobra.
- Banda de amarre : Por babor.
- Maniobra simultánea : No está autorizada.
- Rancho de naves : Autorizada.

- Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre:

1) 10 espías de 220 metros de largo cada una, no permitiéndose el uso de alambre, combinados o espías ajustadas. Se utilizarán 2 espías través proa babor a la bita de tierra (pivote) , 2 espías proa boya centro, 2 espías boya estribor popa, 2 espías boya popa centro, 2 espías boya través babor popa.

2) Dos anclas de leva con no menos de 10 paños de cadena útiles.

- Descripción de las maniobras empleando el Reloj de Mareas:

No corresponde.

b.- Boyas Anglo N° 1 y N° 2.

- Amarre, desamarre y fondeo:

Se utilizarán las dos anclas de la nave, estribor y babor, las cuales quedarán fondeadas a lo menos con 6 y 5 paños de cadena respectivamente.

Para Boya Anglo N° 1, la nave debe quedar fondeada con un mínimo de 5 paños de cadena en estribor y 4 en babor. Se pasarán 2 largos de popa dejándolos a 90 metros, una vez firmes, se virarán ambas cadenas para dejarlas trabajando a media fuerza. La proa final es 270°.

- Para amarre diurno : Uso obligatorio de dos (02) remolcadores para amarre y un (01) remolcador para desamarre.
- Desamarre Nocturno : Dos (02) remolcadores independiente de la eslora de la nave.
- Banda de amarre : Proa al Weste.
 - Maniobra simultánea : No está autorizada.
 - Rancho de naves : Autorizada.
- Elementos con que debe contar la nave para la ejecución de las maniobras de amarre:
- Dos espías de 220 metros de largo cada una a popa.
 - Dos anclas de leva con no menos de 10 paños de cadena útiles.
- Descripción de las maniobras empleando el Reloj de Mareas:
- No aplicable.

13.- Ayudas a la Navegación.

a.- Terminal Marítimo Brazo Mecanizado S.I.T. S.A.

- Tipo : Baliza.
- Cantidad: 1.

Muelle S.I.T. N° 35

Ubicación : Latitud: 22°05',4 S. / Longitud: 070°12',3 W.

Descripción : Postes de Fierro en ambos costados del cabezo con una altura de 6,7 metros. Posee luz eléctrica particular para el tráfico de embarcaciones en la bahía.

- Tipo : Enfilaciones.
- Cantidad: 4.

Enfilación de Aproximación: Terminal Marítimo Brazo Mecanizado S.I.T. - Naves de 90 a 213 mts de eslora.

Baliza Anterior : T-1 N° s/n

Baliza Posterior : T-2 N° s/n, Rv 180° y 87 mts de la Baliza Anterior.

Ubicación

Baliza anterior : Latitud: 22°05'29" S. / Longitud: 070°12'33" W., entre sifón de agua de empresa AES-GENER y Muelle 5 de Terminal S.I.T.

Descripción : Balizas conformadas por un cuadrado rojo con un rombo del mismo color en su parte superior; ambas con una cruz blanca al centro con luces fijas de color verde que se encienden en forma automática.

Enfilación de corte y fondeo: Terminal Marítimo Brazo Mecanizado S.I.T. - Naves de 213 mts de eslora.

Baliza Anterior : T-3 N° s/n.

Baliza Posterior : T-4 N° s/n, Rv 124° y 88 mts., de la Baliza Anterior.

Ubicación

Baliza anterior : Latitud: 22°05,5' S, Longitud: 070° 12,55' W, al 092° y 4,4 cables del faro Punta Algodonales.

Baliza posterior : Latitud: 22°05'24" S. / Longitud: 070°12'10" W., al 085° y 8,0 cables del faro Punta Algodonales.

Descripción : Balizas conformadas por un cuadrado rojo con un rombo del mismo color en su parte superior; ambas con una cruz blanca al centro. Baliza anterior con luz fija de color blanco y Baliza posterior sin luz.

Enfilación de corte y fondeo: Terminal Marítimo Brazo Mecanizado S.I.T. - Naves de 160 mts de eslora.

Baliza Anterior : T-3 N° s/n

Baliza Posterior : T-5 N° s/n, Rv 120° y 93 mts. de la Baliza Anterior.

Ubicación

Baliza anterior : Latitud: 22°05,5' S. / Longitud: 070° 12,55' W., al 092° y 4,4 cables del faro Punta Algodonales.

Baliza posterior : Latitud: 22°05'24"S. / Longitud: 070°12'9,8" W., al 085° y 8,0 cables del faro Punta Algodonales.

Descripción : Balizas conformadas por un cuadrado rojo con un rombo del mismo color en su parte superior; ambas con una cruz blanca al centro. Baliza anterior con luz fija de color blanco y Baliza posterior con luz fija de color verde.

b.- Boyas Anglo N° 1 y N° 2.

- Tipo : Enfilaciones.

- Cantidad: 1.

Enfilación de Entrada: Boyas Anglo N° 1 y N° 2 Naves hasta 180 metros de eslora.

Baliza Anterior : Disco de color naranja s/n.

Baliza Posterior : Disco de color naranja s/n.

Ubicación

Baliza anterior : Ubicada sobre el silo más al Este de Terminal Marítimo S.I.T.

Baliza Posterior : Ubicada en los faldeos del cerro al costado de un estanque de color blanco.

Nota:

1.- No existen enfilaciones para el fondeo de las anclas, utilizándose para esto referencias naturales de tierra. Tampoco existen enfilaciones para naves sobre 180 metros.

2.- Sin existencia Estudio Maniobrabilidad para ambas Boyas.

14.- Limitaciones operacionales.

a.- Maniobras diurnas o nocturnas: Sin restricción.

b.- Dirección y velocidad máxima del viento

- Maniobras de amarre.

Dirección : Cualquier dirección.

Velocidad : 14 nudos.

- Maniobras de desamarre.
Dirección : Sin restricción.
Velocidad : 14 nudos.

- Permanencia en terminal marítimo.
Dirección : Sin restricción.
Velocidad : 25 nudos.

- Ejecución de faenas de carga.
Dirección : Sin restricción.
Velocidad : 20 nudos.

c.- Dirección y velocidad máxima de la corriente.

- Maniobras de amarre.
Dirección : Cualquier dirección.
Velocidad : 0.8 nudos.

- Maniobras de desamarre.
Dirección : Cualquier dirección.
Velocidad : 0.8 nudos.

- Permanencia en terminal marítimo.
Dirección : Cualquier dirección.
Velocidad : 0.8 nudos.

- Ejecución de faenas de carga.
Dirección : Cualquier dirección.
Velocidad : 0.8 nudos.

d.- Dirección y altura máxima de la ola.

- Maniobras de amarre.
Dirección : Cualquier dirección.
Altura : 1.2 mts.

- Maniobras de desamarre.
Dirección : Cualquier dirección.
Altura : 1.2 mts.

- Permanencia en terminal marítimo.
Dirección : Cualquier dirección.
Altura : 1.5 mts.

- Ejecución de faenas de carga.
Dirección : Cualquier dirección.
Altura : 1.5 mts.

e.- Visibilidad: 1 kilómetro.

Ref.: Derrotero de la costa de Chile, Volumen I, 9ª Edición del 2001 (SHOA Publicación 3001).

Nota:

El Estudio de Maniobrabilidad de Terminal Marítimo Brazo Mecanizado SIT no define limitaciones operacionales para las Boyas Anglo 1 y Anglo 2, adoptando las mismas que se determinaron para citado Terminal, a excepción de la limitación en las faenas de carga y descarga, las que deben restringirse a su operación a una altura máxima de la ola de 1,2 mts., debido a que las faenas se realizan en bolsas transportadas mediante gabarras a las naves amarradas.

15.- Servicios de Apoyo a las Maniobras.

a.- Cartas Náuticas: Carta SHOA N° 1311.

b.- Uso de Prácticos.

- 1.- Conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Practicaje y Pilotaje vigente.
- 2.- Para practicaje de fondeo a la gira y corrida en su mismo sitio en naves de cualquier eslora solo 1 práctico.

c.- Uso de remolcadores.

- 1.- Naves de eslora hasta 150 mts.: Un (1) remolcador de mínimo 30 bollard pull.
- 2.- Naves de eslora superior a 150 mts: Dos (2) remolcadores de mínimo 30 bollard pull.
- 3.- Amarre y desamarre nocturno: Dos (02) remolcadores independiente de la eslora.
- 4.- Las naves con Bowthruster igual o superior a 1.200 HP podrán prescindir del segundo remolcador, solamente en las maniobras diurnas, sujeto a evaluación del práctico.
- 5.- Para Naves que tengan sus grúas por la Banda de Babor, independientemente de su eslora, deberán hacer uso de 02 remolcadores y posicionar al Buque frente a la Bodega central.
- 6.- Para Boyas Anglo N° 1 y N° 2, ver punto 12.2- "Amarre, desamarre y fondeo".

d.- Uso de lanchas en maniobras de amarre y desamarre.

- 1.- Uso obligatorio de lancha de prácticos, la que debe cumplir con lo señalado en Directiva O-080 / 011. Se autoriza el uso de lancha de prácticos para maniobra de amarre y desamarre.
- 2.- Uso obligatorio de dos lanchas amarradoras.
- 3.- En maniobras de amarre y desamarre se debe adicionar un tripulante a la dotación mínima de seguridad, quien aborda las boyas para enganchar o desenganchar las espías.

e.- Maniobra de corridas.

- 1.- Nave con máquinas en condición stand-by.
- 2.- Disponibilidad de amarradores.
- 3.- Uso obligatorio de práctico, excepto para Capitanes de naves de pabellón chileno autorizados por Resolución de la Autoridad Marítima.
- 4.- Uso obligatorio de una lancha de apoyo.
- 5.- Uso de un remolcador de apoyo a la maniobra, para los casos que se indican:
 - a) Naves con grúas por babor.
 - b) Naves con estructuras elevadas no móviles a babor sobre cubierta, que interfieran de alguna forma con el brazo mecanizado.
 - c) Naves de 170 a 213 metros de eslora, en la fase de corrida para el embarque en las bodegas 1 y 5.

f.- Apoyo de amarradores.

- 1.- Brazo Mecanizado SIT: Diez (10) amarradores, para maniobras de amarre y corridas para naves de bandera extranjera o nacional. Para maniobras de desamarre se requerirá de cuatro (4) amarradores cuando la tripulación de la nave sea inferior a 15 personas.
- 2.- En las maniobras, de amarra y corridas, los amarradores dispondrán de tres (3) equipos VHF portátil, para comunicación con el práctico. En naves de eslora superior a 220 metros de eslora dicha cantidad aumentará a cuatro (4) equipos VHF portátil.
- 3.- Durante las maniobras (amarre, desamarre, corrida) en el muelle deberá haber al menos 1 Supervisor y 4 amarradores con equipo portátil de VHF CH 06.

16.- Situaciones Especiales.

a.- Condición de tiempo variable.

Al presentarse marejadas que impidan la operación segura en el Terminal, la nave amarrada deberá suspender sus operaciones y desabracar; y si fuese necesario por seguridad, zarpar para fondearse a la gira, situación que determinará la Autoridad Marítima Local.

b.- Presencia de vientos y marejadas anormales.

Al presentarse dicho fenómeno que impidan efectuar las maniobras de amarre con seguridad, las naves deberán esperar tiempo favorable para efectuar dichas maniobras.

c.- Viento sobre 14 nudos, altura de la ola inferior a un metro.

La nave no podrá amarrar al Terminal. Las naves amarradas podrán continuar con la transferencia de carga, siempre y cuando ello no afecte la seguridad de las personas que participan en dicha transferencia y la de la nave. Esta condición será evaluada por la Autoridad Marítima, teniendo en cuenta las condiciones ambientales, la naturaleza de la carga y el pronóstico meteorológico.

d.- Condición de mal tiempo: Viento sobre 20 nudos, altura de la ola sobre 1,0 y hasta 1,5 metros.

Al establecerse esta condición las naves no podrán amarrar al terminal. Para las naves amarradas, no se autorizarán las corridas; se evaluará el comportamiento de ellas en el terminal y la existencia de riesgos para el personal que participa en la transferencia de carga. En caso que las medidas preventivas y métodos de trabajo correcto no aseguren la integridad del trabajador, se interrumpirá la descarga.

e.- Condición de temporal: Viento sobre 30 nudos o altura de la ola mayor a 1,5 metros.

Al establecerse esta condición las naves no podrán amarrar al terminal. La nave que esté amarrada deberá proceder a interrumpir la transferencia de carga e iniciar los preparativos para desamarrear, solicitando el servicio de practica a través de su agente de naves para desamarrear y fondear a la gira. Para el caso de tener que desamarrear con más de 30 nudos de viento y éste tenga componente Norte será necesario el apoyo de dos remolcadores para esta maniobra.

f.- Alerta de tsunami

En caso de recibir la nave una notificación de alerta de tsunami, directamente o a través de la Capitanía de Puerto de Tocopilla, ésta interrumpirá la transferencia de carga y dispondrá lo necesario para zarpar cuando se le ordene.

g.- Alarma de tsunami

En caso de recibir la nave una notificación de alarma de tsunami, directamente o a través de la Capitanía de Puerto de Tocopilla, ésta interrumpirá la transferencia de carga y dispondrá lo necesario para zarpar de inmediato.

17.- Otras Informaciones

- a.- Resoluciones SHOA que aprueban estudios oceanográficos y batimétricos: SHOA ORD. N° 13250/24/164 VRS., de fecha 21 de Noviembre de 2014.
- b.- Fecha de última batimetría: 21 de Noviembre de 2014, realizada por empresa Global Ingeniería Geomarítima para Terminal Servicios Integrales de Tránsito y Transferencia S.A.
- c.- Resolución que aprueba estudio de maniobrabilidad: D.I.M. y M.A.A. Ord. N°12.600/66 Vrs., de fecha 09 de enero de 2007.
- d.- Resolución que aprueba inspección Bienal del Terminal Marítimo Brazo Mecanizado S.I.T.: C.P. Tocopilla Ord. N° 12.600/130, del 09 de Noviembre de 2016.
- e.- Declaración de cumplimiento de la Instalación Portuaria N° 12.600/O-74/PBIP/19/2016 de fecha 28 de Septiembre 2016.

18.- Contactos

Capitanía de Puerto de Tocopilla

Domicilio legal : Barros Arana 1275.
Teléfono : +56 55 2813279.
Fax : +56 55 2813279.
E-mail : cptocopilla@directemar.cl
Página Web : www.directemar.cl

Terminal Marítimo S.T.I.

Domicilio legal : Arturo Prat 1060, Tocopilla.
Teléfono : +56 55 2414450.
Fax : +56 55 2414450.
E-mail : Jorge.tellez@sqm.com.
Página Web : www.sqm.com.

19.- Otras Informaciones de Interés

- a.- Las luces de enfilación y fondeo deberán estar encendidas a lo menos 30 minutos antes de las maniobras de amarre.
- b.- Las naves que deban hacer devolución de espías posterior al desatraque, será obligatorio fondear a la gira, con el objeto de hacer la entrega de las mismas en forma segura y minimizar riesgos de accidentes con lanchas fleteras y/o remolcadores que deban recibir dichas espías. En ningún caso se ocupará la lancha para el embarco y desembarco de práctico para estos efectos.
- c.- El área de maniobras debe estar despejada en todo momento, prohibiéndose utilizar esta área como zona de fondeo para embarcaciones.
- d.- El propietario y la empresa a cargo de la operación del Terminal será el responsable de la mantención, operatividad, limpieza y correcto pintado de las ayudas a la navegación y boyas utilizadas para las maniobras (enfilaciones de entrada, de corte o fondeo, balizas, boyas, etc.). El Terminal anualmente debe presentar un Plan de Mantención de las mismas.

C.P. TOC. ORDINARIO N° 12000/ 85 VRS.
DE FECHA: 13 DE NOVIEMBRE DE 2018.

- 11 -

DÉJESE SIN EFECTO, la Resolución C.P. TOC. Ordinario N° 12.000/84, de fecha 23 de octubre de 2018.

ANÓTESE y comuníquese a quienes corresponda para su conocimiento y cumplimiento.

(ORIGINAL FIRMADO)

**FRANCISCO CLAVERO ESPINOZA
TENIENTE SEGUNDO LT
CAPITÁN DE PUERTO DE TOCOPILLA
SUBROGANTE**

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- TERMINAL S.I.T.
- 2 - 5- AGENCIA DE NAVES LOCALES.
- 6.- C. J. IVa. Z.N.
- 7.- D.I.M. Y M.A.A.
- 8.- D.S. Y O. M.
- 9.- S.H.O.A.
- 10.- G.M. ANTOFAGASTA
- 11.- OFICINA DE PRÁCTICOS ANTOFAGASTA.
- 12.- ARCHIVO.