

# PÚBLICO

C.P. HUA. ORDINARIO N° 12.000/719

## RESOLUCIÓN DE HABILITACIÓN Y CONDICIONES DE OPERATIVIDAD DEL MUELLE MECANIZADO GUACOLDA II.

**HUASCO, 16 de diciembre de 2019**

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; el D.L. N° 2.222 de 1978 y sus modificaciones, Ley de Navegación; 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 de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República; el D.S. (M.) N° 2, de fecha 03 de enero de 2005, modificado por 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 06 de enero de 1992, Reglamento de 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 y Capitanías de Puerto de la República; la Circular Marítima D.G.T.M. Y M.M. ORD. N° A-31/002, de fecha 06 de diciembre de 2018, la Carta D.I.M. Y M.A.A. Ord. N° 12.600/03/1040, de fecha 07 de agosto de 2019; el Oficio Ord. DROP N° 483, de fecha 03 de diciembre de 2019, con Informe de fiscalización a obras ejecutadas por terceros; y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación vigente,

### R E S U E L V O:

**HABILÍTASE**, las condiciones de operación de la siguiente instalación portuaria:

**1.- Nombre del Puerto**

Terminal Marítimo Guacolda II.

**2.- Descripción General**

Muelle mecanizado de un sitio con un frente de atraque para naves mayores y se utiliza para la carga de minerales, principalmente embarque de pellets, pellets feed, pellets chips y sinter feed, contando. Este muelle no cuenta con molo de atraque

Cuenta con un nuevo diseño de brazo de carga, el cual ha sido aprobado por la Dirección de Obras Portuarias. El sistema mecánico para el embarque de hierro considera una torre de transferencia marítima, la cual, por medio de un chute telescópico, vierte la carga a la bodega de la nave con una capacidad nominal de 6.000 t/h.

**Ref.:** Carta SHOA N° 3211, edición 1994

### **3.- Ubicación Geográfica**

Se ubica en la Región de Atacama, en la ciudad de Huasco y a 4 cables al W de Punta Loros, para lo cual se debe tomar como referencia la carta SHOA N° 3211, en las siguientes coordenadas geográficas:

Latitud : 28° 28,5' S.  
Longitud : 071° 15,2' W.

### **4.- Propietario**

Compañía Minera del Pacífico S.A.  
Operador: Compañía Minera del Pacífico S.A.

### **5.- Estación de Prácticos**

Las naves deberán esperar embarcar los prácticos según corresponda, en la zona de espera de Prácticos que se indica a continuación:

- |                           |                          |
|---------------------------|--------------------------|
| a) Latitud: 28° 27' 16" S | Longitud: 71° 14' 36" W. |
| b) Latitud: 28° 27' 29" S | Longitud: 71° 14' 36" W. |
| c) Latitud: 28° 27' 29" S | Longitud: 71° 15' 00" W. |
| d) Latitud: 28° 27' 16" S | Longitud: 71° 15' 00" W. |

La estación de Prácticos, se encuentra al NE como a 7 cables de la baliza AIS-ATON Península Guacolda y en esta zona no se debe fondear, debiendo la nave recalar a la Estación de Prácticos a una velocidad **NO mayor a 1 Nudo.**

**Ref.:** Carta SHOA N° 3211, edición 1994.

### **6.- Zona de Fondeo a la Gira**

El área de fondeo a la gira será la formada por:

- |                            |                           |
|----------------------------|---------------------------|
| a) Latitud: 28°26'48.3" S. | Longitud: 071°13'21.3" W. |
| b) Latitud: 28°27'10.5" S. | Longitud: 071°13'21.3" W. |
| c) Latitud: 28°27'10.5" S. | Longitud: 071°13'54" W.   |
| d) Latitud: 28°27'42" S.   | Longitud: 071°14'27" W.   |
| e) Latitud: 28°27'42" S.   | Longitud: 071°14'43" W.   |
| f) Latitud: 28°27'03" S.   | Longitud: 071°14'12.6" W. |

**Ref.:** Carta SHOA N° 3211, edición 1994.

Fondo marino: Fango.

La profundidad del puerto, en general es moderada y pareja, puede un buque largar el ancla como a tres cables al NNE del Islote Cayo, en 24 a 26 metros de agua.

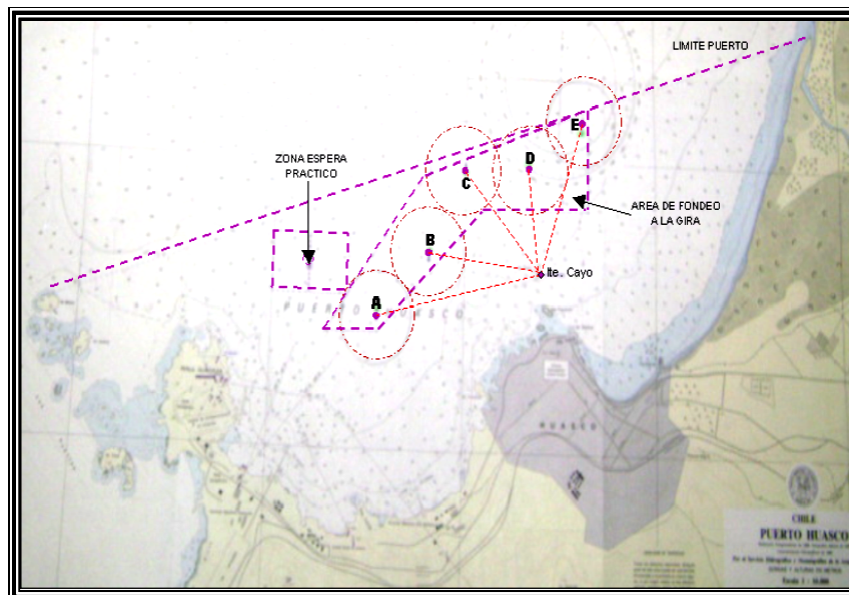
Sitios de Fondeo Habilitados:

Al interior del área de fondeo se habilitaron 05 sitios designados por letras y en coordinación con la oficina de Práctico local, lo anterior, con el propósito de mantener un orden y mejor control de las naves que fondean a la gira en dicha área.

Sitios de Fondeo por Latitud y Longitud:

Sitio Fondeo	Latitud	Longitud	Profundidad
“A”	28° 27' 40" S	071° 14' 27" W	70 Metros
“B”	28° 27' 21" S	071° 14' 11" W	66 Metros
“C”	28° 27' 01" S	071° 14' 02" W	64 Metros
“D”	28° 27' 06" S	071° 13' 38" W	41 Metros
“E”	28° 26' 51" S	071° 13' 24" W	39 Metros

Gráfica límite del Puerto, Estación Espera Práctico, Zona de Fondeo y Sitios de Fondeo a la Gira.



## 7.- Límites del Puerto

Línea que une la desembocadura del Río Huasco con el Islote Blanco.

Ref.: Carta SHOA N° 3211, edición 1994.

## 8.- Características Meteorológicas y Ambientales Generales del Puerto

- a) Dirección y orientación del viento : SW
- b) Dirección y orientación de la corriente : 0.15 m/s en direcciones E-NE y S-SW
- c) Altura de la ola : 0.5 mts
- d) Amplitud de la marea : 0.72 mts
- e) Tipo de fondo : Fango.

Ref.: Derrotero de la Costa de Chile, volumen 1, SHOA publicación 3001.

## 9.- Sitios y Frentes de Atraque

- a) **Extensión:** 100 metros con 2 dolphins de atraque separados por 85 metros, calculados para el roce de buques de hasta 208.000 DWT.
- b) **Orientación:** WNW (al 311°).
- c) **Boyas de Amarre:** 06 NR (tipo cilíndrica vertical, de color naranja internacional), Las boyas N° 21 y 22 son de 40 tons. y las boyas N° 24, 25, 26 y 27 son de 20 tons. y se encuentran situadas con respecto a baliza AIS-ATON Península Guacolda en:

Boya N° 21: al 123° y 597 mts.	L. 28°27'56,24" S.	G. 071°14'59,41" W.
Boya N° 22: al 124° y 985 mts.	L. 28°28'03,28" S.	G. 071°14'47,65" W.
Boya N° 24: al 129° y 1143 mts.	L. 28°28'09,16" S.	G. 071°14'45,36" W.
Boya N° 25: al 134° y 964 mts.	L. 28°28'07,46" S.	G. 071°14'52,42" W.
Boya N° 26: al 139° y 721 mts.	L. 28°28'03,23" S.	G. 071°15'00,36" W.
Boya N° 27: al 135° y 607 mts.	L. 28°27'59,48" S.	G. 071°15'01,95" W.

- d) **Ductos:** No cuenta con ductos.
- e) **Cintas Transportadoras:** 01 NR., que permite el embarque de mineral de hierro, desde las canchas de acopio a la nave a través de una torre cargadora

## 10.- Terminales Marítimos

La Instalación Portuaria no cuenta con líneas de transferencia de combustible.

## 11.- Condiciones Límites para las Naves

- Eslora máxima : 300 metros.
- Calado máximo : 20.6 metros.
- Manga máxima : 50 metros.
- Desplazamiento máximo : 229.041 toneladas.

## 12.- Condiciones Específicas de Operación en la Instalación Portuaria

- a) Atraque, desatraque, amarre, largada y fondeo: tiempo promedio de la maniobra de atraque y amarre es de 2 horas; tiempo promedio de la maniobra de desamarre y zarpe es de 1 hora. Las maniobras se efectúan con dos Prácticos para naves mercantes con eslora igual o superior a 220 mts. y con asistencia de dos remolcadores con una potencia de 40 toneladas de tiro y dos lanchas de amarre.

Para atracar al muelle, los buques deben preparar el castillo y toldilla, con las espías requeridas en la presente resolución, además deben preparar para usar el ancla de estribor, la que debe arriarse a la pendura.

- b) Corridas de Naves: Sí autorizadas. Se podrán efectuar usando las máquinas propulsoras de la nave o usando sólo los cabos, en condiciones normales de viento no se usará remolcador.

c) Bandas de atraque:

Babor con su proa al NW.

d) Maniobras simultáneas:

Limitadas por la distancia con Muelle Mecanizado Guacolda I.

e) Maniobra de abarloamiento:

No permite maniobra de abarloamiento.

f) Rancho de naves:

No posee capacidad de entrega de agua ni combustibles.

g) La nave deberá contar con los siguientes elementos de amarre:

- Dos anclas con un mínimo de 13 paños de cadena cada una al costado contrario de la banda de atraque.
- Espías: 06 de 220 metros de largo como mínimo cada una a proa y 06 de 220 metros de largo como mínimo cada una a popa. En caso de requerir espías de mayor longitud para naves de menor eslora o para corridas de naves, la agencia deberá proveerlas, por el medio que sea necesario, para brindar seguridad de la amarra, las cuales deberán ser de una pieza, sin ayustar o unir.
- Para naves de eslora de hasta 200 metros, las espías deberán tener un MBL de 741 kN; y para naves de eslora entre 201 metros y hasta 300 metros, deberán tener un MBL de 1080 kN, conforme a lo aprobado en la Adenda de Estudio de Maniobrabilidad IT-MN-19328-101 Rev.1, de octubre de 2019.
- En caso de que la nave requiera hacer uso de espías adicionales, de apoyo o para lograr el amarre seguro, estas deberán ser entregadas por quien corresponda con la nave fondeada a la gira, antes de su aproximación al frente de atraque y una vez esta sea recibida. Cuando las espías facilitadas sean devueltas, también se realizará con la nave fondeada a la gira y el despacho de la nave será a la gira.
- Las espías de amarre deberán estar certificadas para su uso.
- Las espías no podrán ayustarse ni amarrarse de ninguna forma para su uso.
- Las espías que sean facilitadas por la agencia o terceros deberán ser inspeccionadas visualmente antes de ser recibidas por la nave e informar al Práctico el resultado de la inspección efectuada, debiendo ser certificadas trimestralmente para mantener su uso.

### 13.- Ayudas a la Navegación

**Tipo:** Enfilaciones de aproximación y fondeo.

**Características:** Panel de fibra, dimensión 2.90 metros de alto por 1.80 metros de ancho, color blanco con un rombo central de color rojo y su dimensión es de 1 M<sup>2</sup>.

**Ubicación:** Demarcaciones y distancias referidas a baliza AIS-ATON Península Guacolda, según se indica a continuación:

N° Orden y N° Intern.	Nombre y lugar	Posición	Descripción de la estructura altura y tipo de señal (metros).	Datos complementarios de las características luminosas, sectores señales de niebla etc.
106-2 (común)	Enfilación de aproximación Terminal Marítimo Península Guacolda II. Anterior N° 1.	L. 28°28,1' S G. 71°15,1' W	Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel de fibra de vidrio blanco, con un rombo central de color rojo. Altura = 10 metros	De noche exhibe tres luces verticales rojas fijas. Luz eléctrica particular.
106-2A (común)	Posterior N° 2.	Al 224° y a 80m de la anterior N° 1	Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel de fibra de vidrio blanco, con un rombo central de color rojo. Altura = 10 metros	De noche exhibe tres luces verticales verdes fijas. Luz eléctrica particular.
106-2B (común)	Posterior N° 3.	Al 206° y 90 m de la anterior N° 1	Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel metálico blanco, con un rombo central, con franjas transversales de colores rojos y blancos. Altura = 4,8 metros.	De noche exhibe tres luces verticales verdes fijas. Luz eléctrica particular.
106-3	Enfilación de Fondeo Terminal Marítimo Península Guacolda II, (Sector Ex - Terminal Santa Bárbara). Anterior (común)	L. 28°28,3' S G. 71°14,1' W	Torre esquelética de fierro, en su parte superior un panel rectangular blanco de 1,5 x 3,0 metros, con un rombo naranja al centro. Altura = 14 metros.	De noche exhibe una luz vertical verde fija. Luz eléctrica particular.
106-3A	Posterior.	Al 132° y a 325 mts. de la Anterior (común)	Torre esquelética de fierro, en su parte superior un tablero blanco, con un rombo de color rojo al centro. Altura = 8 metros.	De noche exhibe tres luces luz verticales verdes fijas. Luz eléctrica particular. Enfiladas al 132°.
106-4	Enfilación de Fondeo Terminal Marítimo Península Guacolda II, (Al SW de Punta Loros). Anterior N° 1.	L. 28°28,3' S G. 71°14,6' W	Torre esquelética de fierro, en su parte superior un tablero blanco, con un rombo de color rojo al centro. Altura = 10 metros.	De noche exhibe tres luces luz verticales rojas fijas. Luz eléctrica particular.
106-4A	Posterior N° 2.	Al 145° y a 80 mts. de la Anterior N° 1	Torre esquelética de fierro, en su parte superior un tablero blanco, con un rombo de color rojo al centro. Altura = 10 metros.	De noche exhibe tres luces verticales verdes fijas. Luz eléctrica particular. Enfiladas al 145°.

**Ref.:** Carta SHOA N° 3211, edición 1994.

Derrotero de la Costa de Chile, volumen 1, SHOA Publicación 3001.

#### **14.- Limitaciones Operacionales**

- a) Maniobras diurnas y nocturnas: Sin limitaciones.
- b) Dirección y velocidad máxima del viento, en nudos para las siguientes maniobras y operaciones:
  - Dirección : Cualquiera.
  - Maniobras de atraque / amarre : Menor a 15 nudos.
  - Maniobras de desatraque / desamarre : Menor a 15 nudos.
  - Permanencia : Menor a 35 nudos.
  - Ejecución de faenas de carga y descarga : Menor a 25 nudos.
- c) Dirección y velocidad máxima de la corriente para las siguientes maniobras y operaciones:
  - Maniobras de atraque / amarre : Menor a 0.4 nudos.
  - Maniobras de desatraque / desamarre : Menor a 0.4 nudos.
  - Permanencia en el muelle mecanizado : No afectan.
  - Ejecución de faenas de carga y descarga : No afectan.
- d) Dirección y altura máxima de la ola, en metros para las siguientes maniobras y operaciones:
  - maniobras de atraque / amarre : Menor a 0.5 metros.
  - Maniobras de desatraque / desamarre : Menor a 0.5 metros.
  - Permanencia en el muelle mecanizado : No afectan.
  - Ejecución de faenas de carga y descarga : No afectan.
- e) Visibilidad : 3 kilómetros.

**Ref.:** Carta SHOA N° 3211, edición 1994.

Derrotero de la Costa de Chile, volumen 1, SHOA Publicación 3001.

#### **15.- Servicios de Apoyo a las Maniobras**

##### **a) Cartas Náuticas**

SHOA N° 3211, edición 1994 y Derrotero de la Costa de Chile, volumen 1, SHOA publicación 3001.

##### **b) Uso de Prácticos**

- El practicaaje es obligatorio para todas las naves nacionales y extranjeras, con excepción de las naves nacionales cuyo Capitán posea resolución para efectuar maniobras sin Práctico, previa autorización del propietario de la instalación portuaria, tanto para efectuar maniobras de habilitación como maniobras posteriores a la emisión de la Resolución de Habilitación.
- Para corridas de naves en el Terminal Marítimo Guacolda II, igual o superiores a 50 metros de eslora, será obligatoria la participación de un Práctico de Puerto.

- Para el atraque y desatraque de naves de eslora igual o superior a 220 metros, se usarán dos Prácticos.
- Para la seguridad de las maniobras de practicaje, el terminal marítimo deberá contar con elementos de apoyo como anemómetro y correntómetro, a fin de corroborar los límites operacionales fijados en el Estudio de Maniobrabilidad.

**c) Uso de Remolcadores**

El uso de remolcador será obligatorio para maniobras de atraque y desatraque con naves de eslora superior a 160 metros., con 02 remolcadores de 40 toneladas de bollard pull cada uno, como mínimo, pudiendo reducirse a un remolcador para el caso del desatraque de naves de eslora iguales o inferiores a 220 metros, siempre que cuenten con bowthruster operativo y que el viento no supere los 15 nudos.

**d) Lanchas de Amarre**

- Es obligatorio el uso de dos lanchas de amarre provistas de equipos de seguridad para la tripulación, además deben contar con un equipo de comunicaciones base (Estación Móvil Marítimo) VHF, con los canales de enlace y trabajo con prácticos asignados.
- Las lanchas de amarre deberán contar con su dotación mínima de seguridad, más 02 personas que posean matrícula de Trabajador Portuario para efectuar las maniobras de amarre, desamarre y corridas de naves.
- Para la maniobra de atraque y desatraque de naves de hasta 110 metros de eslora, se podrá utilizar una sola lancha de amarre con un andar superior a 10 nudos.

**e) Personal de Amarradores a Bitas**

El Terminal Marítimo no cuenta con bitas, solo boyas de amarre, para lo cual, será necesario el siguiente personal:

- Nave mayor de 220 metros de eslora: 08 amarradores y 01 supervisor.
- Nave menor de 220 metros de eslora: 06 amarradores y 01 supervisor.

**16.- Situaciones Especiales**

**a) Acciones ante Anuncio de Mal Tiempo:**

- Mantener escucha permanente en canal 16 VHF en espera de las instrucciones que entregará la Autoridad Marítima.
- Conforme se anuncien las condiciones de tiempo se suspenderán las faenas marítimas portuarias.
- Deberá recogerse la tripulación de la nave a bordo lo más pronto sea posible.
- La nave deberá tener maquinas listas para zarpar en caso de tener que salir a capear a la gira, constituyéndose el Práctico de Puerto a bordo, cuando la Autoridad Marítima así lo disponga.



**b) Acciones ante Condición de Tiempo Variable:**

- La Agencia Naviera deberá adoptar las medidas necesarias para mantener la seguridad de la nave representada (reforzar amarras, mantener contacto permanente con el Capitán de la nave, etc.).
- Las naves mercantes se mantendrán en escucha permanente en canal 16 VHF y mantener las máquinas listas a zarpar a la gira en caso de tener que capear condiciones.

**c) Acciones ante Condición de Mal Tiempo:**

**1) Viento entre 25 a 40 nds., con excepción de vientos de componente Norte:**

- Se suspenderán inmediatamente todas las faenas de la nave atracada al terminal marítimo, procediendo a desembarcar al personal de Trabajadores Portuarios.
- Nave atracada deberá reforzar espías y mantener las máquinas listas a zarpar, en caso que sea necesario, por seguridad de la nave y del terminal marítimo.

**2) Viento de componente Norte superior a 25 nds.**

En condición de Mal Tiempo con viento de componente Norte, superior a 25 nudos, la nave que se encuentra atracada deberá zarpar inmediatamente, objeto capear temporal en alta mar. Esta maniobra la ejecutará el Práctico asignado con apoyo de remolcadores.

**d) Acciones ante Condición de Temporal:**

- Esta condición regirá a contar de vientos superiores a 40 nds., con excepción de vientos de componente Norte.
- Se tomarán las mismas acciones de seguridad detalladas en la letra c).
- Quedará prohibido todo movimiento de naves mayores y menores en la Bahía, quedando las maniobras de corridas de nave suspendidas.

**e) Acciones ante condición de Marejadas:**

- La Agencia Naviera deberá adoptar las medidas necesarias para mantener la seguridad de la nave representada (reforzar amarras, mantener contacto permanente con el Capitán de la nave, etc.).
- Nave atracada deberá reforzar espías y mantener las máquinas listas a zarpar, en caso que sea necesario, por seguridad de la nave y del terminal marítimo.

**17.- Otras Informaciones**

**a) Aprobación de Estudios Oceanográficos y Batimétricos.**

- Resolución SHOA N° 13.250/27, de marzo del año 1994.

**b) Aprobación de Estudio de Maniobrabilidad**

- D.I.M. Y M.A.A. ORDINARIO. N° 12.600/431/VRS, del 13 de abril de 2003, aprueba Estudio de Maniobrabilidad.
- D.I.M. Y M.A.A. ORDINARIO. N° 12.600/03/1450/VRS, de fecha 30 de octubre de 2019, aprueba adenda y actualización de Estudio de Maniobrabilidad, IT-MN-19328-101 Rev. 1 Terminal Marítimo Guacolda II, Huasco.

**18.- Contactos**

**Capitanía de Puerto de Huasco**

Fono: (51) 2531011 / (51) 2531487

Correo electrónico: [cphusco@directemar.cl](mailto:cphusco@directemar.cl)  
[despachonavehso@directemar.cl](mailto:despachonavehso@directemar.cl).

**Compañía Minera del Pacífico S.A.**

Jefe de Puerto: Sr. Julio Madina Agüero

Correo electrónico: [jmadina@cmp.cl](mailto:jmadina@cmp.cl)

Fono: +56 51 2665908

Fono: +56 51 2665904 (Secretaría)

Fono: +56 51 2665886

**19.- Otras informaciones que el Capitán de Puerto estima de interés**

- a) Todo movimiento en las naves deberá ser informado y autorizado por la Capitanía de Puerto de Huasco.
- b) Todo accidente que se produzca en el muelle mecanizado durante las maniobras de atraque, estadía o desatraque de las naves será informado de inmediato a esta Capitanía de Puerto, indicando los accidentados y un detalle completo de lo ocurrido.
- c) Los cortes de espías de las naves durante las maniobras y/o estadía de la nave, deben ser informados de inmediato a esta Autoridad Marítima, mencionando si hubo o no accidentados.
- d) Dotación de Prácticos, lanchas de amarre, lancha de Prácticos y remolcadores:
  - Dotación de Prácticos: 02 Prácticos de Puerto Autorizados.
  - 02 Remolcadores de Alta Mar que cubren las necesidades del puerto.
  - 02 lanchas de Prácticos, las que operan también como lanchas de amarre.
- e) Todas las naves que fondeen a la gira en espera de sitio, deberán realizarlo en el área determinada para tal efecto y solicitarán la autorización correspondiente a la Capitanía de Puerto de Huasco en forma radial o a través de sus Agencias de Naves, debiendo posteriormente indicar su posición final de fondeo por la misma vía, señalando demarcación y distancia respecto del Faro Islote Cayo, como también paños de cadena en el agua y radio de borneo.
- f) En toda ocasión que se presente condiciones de tiempo variable, mal tiempo o temporal la agencia deberá disponer de todos los servicios tendientes a dar una mayor seguridad a las naves atracadas o cuando estas deban zarpar para fondear a la gira, como ser: remolcador de puerto, dotación de seguridad a bordo y tener máquinas listas a zarpar.

- g) Antes de la recalada de una nave, la instalación portuaria deberá mantener sus boyas limpias, sin superficies resbaladizas y en buen estado de mantenimiento, como también con sus barandas de seguridad respectivas, para el personal de amarradores.
- h) Todas las maniobras que se soliciten a la Capitanía de Puerto y que digan relación con las maniobras de atraque y desatraque, corridas igual o superiores a 50 mts. abastecimiento de víveres, firmas de contrato de embarco, faenas de transferencia de combustibles, trabajos a bordo, mercancías peligrosas y otro tipo, entre otras, deberán ser solicitadas por la agencia de la nave involucrada, a través de la página web [www.directemar.cl](http://www.directemar.cl) opción servicio solicitudes de agentes de naves (SIAN), con un mínimo de 02 hrs. de anticipación.
- i) Toda nave que recale al Puerto de Huasco, deberá estar provista de la Carta de Navegación (formato de papel) SHOA N° 3211. De no contar con esta, deberá ser provista por la Agencia de Naves respectiva, antes de ingresar a Zona de espera de Prácticos.
- j) Para maniobras nocturnas se deben encontrar iluminadas y operativas todas las enfilaciones.
- k) Durante maniobras de atraque, desatraque o corridas, el Shiploader deberá encontrarse en posición de parqueo, manteniendo despejado el frente de atraque para una aproximación y maniobra segura para la nave.
- l) La totalidad de las boyas deben estar iluminadas.

**DÉJASE**, sin efecto la resolución C.P. HUA ORD. N° 12.600/29, de fecha 21 de noviembre 2018.

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

**FIRMADO**

**LORENZO PANES RAMÍREZ**  
**CAPITÁN DE CORBETA OM LT**  
**CAPITÁN DE PUERTO DE HUASCO**

**DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- TERMINAL MARÍTIMO GUACOLDA II
- 2.- AGUNSA S.A.
- 3.- B&M S.A.
- 4.- ULTRAMAR LTDA.
- 5.- C.J. Ia. Z. N.
- 6.- D.I.M. y M.A.A.
- 7.- D.S. y O. M.
- 8.- S.H.O.A.
- 9.- G.M. CAL.
- 10.- OFICINA PRÁCTICOS.
- 11.- ARCHIVO.