

CIRCULAR MARÍTIMA DE LA CAPITANÍA DE PUERTO DE SAN ANTONIO
N° 12.010/_11_/2012

OBJ.: Establece programa de entrenamiento a desarrollar por los prácticos habilitados de San Antonio en MITAGS-Baltimore para maniobrar naves de 363 Mts. de eslora en el Sitio N° 1 y de 294 Mts. de eslora en el Sitio N° 2, habiendo una nave de 337 Mts. de eslora atracada en el Sitio N° 1.

REF.: a) D.I.M. y M.A.A. Ord. N° 12.600/03/1154/Vrs., de fecha 16 de Octubre de 2012.
b) C.P.S.A. Ord. N° 12.600/225/Vrs. de fecha 16 de Octubre de 2012.

I.- INFORMACIONES.

- A.- Por resolución citada en a) de la referencia se aprobó provisoriamente el “Estudio de Maniobrabilidad para naves de 363 Mts. de eslora en el Sitio N° 1 y de 294 Mts. de eslora en el Sitio N° 2, Puerto de San Antonio” (IMSI-HRWEX6826 Rev. 02, OCT-2012), elaborado por la empresa consultora Good Side Marine Ltda. y presentado por San Antonio Terminal Internacional (S.T.I.), estableciendo las condiciones de operación durante el período de pruebas, equivalente a la recalada de 4 naves de 363 y 294 Mts. de eslora a los sitios N° 1 y 2, respectivamente.
- B.- Por resolución del epígrafe c), se habilitó provisoriamente la operación del sitio N° 1 con naves de 338 a 363 Mts. de eslora, estableciendo las condiciones de operación que se detallan en el Anexo “A”.
- C.- El citado Estudio de Maniobrabilidad establece la necesidad que los prácticos y patrones realicen un período de reentrenamiento antes de operar estas naves.
- D.- Para que el entrenamiento sea efectivo, éste debe realizarse en conjunto prácticos y patrones y en un simulador de prueba para que ambos perciban en un escenario lo más próximo a la realidad posible los efectos de las distintas fuerzas actuando sobre la nave y los tiempos disponibles debido al tamaño de éstas y los espacios de maniobra existentes.
- E.- San Antonio Terminal Internacional coordinó la realización del entrenamiento para los prácticos y patrones de San Antonio en el Maritime Institute of Thechnology and Graduate Studies (MITAGS) en Baltimore, Maryland, Estados Unidos de Norteamérica, entre el 10 y 14-SEP-2012 para el primer grupo y entre el 10 y 14-DIC-2012 para el segundo.
- F.- Es necesario definir con anticipación los objetivos del entrenamiento a realizar, así como su programa y forma de evaluación, a fin de poder evaluar posteriormente su cumplimiento.

II.- EJECUCIÓN.

- A.- El entrenamiento tendrá como objetivo:
 - 1.- Desarrollar destreza en prácticos y patrones de remolcador para la segura maniobra de naves de 363 Mts. de eslora hacia y desde el Sitio N° 1 del puerto de San Antonio, dentro de los límites operacionales fijados para ello.

- 2.- Desarrollar destreza en prácticos y patrones de remolcador para la segura maniobra de naves de 294 Mts. de eslora hacia y desde el Sitio N° 1 del puerto de San Antonio, existiendo una nave de 337 Mts. de eslora atracada en este último y dentro de los límites operacionales fijados para ello.
 - 3.- Responder con seguridad y eficiencia frente a emergencias que pudieran producirse durante la ejecución de las maniobras.
- B.- El entrenamiento consistirá en la realización de maniobras con las naves de diseño y los límites operacionales fijados para su ejecución, conforme a la descripción que se adjunta como Anexo "B".
 - C.- El programa de entrenamiento a realizar se adjunta como Anexo "B".
 - D.- Para las maniobras de naves de 363 Mts. L.O.A. los remolcadores N° 1 y 4 serán tripulados por patrones de San Antonio. Por su parte, para las maniobras de naves de 294 Mts. L.O.A. éstos tripularán los remolcadores N° 2 y 4.
 - E.- Se deberá producir una rotación de los prácticos y patrones, de manera que todos completen igual cantidad de maniobras en el simulador. Para el caso de los patrones de remolcador, resulta importante que la rotación además considere las distintas posiciones en que son operados.
 - F.- Las maniobras serán evaluadas para los prácticos y patrones, conforme a los formatos de evaluación que se adjuntan en el Anexo "C".
 - G.- San Antonio Terminal Internacional deberá adoptar las medidas pertinentes para que el puerto de San Antonio se encuentre representado antes de iniciar el entrenamiento, de la manera más próxima a la realidad que sea posible (obras, infraestructura, batimetría, corrientes, vientos, marejada, luz y oscuridad, señalización marítima, etc.).
 - H.- De la misma forma, S.T.I. deberá verificar, previo al inicio del entrenamiento, que las características de las naves a maniobrar coincidan exactamente con las naves de diseño consideradas en el correspondiente Estudio de Maniobrabilidad.

San Antonio, 29 de Noviembre de 2012.

FIRMA DIGITAL

**HENRY CAMOUSSEIGHT VARAS
CAPITÁN DE CORBETA LT.
CAPITÁN DE PUERTO DE SAN ANTONIO**

DISTRIBUCION:
Al reverso.

DISTRIBUCION:

- 1.- D.S.O.M.
- 2.- D.I.M. y M.A.A.
- 3.- G.M.S.A.
- 4.- E.P.S.A.
- 5.- S.T.I.
- 6.- Oficina de Prácticos SNO.
- 7.- AGENTAL LTDA.
- 8.- ULTRAMAR LTDA.
- 9.- SAAM S.A.
- 10.- R.A.M. "PEQUÉN".
- 11.- R.A.M. "CHORLO".
- 12.- R.A.M. "COLICO".
- 13.- R.A.M. "PUELO"
- 14.- ARCHIVO/

ANEXO "A"

CONDICIONES DE OPERACIÓN PARA NAVES DE 363 Y 294 MTS. DE ESLORA OPERANDO EN LOS SITIOS N° 1 Y 2 DEL PUERTO DE SAN ANTONIO, RESPECTIVAMENTE

A.- Características límite para las naves:

CARACTERÍSTICAS DE LA NAVE	SITIO N° 1	SITIO N° 2
ESLORA	363 Mts.	294 Mts.
MANGA	45,6 Mts.	32,2 Mts.
CALADO	<ul style="list-style-type: none">• 13,5 Mts. desde el extremo Norte del frente de atraque de S.T.I. hasta la Bitá N° 18 más 15 Mts.• 10,8 Mts. desde la Bitá N° 18 más 15 Mts. hacia el Sur.	

B.- Límites Operacionales:

- Los largos de proa de la nave de 363 Mts. de eslora no deberán quedar en una sola bita de 100 Ton., debiendo distribuirse a lo menos de a dos por bita de esa capacidad.
- S.T.I. debe presentar el esuema de amarre de estas naves con el programa OPTIMOOR, con a lo menos 24 horas de anticipación a la recalada de la nave.
- La Autoridad Marítima Local o el Práctico de Servicio, dependiendo de las condiciones meteorológicas o de otra índole operacional, podrán establecer nuevas medidas especiales que contribuyan a optimizar la seguridad en la operación de las naves.

1.- Condiciones Ambientales:

- a.- Luz y Oscuridad : Diurno y Nocturno.
- b.- Viento : Las maniobras de prueba de las naves de 363 Mts. de eslora se iniciarán con un límite de viento de 10 Nds., el que se irá aumentando durante las siguientes maniobras hasta 15 Nds.
- c.- Altura de la ola : Hasta 1,5 Mts. fuera del rompeolas.
Hasta 0,5 Mts. en el interior de la Poza Grande.
- d.- Velocidad de la corriente : Hasta 1,0 Nds., medido en el correntómetro instalado a 1,0 cables del rompeolas.
- e.- Visibilidad : 2 MN.

2.- Requerimiento de Remolcadores y Lanchas de Amarre:

ESLORA DE LA NAVE	BOLLARD PULL TOTAL	N° DE REMOLCADORES
> 337 y hasta 363 Mts.	203 Ton.	4 ASD
> 270 y hasta 294 Mts.	130 Ton.	3 ASD

- a.- Sólo podrán operar en el Sitio N° 1.
- b.- Los remolcadores deben ser A.S.D., con winche de tensión automática operativo y sin limitaciones y estar equipados con espías UHMPE.
- c.- Se debe emplear dos lanchas de amarre para apoyar las maniobras de atraque y desatraque.

- d.- En el Bollard Pull total se podrá considerar el tonelaje proporcionado por el bow thruster de la nave, siempre que éste se encuentre operativo y sin limitaciones, sin embargo, ello no permitirá disminuir la cantidad de remolcadores.
 - e.- Cabe destacar que los cálculos desarrollados en el Estudio de Maniobrabilidad y las simulaciones de prueba efectuadas en HR Wallingford, determinan el tonelaje de bollard pull requerido en las peores condiciones por una nave de 305 Mts. de eslora.
 - f.- Se deberán emplear dos lanchas de amarre para apoyar las maniobras de atraque y desatraque.
- 3.- Condiciones Particulares de Operación:
- a.- Para la ejecución de las maniobras de atraque y desatraque de las naves de 338 a 363 Mts. de eslora, no deben haber naves atracadas al Sitio N° 9.
 - b.- Tanto para el atraque como para el desatraque de las naves de 338 a 363 Mts. de eslora, las naves atracadas en el Sitio N° 8 no podrán tener una nave al costado haciendo faena de bunkering.
 - c.- S.T.I. deberá proveer a los Prácticos de una P.P.U. para ser empleada en estas maniobras.
 - d.- Las naves de 338 a 363 Mts. de eslora sólo podrán realizar faenas de bunkering durante su permanencia en el Sitio N° 1, si ello no interfiere a las maniobras que deban ejecutarse con naves hacia o desde los otros sitios de la Poza Grande.
 - e.- Previo a las maniobras de atraque y desatraque, S.T.I. debe asegurar que la enfilación 156° se encuentre operativa y despejada, atendiendo el funcionamiento del varadero que la obstruye.

San Antonio, 29 de Noviembre de 2012.

FIRMA DIGITAL

**HENRY CAMOUSSEIGHT VARAS
CAPITÁN DE CORBETA LT.
CAPITÁN DE PUERTO DE SAN ANTONIO**

DISTRIBUCION:
Igual al Cuerpo Principal.

ANEXO "B"

DESCRIPCIÓN DE LAS MANIOBRAS A ENTRENAR EN MITAGS-BALTIMORE

A.- NAVE DE 363 Mts. L.O.A. ("CMA CGM ANDRÓMEDA").

1.- Maniobra de Atraque:

- a.- Desde la estación de Espera de Prácticos y con los 4 remolcadores tomados en las posiciones N° 1, N° 2, N° 3 y N° 4, se inicia la aproximación en la enfilación de acceso al puerto (092,6°).
- b.- El remolcador N° 1 se deja stand by por estribor listo a realizar tiro directo a 45° ó 90°, según se requiera, para ingresar a la Poza Grande.
- c.- Con la ayuda del remolcador en la posición N° 4, se debe controlar la velocidad para iniciar la caída hacia la Poza Grande con no más de 4,0/4,5 Nds. De ser necesario se puede parar la máquina previamente, contrarrestando con el rumbo y la velocidad el efecto del viento, corriente y marejada.
- d.- La caída hacia la Poza Grande se inicia a los 4,0c, verificando en la PPU la proyección futura de la nave, de manera de escapular el rompeolas y llegar a una posición paralela al Sitio N° 1 separado unos 40 Mts., aproximadamente.
- e.- Una vez que la nave se encuentra cayendo hacia la Poza Grande y la Punta Bota ya ha quedado clara, se para la máquina.
- f.- Con la velocidad remanente y la ayuda del los remolcadores se lleva la nave a la posición deseada, paralela al Sitio N° 1.
- g.- El remolcador en la posición N° 4 puede ayudar a controlar el R.O.T. de la popa durante la caída y luego a reducir la velocidad de avance.
- h.- Una vez que la nave está paralela al Sitio N° 1 con la velocidad de avance controlada y separada unos 40 Mts. o menos, se larga el remolcador ubicado en la posición N° 4 para que apoye al N° 3 por popa babor.
- i.- De igual manera, el remolcador N° 1 debe apoyar al remolcador N° 2, lo que dependiendo de la forma de la nave, podrá realizar aún tomado o se le deberá largar para se apoye suelto por proa babor.
- j.- La velocidad lateral debe ser muy controlada, ya que la nave es muy pesada y los remolcadores N° 2 y 3 que son los únicos que están firmes, resultan insuficientes para reducir una velocidad de aproximación excesiva.
- k.- De haber viento NE se sugiere dejar los remolcadores N° 1 y 4 tomados y stand by para tiro directo por babor a fin de que ayuden a controlar la velocidad lateral de la nave sobre el sitio de atraque, utilizando para la aproximación el efecto del viento y los remolcadores ubicados en las posiciones N° 2 y 3, los que a su vez tienen una velocidad de reacción mayor.

2.- Maniobra de Desatraque:

- a.- La nave es mantenida en el sitio de atraque con el apoyo de los remolcadores ubicados en las posiciones N° 2 y 3 carnereando y los N° 1 y N° 4 stand by para tiro directo por babor a 45° ó 90°. En esta condición se alivianan las espías y luego se largan todas las amarras.
- b.- La nave es separada del muelle hasta que el alerón de babor llegue a la enfilación 164°, aproximadamente y sin viada lateral.

- c.- Luego se da muy despacio atrás para sacar la nave de la Poza Grande, llevando la popa a una posición entre el Sitio N° 9 y el dolphin del Sitio N° 8, cuidando que la velocidad no exceda los 1,5 Nds.
- d.- Con la información proporcionada por la PPU respecto de la posición de la proa se puede iniciar el giro, de manera de pasar con la proa a unos 40 a 60 Mts. de la baliza Molo Sur (sticker verde).
- e.- El giro se realiza principalmente con los remolcadores en las posiciones N° 1 y N° 2 más el apoyo del bow thruster.
- f.- Lo antes posible debe ubicarse al remolcador de la posición N° 4, stand by para tiro directo por estribor a 90°, así como al que se encuentra en la posición N° 3 para que apoye su carnero, a fin de detener el R.O.T. de la popa.
- g.- La información proporcionada por la PPU respecto de la posición final del buque al término del giro resulta fundamental, para que la nave quede en la enfilación de entrada al puerto (272,6°/092,6°) o ligeramente a babor de ella.
- h.- Completado el giro se da despacio adelante y se largan los remolcadores para salir del puerto, teniendo presente las condiciones al exterior de él para contrarrestarlas con el rumbo de salida.

B.- NAVE DE 294 Mts. L.O.A. (“CSAV RECÍFE”):

1.- Maniobra de Atraque:

- a.- Desde la estación de Espera de Prácticos y con los 3 remolcadores tomados en las posiciones N° 2, N° 3 y N° 4, se inicia la aproximación en la enfilación de acceso al puerto (092,6°).
- b.- Con la ayuda del remolcador en la posición N° 4, se debe controlar la velocidad para iniciar la caída hacia la Poza Grande con no más de 4,0/4,5 Nds. De ser necesario se puede parar la máquina previamente.
- c.- La caída debe iniciarse a los 3,5c del rompeolas, regulando los grados de caña, conforme a la proyección que indique la PPU de la posición futura de la nave, para pasar a una distancia segura de la nave de 337 Mts. L.O.A. atracada en el Sitio N° 1 y de la Punta Bota (por el centro).
- d.- El “efecto sombra” de la nave atracada en el Sitio N° 1 es importante, por lo que al ingresar a la Poza Grande se debe gobernar con el timón, bow thruster y remolcadores para mantener el buque separado aproximadamente unos 40/50 Mts. de la nave atracada en el Sitio N° 1 y parar la máquina para continuar con la velocidad remanente en demanda del Sitio N° 2.
- e.- Una vez que la nave se encuentre completamente dentro de la Poza Grande, se debe mantener controlada la distancia de aquella que se encuentra atracada en el Sitio N° 1 y gobernar para dejar clara la boya Interior Poza Grande, continuando la aproximación al Sitio N° 2, cuidando dejar espacio para la operación de los remolcadores N° 2 y 3.
- f.- Se debe considerar que una vez que la nave vaya quedando libre del “efecto sombra” que produce la nave atracada en el Sitio N° 1, comenzará a ser afectada por el viento SW, lo que provocará una reducción de velocidad y tenderá a separar la nave del muelle. En caso de viento NE, éste afectará permanentemente a la nave en la Poza Grande, tendiendo a acercarla a la nave atracada en el Sitio N° 1 y posteriormente al Sitio N° 2.
- g.- Una vez que la nave se encuentre con su velocidad de aproximación al Sitio N° 2 controlada, se debe largar al remolcador que ocupa la posición N° 4 para apoyarlo

en el centro de eslora por babor para ayudar al atraque de la nave, cuidando que la velocidad lateral no sea superior a 0,20 Nds. y pareja.

2.- Maniobra de Desatraque:

- a.- La nave es mantenida en el sitio de atraque con el apoyo de los remolcadores ubicados en las posiciones N° 2 y 3 carnereando y el N° 4 stand by para tiro directo por babor 45°. En esta condición se alivianan las espías y luego se largan todas las amarras.
- b.- Luego el buque es separado del muelle con los remolcadores en las posiciones N° 2 y 3 hasta que el alerón de babor llegue a las enfilaciones 164° y sin viada lateral.
- c.- En esta condición se da muy despacio atrás cuidando la distancia a pasar de la nave atracada en el Sitio N° 1 y la Punta Bota con apoyo de la PPU (por el centro).
- d.- La velocidad atrás no debe ser mayor de 1,5 Nds, al momento de salir de la Poza Grande.
- e.- Una vez que la popa de la nave comienza a salir de la Poza Grande, debe ser botada en dirección entre el Sitio N° 9 y el dolphin del Sitio N° 8.
- f.- A medida que la nave sale de la Poza Grande se continúa la caída con apoyo del remolcador en posición N° 2 y el bow thruster, cuidando no acercarse a la nave atracada al Sitio N° 1 y no ir más atrás que la enfilación de acceso al puerto de San Antonio (092,6°).
- g.- La proyección indicada por la PPU es de gran utilidad para apreciar objetivamente dónde está girando la nave y cuál sería su posición final al terminar el giro.
- h.- La idea es girar pasando la proa a unos 40 a 60 Mts. de la baliza Molo Sur (sticker verde), ya que ello ayudará a no acercarse demasiado a la nave atracada al Sitio N° 8, ni la popa a la boya del Sitio N° 6.
- i.- De ser necesario, se puede dar muy despacio avante para parar la viada atrás de la nave y hacer el giro en el lugar deseado.
- j.- Finalizado el giro se largan los remolcadores mientras se da muy despacio o despacio avante para salir del puerto, teniendo presente las condiciones imperantes en el exterior para contrarrestar anticipadamente sus efectos.

San Antonio, 29 de Noviembre de 2012.

FIRMA DIGITAL

**HENRY CAMOUSSEIGHT VARAS
CAPITÁN DE CORBETA LT.
CAPITÁN DE PUERTO DE SAN ANTONIO**

ANEXO "C"

**PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO A REALIZAR EN MITAGS-BALTIMORE ENTRE EL 10 Y
14-DIC 2012**

DÍA	ACTIVIDAD			PRÁCTICOS	PATRONES	CONDICIONES			OBSERVACIONES	
	Mn.	Nave	Sitio			Vto. (Nds.)	Corr. (Nds.)	Ola (Mts.)		
LUN 10	A.M.	Presentaciones y briefing.			Todos	Todos				
		A-Eb.	363 Mts.	N° 1	CVS/JOR	MBO/NCA	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
		A-Eb.	363 Mts.	N° 1	JOR/PRS	NCA/MBO	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
	P.M.	A-Eb.	363 Mts.	N° 1	PRS/LMG	MBO/NCA	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
		A-Eb.	363 Mts.	N° 1	LMG/CVS	MBO/NCA	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
		A-Eb.	363 Mts.	N° 1	CVS/JOR	NCA/MBO	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
MRT 11	A.M.	A-Eb.	363 Mts.	N° 1	JOR/PRS	MBO/NCA	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
		A-Eb.	363 Mts.	N° 1	PRS/LMG	NCA/MBO	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
		A-Eb.	363 Mts.	N° 1	LMG/CVS	MBO/NCA	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
	P.M.	D-Eb.	363 Mts.	N° 1	CVS/JOR	NCA/MBO	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
		D-Eb.	363 Mts.	N° 1	JOR/PRS	MBO/NCA	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
		D-Eb.	363 Mts.	N° 1	PRS/LMG	NCA/MBO	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
MIE 12	A.M.	D-Eb.	363 Mts.	N° 1	LMG/CVS	MBO/NCA	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
		A-Eb.	363 Mts.	N° 1	CVS/JOR	NCA/MBO	NW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
		A-Eb.	363 Mts.	N° 1	JOR/PRS	MBO/NCA	NW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
	P.M.	A-Eb.	363 Mts.	N° 1	PRS/LMG	NCA/MBO	NW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
		D-Eb.	363 Mts.	N° 1	LMG/CVS	MBO/NCA	NW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
		D-Eb.	363 Mts.	N° 1	CVS/JOR	NCA/MBO	NW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
JUE 13	A.M.	D-Eb.	294 Mts.	N° 2	JOR/PRS	MBO/NCA	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
		A-Eb.	294 Mts.	N° 2	PRS/LMG	NCA/MBO	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
		A-Eb.	294 Mts.	N° 2	LMG/CVS	MBO/NCA	NW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
	P.M.	A-Eb.	294 Mts.	N° 2	CVS/JOR	NCA/MBO	NW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
		A-Eb.	294 Mts.	N° 2	JOR/PRS	MBO/NCA	NW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
		A-Eb.	294 Mts.	N° 2	PRS/LMG	NCA/MBO	NW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
VIE 14	A.M.	D-Eb.	294 Mts.	N° 2	LMG/CVS	MBO/NCA	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
		D-Eb.	294 Mts.	N° 2	CVS/JOR	NCA/MBO	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
		D-Eb.	294 Mts.	N° 2	JOR/PRS	MBO/NCA	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
	P.M.	D-Eb.	294 Mts.	N° 2	PRS/LMG	NCA/MBO	SW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	Con emergencia.
		D-Eb.	294 Mts.	N° 2	LMG/CVS	MBO/NCA	NW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	
		D-Eb.	294 Mts.	N° 2	CVS/JOR	NCA/MBO	NW-15	N-1,0-0,5-0,3	1,5	

San Antonio, 29 de Noviembre de 2012.

FIRMA DIGITAL

HENRY CAMOUSSEIGHT VARAS
CAPITÁN DE CORBETA LT.
CAPITÁN DE PUERTO DE SAN ANTONIO

DISTRIBUCION:
Igual al Cuerpo Principal.

ANEXO "D"

FORMULARIOS DE EVALUACIÓN PARA PERÍODO DE ENTRENAMIENTO EN MITAGS-BALTIMORE

A.- FORMULARIO DE EVALUACIÓN PARA LOS PRÁCTICOS:

N°	CONCEPTO	EVALUACIÓN		
		SAT	SAT C/OBS.	NO SAT
1.-	Claridad y síntesis de las instrucciones a los remolcadores antes y durante la maniobra.			
2.-	Control del buque.			
3.-	Claridad y procedimiento en las órdenes a los remolcadores.			
4.-	Ejecución de la maniobra.			
5.-	Cumplimiento de lo planificado.			
6.-	Capacidad de anticipación.			
7.-	Trabajo en equipo con Segundo Práctico.			

NOTA: Las maniobras serán consideradas REPROBADAS si tienen más evaluaciones SAT CON OBSERVACIONES que SATISFACTORIAS o si tiene una evaluación NO SATISFACTORIA.

B.- FORMULARIO DE EVALUACIÓN PARA LOS PATRONES DE REMOLCADORES:

N°	CONCEPTO	EVALUACIÓN		
		SAT	SAT C/OBS.	NO SAT
1.-	Control de remolcador para pasar espía de remolque.			
3.-	Cumplimiento de órdenes impartidas por el Práctico.			
4.-	Gobierno del remolcador para cambiar de posición.			
5.-	Grado de compromiso con la maniobra.			
6.-	Información relevante al Práctico.			
7.-	Trabajo en equipo con Práctico.			

NOTA: Las maniobras serán consideradas REPROBADAS si tienen más evaluaciones SAT CON OBSERVACIONES que SATISFACTORIAS o si tiene una evaluación NO SATISFACTORIA.

San Antonio, 29 de Noviembre de 2012.

FIRMA DIGITAL

**HENRY CAMOUSSEIGHT VARAS
CAPITÁN DE CORBETA LT.
CAPITÁN DE PUERTO DE SAN ANTONIO**

DISTRIBUCION:
Igual al Cuerpo Principal.