

**ARMADA DE CHILE**  
DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO  
MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE

# PÚBLICO

D.G.T.M. Y M.M. ORD. EXENTA N° 12600/220 VRS.

APRUEBA CIRCULAR DE LA DIRECCIÓN GENERAL  
DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA  
MERCANTE, ORDINARIO N° 0-80/024.

VALPARAÍSO, 14 de mayo de 2018.

**VISTO:** lo dispuesto en el artículo N° 40 del D.S. N° 2.222, de 1978 “Ley de Navegación”; la Directiva J-03/001, aprobada por resolución D.G.T.M. y M.M. Ordinario N° 12600/438 Vrs., de fecha 26 de junio de 2008; el artículo N° 25 letra b) del Reglamento de Practicaje y Pilotaje, aprobado por D.S.(M) N° 397, de fecha 08 de mayo de 1985 y teniendo presente las atribuciones que me confiere la reglamentación vigente,

## **RESUELVO:**

- 1.- **APRUÉBASE** la Circular que establece el procedimiento estándar para las comunicaciones con remolcadores en maniobras de puerto.

## **CIRCULAR D.G.T.M. Y M.M. ORDINARIO N° O-80/024**

---

**OBJ.: ESTABLECE PROCEDIMIENTO ESTÁNDAR PARA LAS COMUNICACIONES CON REMOLCADORES EN MANIOBRAS DE PUERTO.**

---

### **I.- INFORMACIONES.**

#### **A.- Generalidades.**

- 1.- Como resultado del incremento de las cargas que se transportan por mar, se ha producido un aumento en el tamaño de las naves y de la calidad de los remolcadores usados para apoyar las maniobras al interior de un puerto.

- 2.- El apoyo que hoy prestan los remolcadores requiere de una comunicación sin interferencias y de un procedimiento de comunicaciones que permita el trabajo en equipo del práctico con el Capitán del remolcador, condición necesaria para lograr el éxito en labores de apoyo en puerto.

**B.- Referencias.**

- 1.- Cartilla “Radio Telefónica del Servicio Móvil Marítimo”, TM-21, D.O. Nº 43.176, de fecha 11 de febrero de 2022.
- 2.- TUG. USE IN PORT a practical guide. Captain Henk Hensen FNI, the Nautical Institute 2<sup>nd</sup> edition 2003.
- 3.- Cartilla “Maniobra de Naves”, Boris Kopaitic W., Humboldt Marine Training.
- 4.- Cartilla “Maniobras con Remolcadores”, Boris Kopaitic W., Humboldt Marine Training.

**II.- INSTRUCCIONES.**

**A.- Comunicaciones.**

- 1.- La cartilla citada en 1.- de la referencia, establece los siguientes canales de VHF para uso de los Prácticos de Puerto:

Canal	Frecuencia Mhz	Uso
8	156.400	Exclusivo entre Barcos – Pr. de Puerto
11	156.550	Operaciones Portuarias – Pr. de Puerto
68	156.425	Operaciones Portuarias – Pr. de Puerto
69	156.475	Operaciones Portuarias – Pr. de Puerto
71	156.575	Operaciones Portuarias – Pr. de Puerto
74	156.725	Prácticos de Puerto

- 2.- Las Gobernaciones Marítimas deberán:
- a.- Considerando la necesidad de canales para uso exclusivo de los prácticos en sus respectivas jurisdicciones, una vez publicada la presente Circular, coordinar con las Capitanías de Puerto contiguas la distribución de estos, de modo de evitar interferencias mutuas.
  - b.- Disponer los canales a emplear por los prácticos, remolcadores, amarradores y lanchas de amarre y/o transferencia en los puertos de su dependencia.
  - c.- Establecer controles de modo de mantener la exclusividad de empleo de estos canales y al mismo tiempo, velar que las transmisiones en la frecuencia 156.800 MHz (canal 16), se reduzcan al mínimo, a fin de facilitar la recepción de las llamadas de socorro.

**B.- Normas base en el empleo de remolcadores.**

- 1.- Sin perjuicio de la responsabilidad que asiste al Capitán por la seguridad de su nave, ha de tenerse presente que éste deposita su confianza en los conocimientos y experiencia del práctico, quien debe juzgar y actuar en consecuencia.
- 2.- El práctico debe dar órdenes precisas a los remolcadores en un lenguaje que no se preste a confusiones.
- 3.- El Capitán del remolcador debe cumplir las órdenes, no permitiéndose interpretaciones o intentos de parte de este, de ayudar al Práctico.
- 4.- La comunicación debe realizarse en lazo cerrado, por lo que el práctico deberá exigir la repetición de la orden dada por parte del Capitán del remolcador.

**C.- Nombre de los remolcadores.**

- 1.- Durante una maniobra, los remolcadores deben ser nombrados utilizando números que van desde el de más a proa hasta el de más a popa, comenzando por el uno, dos, tres, cuatro y cinco.
- 2.- En el caso de utilizar dos remolcadores trabajando al costado de la nave, el de proa es el dos y el de popa el tres.
- 3.- Si se utiliza solo uno a popa, será denominado cuatro y así dependiendo del número de remolcadores a ser usados y la posición de trabajo que se le asigne ( Anexo "A").

**D.- Trabajo a realizar por los remolcadores.**

**Tipos de apoyo que puede prestar un remolcador:**

- a.- Al costado de la nave.  
Empujar o carnerear.  
Tirando de la línea.
- b.- A proa de una nave.  
Tiro directo.
- c.- A popa de una nave.  
Tiro directo.  
Tiro indirecto.  
Poder indirecto.  
Detención transversal.

**E.- Órdenes a los remolcadores.**

- 1.- Las órdenes para los remolcadores que trabajan tomados de la boca de tinaja o desde el espejo de la nave (1 y 4) deben ser:

Orden	Significado
Tiro directo en línea	Remolcar directo por la proa.

Tiro directo a XX° por babor o estribor      Remolcar a babor o estribor abierto a XX° respecto línea de crujía.

Tiro directo a 90° babor o estribor      Remolcar por babor o estribor a 90° respecto de línea de crujía

La orden debe contener la identificación del remolcador; el trabajo a realizar; la banda a la que deberá trabajar respecto a la nave; el ángulo de trabajo al que deberá trabajar respecto a la línea de crujía de la nave y el porcentaje del acelerador requerido de 0% a 100% o las toneladas de tiro.

2.- La órdenes para los remolcadores que trabajan al costado de la nave deben ser:

Orden	Significado
Apoya	Carnerear, empujar.
Atrás	Remolcar, tirar del cabo.
Para	Parar las máquinas y acompañar a la nave
Para y mantenga	Parar las máquinas y mantener la posición sin trabajar. Esto se ordenará cuando el práctico tiene planificado usar el remolcador en la misma posición dentro de un corto tiempo.

Estas órdenes deben contener la identificación del remolcador con su número 2 ó 3; el trabajo a realizar; ángulo de trabajo al que deberá trabajar respecto a la línea de crujía de la nave. Si el maniobrista no lo indica, el ángulo de trabajo con respecto al casco será de 90°, porcentaje del acelerador requerido de 0% a 100% o las toneladas de tiro o empuje.

Preventivamente se les podrá indicar “listo a dar atrás” o “tezar los cabos”, “listo a apoyarse”.

III.- **ANEXOS:**

- “A” : Identificación de los remolcadores.  
“B” : Órdenes a los remolcadores.

- 2.- **ANÓTESE**, comuníquese y publíquese en el Diario Oficial de la República, extracto de la presente resolución.

**(ORIGINAL FIRMADO)**

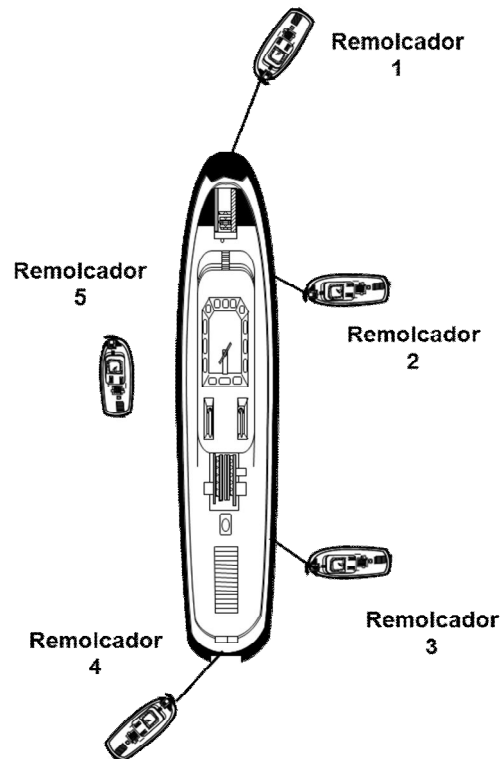
**GUILLERMO LÜTTGES MATHIEU  
VICEALMIRANTE  
DIRECTOR GENERAL**

**DISTRIBUCIÓN:**

- 1.- D.I.M. Y M.A.A.
- 2.- D.S. Y O.M.
- 3.- ASOC. PRÁCTICOS DE PUERTO A.G.
- 4.- D.G.T.M. Y M.M. (DEPTO. JURÍDICO)

ANEXO "A"

IDENTIFICACIÓN DE LOS REMOLCADORES



VALPARAÍSO, 14 de mayo de 2018.

(ORIGINAL FIRMADO)

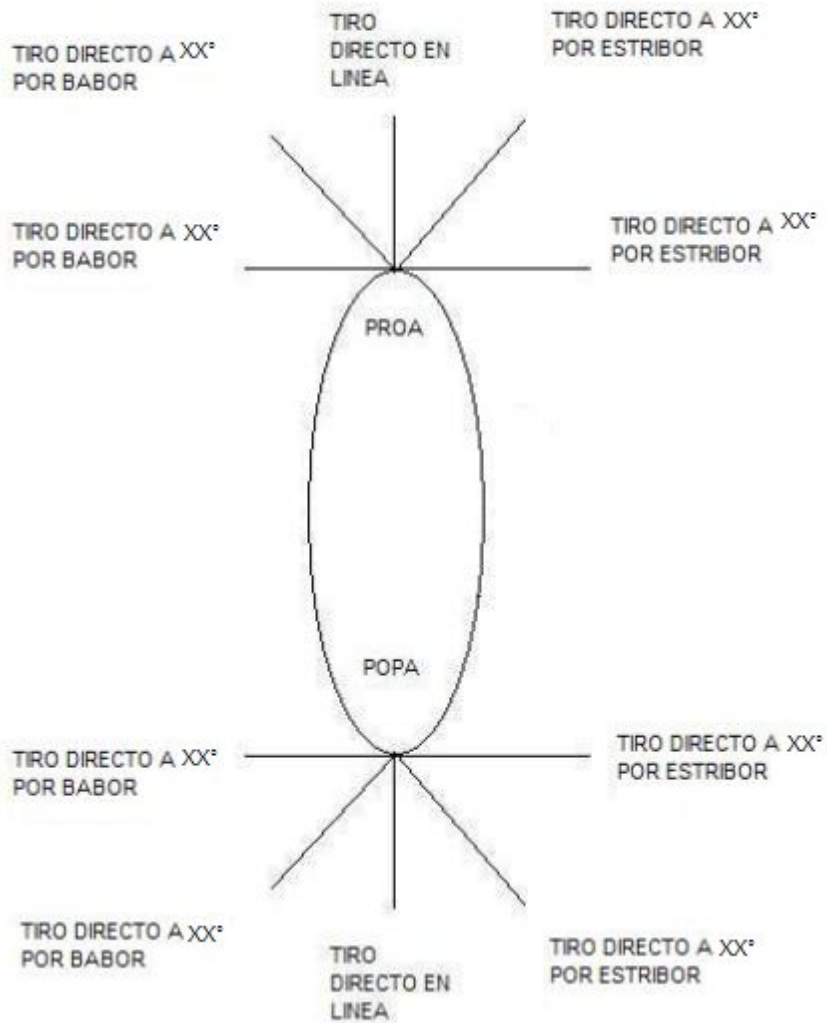
**GUILLERMO LÜTTGES MATHIEU**  
**CONTRAALMIRANTE**  
**DIRECTOR GENERAL**

DISTRIBUCIÓN:  
IDEM DOCTO. BÁSICO.

**ANEXO "B"**

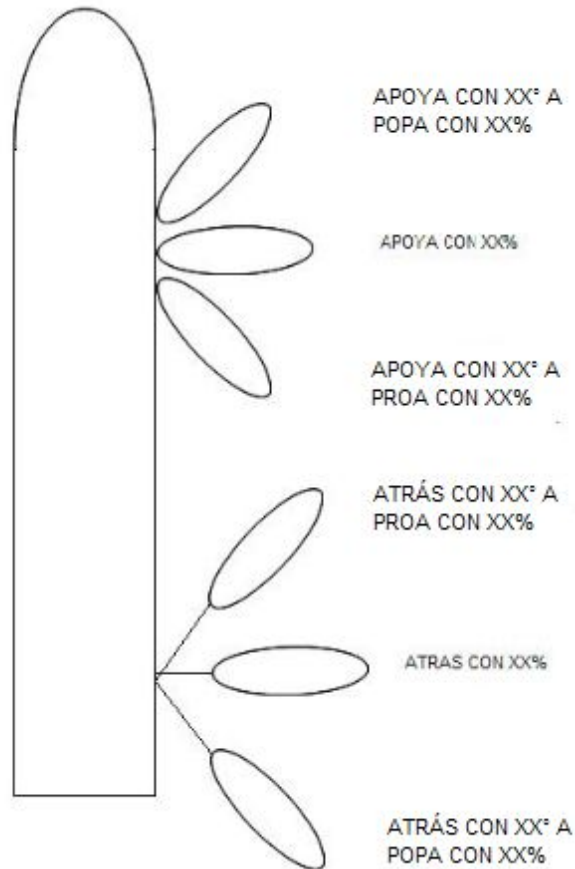
**ÓRDENES A LOS REMOLCADORES**

**1.- REMOLCADORES 1 Y 4:**





2.- **REMOLCADORES 2 Y 3:**



VALPARAÍSO, 14 de mayo de 2018.

(ORIGINAL FIRMADO)

**GUILLERMO LÜTTGES MATHIEU  
CONTRAALMIRANTE  
DIRECTOR GENERAL**

**DISTRIBUCIÓN:**  
IDEM DOCTO BÁSICO.