

Prefectura Naval Argentina

ORDENANZA N° 7-24 (DPSN)

TOMO 3

“RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE”

<https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval>
info@prefecturanaval.gov.ar

Buenos Aires, 08 de noviembre de 2024

Normas Particulares para los buques en puertos, terminales portuarias y/o muelles fluviales

Visto lo propuesto por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, mediante el expediente electrónico EX-2024-17255198- -APN-DPSN#PNA, lo opinado por la Dirección de Inspectoría General, lo analizado por la Dirección de Planeamiento, y

CONSIDERANDO:

Que el Decreto N° 770/2019 “Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre” (REGINAVE) establece que las normas a las que habrán de ajustarse los buques en cada puerto en particular serán establecidas por la Prefectura Naval Argentina, y determina además que la reglamentación será aplicable a todos los buques mercantes, cualquiera sea su bandera, surtos o en navegación en puertos nacionales, y a lo que respecta a la seguridad de amarre de las instalaciones portuarias.

Que la Ordenanza Marítima N° 1-74 del Tomo 3 “Régimen Operativo del Buque”, titulada “Reglamentación particular de buques en puerto” contiene esas normas particulares, las que han sido actualizadas mediante Disposiciones, Agregados y Volantes Rectificativos desde su entrada en vigor, de acuerdo con la experiencia adquirida en su aplicación a las modificaciones en obras de infraestructura portuaria existentes, a las nuevas terminales y/o muelles, a los trabajos de dragado y balizamiento en canales de acceso y otras circunstancias accidentales.

Que a raíz de la Ley N° 24.093 “Ley de Actividades Portuarias” Título II, Capítulo I, que trata sobre la “Habilitación de los Puertos existentes o a crearse”, motivó que se establecieran, en muchas áreas de nuestro Litoral Fluvial, nuevos puertos y/o terminales comerciales o industriales, así como también remodelaciones y/o ampliaciones de una obra existente, que involucran tanto al comercio internacional como al interprovincial, significando la necesidad de nuevas normas particulares que reflejen ajustados parámetros mínimos de seguridad.

Que esta Autoridad Marítima, por medio de la reglamentación vigente referente a las “Normas de Inspección y/o Verificación para los Puertos, Terminales Portuarias y/o Muelles”, otorga la correspondiente Autorización de Amarre a quienes cumplen los requisitos de seguridad necesarios de los buques y de las instalaciones portuarias, tal es el caso de los sistemas de amarre, balizamiento e iluminación, protocolos operativos, de emergencias, etcétera.

Que es necesario adoptar un marco regulatorio general que establezca medidas de mitigación y prevención de riesgo para determinadas operaciones portuarias y en la interacción del buque con las instalaciones portuarias, canales de navegación y áreas donde, a juicio de la Prefectura Naval Argentina, resulta procedente.

Que se hace necesario dictar una nueva Ordenanza, conformada por CUATRO (4) Agregados, cada uno de ellos correspondiente a las Prefecturas de Zonas Río de la Plata, Delta, Bajo Paraná y Bajo Uruguay, en donde estén contemplados sus Puertos y/o Terminales, tratando por separado las normas particulares sobre seguridad de la navegación, uso obligatorio de remolque - maniobra (de ser aplicable), disposiciones de carácter general y especiales, etcétera.

Que, con el fin de desarrollar esta nueva norma reglamentaria, se ha conformado un grupo de trabajo interdisciplinario compuesto por personal de las áreas técnicas competentes de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación y la Dirección de Tráfico Marítimo, Fluvial y Lacustre, quienes han prestado conformidad en orden a sus respectivas competencias específicas.

Que siguiendo los lineamientos del Estado Nacional, el nuevo plexo normativo sienta sus bases en la modernización estratégica de adoptar un proceso de adaptación hacia estructuras y prácticas contemporáneas que aseguren una transformación a fin de garantizar sistemas más dinámicos que permitan la implementación de efectivos estándares de seguridad dentro del sector naviero de manera asertiva y eficiente, con el objetivo de que sean conducentes hacia un mercado competitivo que resulte en un crecimiento económico acompañando la evolución mundial en la interacción de la interface buque-puerto.

Que dichas bases apoyadas de las actuales ventajas tecnológicas serán gestionadas por esta Autoridad Marítima con las precauciones y recaudos para asegurar un impacto positivo y sostenible en la eficiencia económica de la región, ponderando la seguridad de la navegación, la protección ambiental y la seguridad de la vida humana en las aguas.

Que la Dirección de Inspectoría General ha tomado la intervención y considera que el proyecto de actualización de la norma mencionada cumple con las pautas contempladas en la Resolución SIGEN N° 162/2014.

Que la Dirección de Planeamiento, como organismo rector en la administración del sistema reglamentario de la Prefectura Naval Argentina, analizó la propuesta verificando el cumplimiento de todos los requisitos establecidos por la normativa vigente.

Que, por otra parte, a nivel nacional mediante el Decreto N° 891/2017, se aprobaron las “BUENAS PRÁCTICAS EN MATERIA DE SIMPLIFICACIÓN”, aplicables al Sector Público Nacional, entre cuyos objetivos, está el de garantizar la mejora continua de los procesos, circunstancia a la cual se adapta la presente modificación.

Que la Resolución N° 390/2018 del Ministerio de Seguridad, establece los “PRINCIPIOS RECTORES DE LAS BUENAS PRÁCTICAS EN MATERIA DE SIMPLIFICACIÓN”, aplicables al MINISTERIO DE SEGURIDAD y las Fuerzas Policiales y de Seguridad Federales.

Que el Decreto DNU-2023-70-APN-PTE instruye a que el Estado Nacional promueva y asegure la vigencia efectiva de un sistema económico basado en decisiones libres, adoptadas en un ámbito de libre competencia.

Que el Artículo 102 de la Ley N° 20.094 “Ley de la Navegación” atribuye a esta Autoridad Marítima la facultad de disponer el uso obligatorio de buques remolcadores en los puertos donde sea necesario.

Que ha tomado intervención la Asesoría Jurídica de la organización, mediante Dictamen Jurídico obrante en el IF-2024-112907952-APN-PNAR#PNA.

Que esta instancia está facultada para dictar el correspondiente acto administrativo, de acuerdo con los preceptos del Artículo 5° de la Ley N° 18.398 “Ley General de la Prefectura Naval Argentina” y Artículos 31°, 34° y 39° de la Ley N° 20.094 “Ley de la Navegación”.

Por ello,

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE:

ARTÍCULO 1°. APRUÉBASE la Ordenanza N° 7-24 (DPSN) del Tomo 3 “Régimen Operativo del Buque”, con el nombre de **“Normas particulares para los buques en puertos, terminales portuarias y/o muelles fluviales”**, la cual se adjunta como Anexo DI-2024-122697186-APN-DPLA#PNA y que forma parte de la presente Disposición.

ARTÍCULO 2°. La citada norma entrará en vigencia a partir de la fecha de la publicación del presente acto administrativo en el Boletín Oficial de la República Argentina.

ARTÍCULO 3°. Deróganse los agregados N° 1, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 16, 18 y 19 de la Ordenanza Marítima N° 1-74 del Tomo 3, las Disposiciones SNAV, NA9 N° 110/92; SNAV, NA9 N° 68/93; DSUD, RB6 N° 145/99; DSUD, RB6 N° 74/06; DSUD, RB6 N° 74/06; DSUD, RB6 N° 96/15; RPOL, 008 N° 02/14; SNAV, NA9 N° 21/15; DI-2019-985-APN-LPLA#PNA; DI-2019-987-APN-LPLA#PNA; DI-2019-1148-APN-LPLA#PNA; DI-2019-2203-APN-LPLA#PNA; DI-2019-2230-APN-LPLA#PNA; DI-2022-199-APN-PZRP#PNA; DISFC-2022-870-APN-DPSN#PNA; DISFC-2022-1042-APN-DPSN#PNA; DISFC-2022-1301-APN-PNA#MSG; DISFC-2023-70-APN-DPSN#PNA; DISFC-2023-259-APN-DPSN#PNA; DISFC-2023-2083-APN-DPSN#PNA; ZARA, HEB6 N° 37/17; DISFC-2021-5-APN-ZARA#PNA; DI-2021-79-APN-DIAM#PNA; DI-2021-377-APN-ROSA#PNA; DI-2022-93-APN-SNIC#PNA; DI-2023-29-APN-RLLO#PNA; SNAV, NA9 N° 21/01 y todas aquellas que tengan relación con las presentes.

ARTÍCULO 4°. En aquellos puertos en los que el empleo de remolque sea facultativo, se tendrá en cuenta lo establecido al respecto en el Decreto N° 770/2019 “Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre” (REGINAVE).

ARTÍCULO 5°. Cuando por las características particulares del buque, órganos auxiliares de gobierno, condiciones hidrometeorológicas reinantes (viento, visibilidad, altura del río, sentido de la corriente, etc.), se otorgue la facultad de prescindir o disminuir las exigencias del uso de buques remolcadores, la presente norma no eximirá al capitán y/o prácticos del buque, y/o representante legal en el país, y/o Armador de adoptar las medidas necesarias tendientes a resguardar la seguridad del buque a su mando, su tripulación, la carga y la de terceros, incluyendo las instalaciones portuarias, las obras de arte, la vía navegable y la protección ambiental, como tampoco los eximirá del cumplimiento de las restantes normas y reglamentaciones vigentes, al igual que de tomar otras providencias de seguridad que el arte de navegar y las circunstancias aconsejen.

ARTÍCULO 6°. Las definiciones, conceptos y abreviaturas utilizadas serán de uso y aplicación exclusiva a los fines de la presente norma.

ARTÍCULO 7°. Por la Dirección de Planeamiento, procédase a la publicación del presente acto administrativo en el Boletín Oficial de la República Argentina, la impresión de UN (1) ejemplar patrón de la norma y su incorporación en el sitio oficial en internet de la Prefectura Naval Argentina.

ARTÍCULO 8°. Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

DISFC-2024-1405-APN-PNA#MSG

Guillermo José Giménez Pérez
Prefecto General
Prefecto Nacional Naval

ZONA RÍO DE LA PLATA

PARTE A

Ámbito de aplicación, excepciones del uso de buques remolcadores, definiciones, conceptos y abreviaturas

1. Ámbito de Aplicación

- 1.1. Las disposiciones regulatorias del remolque maniobra se aplicarán a los buques argentinos y extranjeros que ingresen, egresen o efectúen movimientos de interior de puerto, de los puertos de Buenos Aires, Dock Sud y La Plata, incluyendo todos sus sitios y/o dársenas.
- 1.2. La provisión del o los cabos de remolque podrá ser efectuada por parte del buque a ser remolcado o del buque remolcador. En los casos en que dicha provisión sea solicitada por el capitán, armador y/o práctico del buque que va a ser objeto del servicio señalado, siendo el prestatario del servicio de remolque el responsable de asegurar que el o los cabos a emplear sean adecuados para el buque que va a ser remolcado y del tipo aprobado conforme la normativa vigente. Dichos cabos formarán parte del equipo de seguridad del buque remolcador y serán inspeccionados en oportunidad de sus reconocimientos ordinarios. Las características y los requisitos de aprobación del o los cabos de remolque suministrados por el buque remolcador serán como mínimo los establecidos para los cabos de remolque del buque remolcado.
- 1.3. Dentro de la zona de maniobra de remolque obligatoria, quedará a criterio del capitán junto con el asesoramiento del práctico, dependiendo de cada situación, establecer la forma en que se realizará la asistencia de cada uno de los buques remolcadores involucrados en la maniobra y la utilización o no de la línea de remolque.

2. Excepciones del uso de buques remolcadores

Las presentes disposiciones no se aplicarán a:

- 2.1. Los buques remolcadores y empujadores, cualquiera fuera su eslora.
- 2.2. Los buques militares y de policía.
- 2.3. Los buques que posean hélice transversal proel, popel (bow y/o stern thruster) y/o sistema de propulsión azimutal contarán con las excepciones pertinentes, siempre y cuando dichos órganos auxiliares funcionen correctamente y con la inmersión adecuada y el capitán, baqueano y/o práctico informe previamente a la Estación Costera de la Prefectura Naval Argentina que el buque posee los mismos.
- 2.4. Los buques afectados a las operaciones de dragado y balizamiento.
- 2.5. Los buques que efectúen movimientos sobre un mismo muelle, sobre sus cabos.
- 2.6. Las naves de alta velocidad destinadas al transporte de pasajeros que operen en la Dársena Norte y Dársena Sur del Puerto de Buenos Aires
- 2.7. Los casos especiales no contemplados en la presente podrán ser presentados por el interesado adjuntando los elementos técnicos de juicio necesarios, debidamente confeccionados e intervenidos por el/los profesional/es matriculado/s correspondiente/s, con el fin de ser analizados y resueltos por la Dirección de Policía Seguridad de la Navegación, pudiéndose solicitarse la realización de maniobras en simuladores de navegación debidamente certificados.

3. Definiciones, Conceptos y Abreviaturas

- 3.1. El término “buque”, incluye a los artefactos navales.
- 3.2. **Buque remolcador:** Se refiere a los buques que sean asignados para cumplir las tareas de acompañamiento, maniobras de atraque/desatraque. Los mismos deberán contar con la correspondiente certificación de la potencia de tiro a punto fijo (*Bollard Pull-BP*), expedida por una Sociedad de Clasificación reconocida por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).
- 3.3. **Tracción a punto fijo o bollard pull:** Es la cantidad de fuerza horizontal que puede aplicar el remolcador trabajando adelante en el supuesto de velocidad nula de desplazamiento; coincidiría por tanto con la tracción que el remolcador produciría en una amarra que le fijase a un bolardo fijo de un muelle. Abreviatura (**BP**).
- 3.4. **Buque remolcador Tipo Azimutal** Utilizados comúnmente como buques remolcadores de puerto. Equipados con DOS (2) propulsores azimutales dispuestos en toberas o un propulsor cicloidal y pueden generar una fuerza de propulsión direccional de 360°. Pueden tener un guinche de remolque ubicado en proa y pueden remolcar tanto de proa como de popa. Abreviatura (**ASD**).
- 3.5. **Buque remolcador Tipo Convencional:** Se caracterizan por poseer una propulsión a popa y el gancho de remolque situado en la sección maestra del buque remolcador. Cuando operan al tiro casi no existen diferencias con respecto al del tipo ASD operando al gancho, pero la situación cambia cuando deben hacerlo al fraile. Abreviatura (**BR**).
- 3.6. **Buque remolcador de empuje:** Es una embarcación que ejerce su función principal empujando otras embarcaciones, en general conjuntos de barcasas formando lo que se conoce como “tren de empuje” o convoy. (**RE**).
- 3.7. Cuando se mencione la obligatoriedad o exención de utilizar buques remolcadores para las maniobras de entrada y/o salida se entenderá que estarán comprendidos los movimientos de interior de puertos.
- 3.8. Cuando no se establezca la potencia mínima requerida para una maniobra que deba poseer un buque remolcador, se entenderá que será la potencia adecuada para el buque al que se asiste en ese determinado lugar y con las condiciones hidrometeorológicas reinantes; la determinación de la misma quedará a criterio del capitán y/o práctico.
- 3.9. En las dimensiones de las “esloras máximas”, “mangas moldeadas” y “mangas máximas” de los buques y convoyes de empuje”, no se aplicarán márgenes porcentuales de tolerancia, excepto que se indique específicamente. Para el caso de convoyes de empuje, la eslora será medida desde la proa de la primera embarcación hasta la popa del (**RE**), en tanto que la manga desde el extremo más saliente de la banda de babor hasta el extremo opuesto de la banda de estribor del convoy.
- 3.10. **Eslora Máxima:** Distancia medida paralelamente a la línea de base entre dos planos perpendiculares al plano de crujía del buque, situados uno en la parte más a proa y el otro en la parte más a popa del buque.
- 3.11. **Manga Máxima:** Distancia medida paralelamente a la línea de base entre dos planos paralelos al plano de crujía tangentes a la parte más extrema de los costados del buque.
- 3.12. La expresión “**proa afuera**” indica que el buque amarrado no debe virar para salir del puerto.
- 3.13. La expresión “**proa adentro**” indica que el buque amarrado debe virar para salir del puerto.
- 3.14. **Buque Pesquero:** Es todo buque utilizado comercialmente para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar.
- 3.15. **Buques de Carga General:** También conocido con el nombre de “buques multipropósito”. Son los más básicos dentro de los buques de carga seca. Utilizados para transportar carga suelta e irregular.
- 3.16. **Buque de Pasaje:** Es todo buque destinado al transporte de más de DOCE (12) pasajeros.

- 3.17. **Buque Granelero o “bulk carriers”:** Es todo buque principalmente destinado para transportar carga seca a granel, incluidos los buques mineraleros y los buques de carga combinados.
- 3.18. **Buque Petrolero:** Buque cisterna diseñado específicamente para el transporte de crudo o productos derivados del petróleo.
- 3.19. **Buque Tanque:** Buque de carga construido o adaptado para el transporte a granel de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable.
- 3.20. **Buque Químico:** Buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de productos petroquímicos, químicos orgánicos, químicos inorgánicos como aceites vegetales y animales.
- 3.21. **Buque Gasero:** Buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquiera de los gases licuados u otros productos como butano, propano o mezclas y amoníaco.
- 3.22. **Buques Portacontenedores:** Aquellos especialmente diseñados para transportar contenedores estándar según la normativa ISO, incluidos los contenedores de 10, 20, 40 y 45 pies, contenedores high-cube, contenedores open-top, contenedores refrigerados y de plataforma (para carga sobredimensionada).
- 3.23. **Buques de Carga Rodada (roll-on/roll off):** Diseñados para transportar mercaderías con ruedas que son cargadas y descargadas por sus propios medios o mediante vehículos tractores.
- 3.24. **Handymax o Handy:** Buques de eslora de hasta 200 m. y puede cargar hasta 60.000 TPM. Debido a sus características, es un **tipo de buque** utilizado para cargas secas.
- 3.25. **Buque Clase Panamax:** Término utilizado para denominar a buques de hasta 290 m. de eslora, 32,2 m. metros de manga y con una capacidad de hasta 5.000 teus.
- 3.26. **Buque Clase Post Panamax:** Término utilizado para denominar a buques de hasta 300 m. de eslora, 46 m. de manga y con una capacidad de hasta 8.000 teus.
- 3.27. **Buque Clase Super Post Panamax:** Término utilizado para denominar a buques de hasta 335 m. de eslora, 49 m. de manga y con una capacidad de hasta 12.000 teus.
- 3.28. **Buque Clase Neo Panamax:** Término utilizado para denominar a buques de hasta 370 m. de eslora, 51 m. de manga y con una capacidad de hasta 15.000 teus. Pueden transitar con las nuevas obras las esclusas del Canal de Panamá.
- 3.29. **TEUS:** Significa Twenty-Foot Equivalent Unit. . Representa el volumen de un contenedor standard de 20 pies de largo. Se utiliza para representar la capacidad de carga de un buque portacontenedor.
- 3.30. **Hélice Transversal Proel (Bow Thruster):** Es un propulsor de proa que produce un empuje normal al plano de crujía del buque con el objeto de ayudar a girar el buque durante las maniobras de atraque, desatraque o cuando el buque opera a bajas velocidades. Abreviatura **(BT)**.
- 3.31. **Hélice Transversal Popel (Stern Thruster):** Es un propulsor de popa que produce un empuje normal al plano de crujía del buque con el objeto de ayudar a girar el buque durante las maniobras de atraque, desatraque o cuando el buque opera a bajas velocidades. Abreviatura **(ST)**.
- 3.32. **Buque con Hélice Transversal Proel (Bow Thruster) y Hélice Transversal Popel (Stern Thruster):** Buque que posee ambos propulsores. Abreviatura **(BST)**.
- 3.33. **Buque bihélice:** Buque cuya propulsión se encuentra conformada por DOS (2) hélices y DOS (2) palas de timón. Abreviatura **(BH)**.
- 3.34. **Sistema propulsión azimuthal:** Sistema de propulsión marina no convencional en donde las hélices están situadas en toberas o “pods”, dispuestas a 90° respecto a la vertical, con capacidad de rotación de 360° sobre sí mismas, incrementando la maniobrabilidad del buque. Se dividen en DOS (2) grupos: Transmisión mecánica (Z-Drive / L-Drive) o Transmisión eléctrica (Azipod). Abreviatura **(SPA)**.

- 3.35. **Horario Diurno:** Se entenderá el comprendido luego del inicio del crepúsculo civil matutino y antes del fin del crepúsculo civil vespertino.
- 3.36. **Horario Nocturno:** Se entenderá el comprendido entre la finalización del crepúsculo civil vespertino y el inicio del crepúsculo civil matutino.
- 3.37. **Nudos:** Unidad utilizada para medir la velocidad de buques y la intensidad del viento, pudiendo esta última ser expresada también en Km/h. Tiene una equivalencia a 1,852 kilómetros por hora. Abreviatura **(Kts.)**
- 3.38. **Sistema Métrico Legal Argentino:** Es un sistema de medición utilizado en todo el mundo y se basa en el uso de unidades decimales. El metro es la unidad estándar de longitud en el sistema métrico y se utiliza para medir distancias en todo el mundo. Abreviatura **(m.)**
- 3.39. **1ra. Sección Canal Dock Sud:** A los fines del presente reglamento se entiende a la sección delimitada entre la Boca de Acceso al Canal Dock Sud y la línea imaginaria que une el muelle D y el extremo Norte del Sitio 9.
- 3.40. **2da. Sección Canal Dock Sud:** A los fines del presente reglamento se entiende a la sección delimitada entre el Extremo Norte del Sitio 9 hasta la terminación del Canal Dock Sud.
- 3.41. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla:** Es la distancia vertical de columna de agua que separa la parte más sumergida del buque, ya sea del casco o de sus apéndices (quilla, timón, hélice, hélice transversal, ASD, etc.) con el fondo del mar o río. Para el cálculo de este parámetro se tendrá en cuenta las variaciones de asiento y escora del buque, así como la altura del agua para un lugar, área o mareógrafo de referencia en un instante o ventana de tiempo específica. A esos fines, los calados máximos serán calculados teniendo en consideración además los distintos factores y efectos evolutivos que incidan para su determinación, particularmente la velocidad del buque durante la navegación en los canales y áreas de aguas restringidas. Abreviatura **(MSBQ)**.
- 3.42. **Velocidad del buque:** Toda referencia a la velocidad del buque será la correspondiente a la que desarrolle con respecto al fondo.
- 3.43. **Operación de bunker:** El bunkering es el **sistema de repostaje que permite a las embarcaciones rellenar sus depósitos de combustible utilizándose un buque tanque o cisterna.**
- 3.44. **Sistema de Identificación Automática:** Es un sistema que permite la identificación y seguimiento de buques de forma automática, desde otros buques, aeronaves o estaciones costeras. En el lenguaje inglés las iniciales son AIS. Abreviatura **(SIA)**.
- 3.45. **Radar:** Es un término que procede de un acrónimo inglés *“Radio detecting and ranging”* (**Detección y localización por radio**). Se trata de un **sistema** que, a través de radiaciones electromagnéticas, permite detectar la localización o la **velocidad** de un objeto. La noción de radar también se emplea para nombrar al aparato que aplica este sistema.
- 3.46. **Sistema de Posicionamiento Global:** Es un término que procede de un acrónimo inglés *“Global Positioning System”*. Es un sistema que permite a un dispositivo receptor localizar su propia posición sobre la Tierra con una precisión de hasta centímetros (si se utiliza GPS diferencial), aunque lo común son unos pocos metros.
- 3.47. **Ayudas a la navegación:** A los fines del presente reglamento, entiéndase por el equipamiento de un buque compuesto por radar, (GPS), (SIA) y cartas electrónicas.
- 3.48. **Tonelaje de peso muerto:** Es la medida para determinar la capacidad de carga sin riesgo de un buque, medida en toneladas métricas. También denominado tonelaje de porte bruto o DWT (del acrónimo en inglés dead weight tonnage). Consiste en la suma de las masas que transporta un buque, e incluye cargamento, combustible, agua dulce para consumo humano, agua de lastre, tripulación, pasajeros y equipajes. Abreviatura **(TPM)**.

PARTE B

Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio – Puerto de Buenos Aires y Puerto Dock Sud

1. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

- 1.1. La asistencia de buque remolcadores (con o sin pasaje de cabo/s) a los buques que por sus características se encuentren obligados a su utilización en los movimientos de entrada, salida e interior de puerto, tanto en el Canal Huergo como en el Canal Sur, iniciarán o finalizarán en las siguientes posiciones extremas:
 - 1.1.1. Para los buques de entrada a partir del Km. 3.
 - 1.1.2. Para los buques de salida hasta el Km. 2 en el caso del buque remolcador de proa y hasta el Km. 1 el buque remolcador de popa.
 - 1.1.3. En caso de que se requiera más de DOS (02) buques remolcadores, la asistencia de los mismos será exigible durante las maniobras de interior de puerto.

2. Puerto de Buenos Aires (Puerto Norte)

- 2.1. Los buques de **eslora máxima superior a 85 m. y hasta 130 m.** utilizarán **UN (01) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

En caso de que los buques posean **(BT)** podrán **prescindir del (BR)** para sus **maniobras de entrada** si amarran “**proa adentro**” y en sus **maniobras de salida** si se encuentran amarrados “**proa afuera**”. Cuando dichos buques cuenten **(BST)** podrán **prescindir del (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.
- 2.2. Los buques de **eslora máxima superior a 85 m. y hasta 140 m.** que sean del tipo **(BH)** y posean **(BT)** y un **calado máximo de hasta 4 m.** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada** si amarran “**proa afuera**” y en sus **maniobras de salida** si se encuentran amarrados “**proa adentro**”.
- 2.3. Los buques de **eslora máxima superior a 130 m. y hasta 180 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**, pudiendo **prescindir de UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada** si amarra “**proa adentro**” y para sus **maniobras de salida** si se encontrase amarrado “**proa afuera**”.

En caso de que los buques posean **(BT)** podrán utilizar **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

Cuando dichos buques cuenten **(BST)** podrán **prescindir del (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida** cuando la **intensidad del viento no sea superior a 15 Kts.**

- 2.4. Los buques de **eslora máxima superior a 180 m. y hasta 250 m. y menores a 40 m. de manga máxima** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

En caso de que los buques posean **(BT)** podrán **prescindir de UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de salida** si se encuentra amarrado “**proa afuera**” y para sus **maniobras de entrada** si amarra “**proa adentro**”.

Cuando dichos buques cuenten con **(BST)** utilizarán **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de entrada** cuando amarren “**proa afuera**” y para sus **maniobras de salida** cuando se encuentren amarrados “**proa adentro**”.

Si las **maniobras de entrada y salida** fuesen en la **Dársena “A”**, el **límite de eslora máxima será de 240 m.**, utilizándose siempre **DOS (2) (ASD)**, excepto que los buques posean **(BST)** y **no exista maniobra de sobrepaso**, en cuyo caso podrán **prescindir de UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de salida** si se encuentra amarrado **“proa afuera”** y para sus **maniobras de entrada** si amarra **“proa adentro”**.

- 2.5. Los buques de **eslora máxima superior a 250 m. y hasta 340 m.** utilizarán **TRES (3)** buques remolcadores del tipo azimutal **(ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.
- 2.6. Los buques que posean **(BT)** de **eslora máxima superior a 250 m. y hasta 300 m.** y/o que tengan una **manga máxima igual o superior a 40 m. y hasta 46 m.**, utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**, excepto que el buque se encuentre comprendido en el punto 2.8 ó 2.12 de la Parte “B” del presente Agregado.

Cuando dichos buques cuenten con **(BST)** podrán **prescindir de UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de salida** si se encuentra amarrado **“proa afuera”** y para sus **maniobras de entrada** si amarra **“proa adentro”**, excepto que el buque se encuentre comprendido en el punto 2.8 ó 2.12 de la Parte “B” del presente Agregado.

Si la maniobra de **entrada y salida** fuese en la **Dársena “B”**, las **dimensiones máximas** serán **290 m. de eslora y/o 32,20 m. de manga**. En caso de que dichas **dimensiones superen** los a **290 m. y hasta 295 m. de eslora y/o los 32,20 m. y hasta 40 m. de manga**, la **intensidad del viento no deberá superar los 20 Kts.**, utilizándose **DOS (2) (ASD)** si la **ribera sur** estuviese **ocupada**, independientemente que posea **(BT)** o **(BST)**, pudiéndose optar por embarcar un segundo práctico de puerto.

- 2.7. Los buques que posean **(BT)** o **(BST)** de **eslora máxima superior a 300 m. y hasta 340 m.** y/o que tengan una **manga máxima superior a 46 m. y hasta 49 m.** utilizarán **TRES (3) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y de salida**, excepto que el buque se encuentre comprendido en los puntos 2.8, 2.9 o 2.12 de la Parte “B” del presente Agregado.
- 2.8. En la **Dársena “C”**, en circunstancias que para el **ingreso/egreso de UN (01)** buque con **eslora máxima no superior a 340 m.** y cuya **manga máxima** sea igual o superior a **45 m. y hasta 49 m.**, encontrándose **otro buque** de similares características amarrado en la **ribera opuesta** a la que se vaya a efectuar la maniobra, la misma se realizará bajo las siguientes condiciones, siendo el amarre **“proa afuera”**:

2.8.1. **Situación de Zarpada:**

- 2.8.1.1. Si el buque posee **(BT)** o **(BST)**, la maniobra se efectuará con la asistencia de **TRES (3) (ASD)**, debiendo **DOS (2)** de ellos tener **45 t. (BP)** como mínimo.
- 2.8.1.2. De encontrarse **amarrado un buque** en el **“4to. Espigón”** (proa afuera) y su **eslora máxima excediese el frente de atraque (296 m.)**, su esquema de amarre deberá ser tal que su **proa no exceda la perpendicular de dicho frente**, no sobrepasando su codo **(50 m.)**. **Caso contrario**, y de encontrarse **amarrados** además **buques** en **ambas riberas** de la **Dársena “C”**, el buque amarrado en el **Sitio “Norte 2da.”** solo podrá **zarp** cuando el buque del **“4to. Espigón”** o del **Sitio “Sur 5ta. / 6ta.”** libere su giro.
- 2.8.1.3. Las condiciones meteorológicas límites serán:
- a. Con vientos del cuadrante **N/NE** o **S/SE** de hasta **15 Kts.** de intensidad.
- b. Con vientos del cuadrante **E/O** o **NO/SO** de hasta **20 Kts.** de intensidad.

2.8.2. **Situación de amarre:**

- 2.8.2.1. Si el buque posee **(BT)** o **(BST)**, la maniobra se efectuará con la asistencia de **TRES (3) (ASD)**, debiendo **DOS (2)** de ellos tener **45 t. (BP)** como mínimo.

- 2.8.2.2. El **"4to. Espigón"** deberá encontrarse **libre** de buques de **eslora máxima superior a 296 m.** al momento en que **ingrese** un buque al **Sitio "Norte 2da."** si el **"Sitio Sur 5ta. ó 6ta."** de la **Dársena "C"** se encontrara ocupado por otro buque de **manga máxima igual o superior a 45 m.**
- 2.8.2.3. Las condiciones meteorológicas límites serán:
- Con vientos del cuadrante **N/NE o SE** de hasta **10 Kts.** de intensidad.
 - Con vientos del cuadrante **E/O/S o NO/SO** de hasta **15 Kts.** de intensidad.
- 2.9. En la **Dársena "C"**, en circunstancias en que se encuentre amarrado **UN (1) buque en la ribera Norte y otro en la ribera Sur**, queda **prohibido el sobrepaso** de un **tercer buque** sea para ingresar o egresar hacia/desde cualquiera de las riberas de dicha Dársena, cuando **UNO (1)** de los **TRES (3)** buques involucrados posea una **manga máxima igual o superior a 40 m**, con excepción de embarcaciones de servicios logísticos que deban amarrar a alguno de estos buques en andana con la finalidad de proveer de combustible (bunker), agua potable, retiro de residuos, slop, etc. En tal caso, el Centro de Control de Tráfico evaluará la factibilidad y viabilidad de dicha maniobra teniendo en cuenta las dimensiones de los buques involucrados, los espacios de maniobras y las condiciones hidrometeorológicas reinantes, pudiendo incrementar medidas de seguridad adicionales.
- 2.10. Cuando la **Dársena "C"** **"Sección Sur 5ta. / 6ta."** se encuentre ocupada por un buque de **manga máxima igual o superior a 45 m.** y se prevean operaciones en **forma simultánea** en la **Dársena "C"** **"Sección Norte 2da."** y en el **"4to. Espigón"**, los buques ingresarán de la siguiente manera: En **primera instancia** el que tiene como destino la **Dársena "C"** **"Sección Norte 2da"** y luego el buque girado al **"4to. Espigón"**.
- 2.11. En circunstancias de encontrarse **amarrado** en el **"4to. Espigón"** un buque de **eslora máxima superior a 295 m. y/o superior a 46 m. de manga máxima y hasta las dimensiones máximas permitidas**, y prevea maniobrar de **entrada o salida** otro buque hacia o desde el **5to. Espigón**, sus **dimensiones máximas no deberán superar los 290 m. de eslora y/o 40 m. de manga**, debiendo utilizar **DOS (2) (ASD)** a partir de los **200 m. de eslora máxima**, independientemente de sus órganos auxiliares de gobierno y/o propulsión. Respecto al buque amarrado en el **"4to. Espigón"**, su eslora máxima medida de la banda de atraque de este no deberá exceder la prolongación de la línea imaginaria del **frente de atraque del lado sur** de la **Dársena "D"**.
- 2.12. Los buques portacontenedores **Clase "Neo Panamax"** de hasta **335 m. de eslora y 51 m. de manga** con un margen de **tolerancia del 1 %** en estas dimensiones, que prevean operar en los sitios denominados **"4to. Espigón"**, **Sección "Norte 2da."** y **Sección "Sur 5ta. / 6ta."** de la **Dársena "C"**, deberán cumplir las siguientes medidas adicionales de seguridad:
- 2.12.1. Asistencia de **TRES (3) (ASD)** de **60 t. (BP)** como mínimo. Asimismo, el **(BT)** del buque deberá encontrarse operativo y en correcto funcionamiento. **Será admisible la sumatoria de 180 t. (BP) entre los TRES (3) (ASD)**, en tanto y en cuanto el **(ASD) de menor potencia sea igual o superior a 45 t. (BP).**
- 2.12.2. Se deberán mantener como mínimo las actuales condiciones de dragado tanto en la **Dársena "C"** como en el **Canal de Pasaje** (dragado de máxima).
- 2.12.3. Encontrándose los **TRES (3) sitios de atraque libres**, resulta indistinto el **orden de ingreso para buques de 51 m. de manga** entre el **"4to. Espigón"** o el **Sitio "Norte 2da."** de la **Dársena "C"**, debiendo amarrar por **último el buque girado al Sitio "Sur 5ta. / 6ta."** de dicha dársena. Estas maniobras estarán sujetas a una intensidad de **viento no superior a 20 Kts.** de cualquier cuadrante. En caso de que haya un buque de **51 m. de manga** amarrado en el **Sitio "Sur 5ta. / 6ta."** no se podrá ingresar con un buque similar al **Sitio "Norte 2da."**.
- 2.12.4. Cuando se encuentren los **TRES (3) sitios de atraque ocupados en simultaneo por buques de 51 m. de manga**, el **orden de salida de los buques** será indistinto entre el amarrado en el **"4to. Espigón"** o en el **Sitio "Sur 5ta. / 6ta."** de la **Dársena "C"**, quedando por **último el buque** amarrado en el **Sitio "Norte 2da."** de dicha dársena, excepto que se encuentre libre el **Sitio "Sur 5ta. / 6ta."** y el buque amarrado en el **"4to. Espigón"** cumpla con lo establecido en punto 2.12.6 de la Parte "B" del presente Agregado. Estas maniobras estarán sujetas a una intensidad de **viento no superior a 20 Kts.** de cualquier cuadrante.

- 2.12.5. En caso de **salida del buque (51 m. de manga) del Sitio “Norte 2da.” de la Dársena “C”**, encontrándose amarrado otro **(51 m. de manga) en el Sitio “Sur 5ta. / 6ta.”**, la maniobra estará sujeta a una **intensidad de viento no superior a 10 Kts.** de cualquier cuadrante, independientemente de que el **“4to. Espigón” esté ocupado**, debiendo cumplirse lo establecido en el punto 2.12.6 de la Parte “B” del presente Agregado.
- 2.12.6. Al momento de darse alguna de las situaciones previstas en los puntos 2.12.4 ó 2.12.5 de la Parte “B” del presente Agregado, y **la eslora máxima del buque amarrado en el “4to. Espigón”, excediese el frente de atraque (296 m.), su esquema de amarre deberá ser tal que su proa no exceda la perpendicular de dicho frente, no sobrepasando su codo (50 m.).**
- 2.12.7. En caso de hallarse **amarrado un buque (51 m. de manga) en el “Sitio Sur 5ta. ó 6ta.” de la Dársena “C”**, únicamente podrá maniobrar otro buque de **manga máxima superior a 46 m. y hasta 49 m.** al/del Sitio **“Norte 2da.”** de dicha dársena bajo las siguientes condiciones:
- 2.12.7.1. En maniobras de **atraque/zarpada** se utilizarán **DOS (2) (ASD) de 60 t. (BP) y UN (1) (ASD) de 50 t. (BP).**
- 2.12.7.2. **Situación de amarre:**
- Vientos del cuadrante **N/NE o SE** de hasta **10 Kts.** de intensidad.
 - Vientos del cuadrante **E/O/S o NO/SO** de hasta **15 Kts.** de intensidad.
 - El **“4to. Espigón”** deberá encontrarse **libre** de buques de **eslora máxima superior a 296 m.** al momento en que **ingrese** un buque al **Sitio “Norte 2da.”**.
- 2.12.7.3. **Situación de zarpada:**
- Vientos del cuadrante **N/NE o SE** de hasta **15 Kts.** de intensidad.
 - Vientos del cuadrante **E/O/S o NO/SO** de hasta **20 Kts.** de intensidad.
 - De encontrarse **amarrado un buque** en el **“4to. Espigón”** (proa afuera) y su **eslora máxima excediese el frente de atraque (296 m.)**, su esquema de amarre deberá ser tal que su **proa no exceda la perpendicular de dicho frente, no sobrepasando su codo (50 m.).** **Caso contrario**, y de encontrarse **amarrados** además **buques en ambas riberas** de la **Dársena “C”**, el buque amarrado en el **Sitio “Norte 2da.”** solo **podrá zarpar** cuando el buque del **“4to. Espigón”** o del **Sitio “Sur 5ta. / 6ta.” libere su giro.**
- 2.12.8. En caso de hallarse **amarrado un buque (51 m. de manga máxima) en el Sitio “Sur 5ta. / 6ta.” de la Dársena “C”**, únicamente podrá maniobrar otro buque de **45 m. a 46 m. de manga máxima** al/del Sitio **“Norte 2da.”** de dicha dársena bajo las siguientes condiciones:
- 2.12.8.1. En maniobras de **atraque/zarpada** se utilizarán **TRES (3) (ASD)** de los cuales **DOS (2)** deberán ser de **45 t. (BP).**
- 2.12.8.2. **Situación de amarre:**
- Vientos del cuadrante **N/NE o SE** de hasta **10 Kts.** de intensidad.
 - Vientos del cuadrante **E/O/S o NO/SO** de hasta **15 Kts.** de intensidad.
 - El **“4to. Espigón”** deberá encontrarse **libre** de buques de **eslora máxima superior a 296 m.** al momento en que **ingrese** un buque al **Sitio “Norte 2da.”**.
- 2.12.8.3. **Situación de zarpada:**
- Vientos del cuadrante **N/NE o SE** de hasta **15 Kts.** de intensidad.
 - Vientos del cuadrante **E/O/S o NO/SO** de hasta **20 Kts.** de intensidad.
 - De encontrarse **amarrado un buque** en el **“4to. Espigón”** (proa afuera) y su **eslora máxima excediese el frente de atraque (296 m.)**, su esquema de amarre deberá ser tal que su **proa no exceda la perpendicular de dicho**

frente, no sobrepasando su codo (**50 m.**). **Caso contrario**, y de encontrarse **amarrados** además **buques en ambas riberas** de la **Dársena “C”**, el buque amarrado en el **Sitio “Norte 2da.”** solo **podrá zarpar** cuando el buque del **“4to. Espigón”** o del **Sitio “Sur 5ta. / 6ta.”** libere su giro.

- 2.12.9. Cuando el **(BT)** de un buque de **46 a 51 m. de manga máxima** no funcione, **solo podrá ingresar o egresar** de la dársena **cuando esta se encuentre totalmente libre**, es decir **no exista maniobra de sobrepaso**.
- 2.12.10. Las **Terminales Portuarias** responsables de la operatoria de los sitios correspondientes establecerán en sus respectivos **Manuales Operativos** los diferentes **esquemas de amarre** para los buques que tengan previsto operar en los sitios de atraques comprendidos en la presente norma (**“4to. Espigón”, Sección “Norte 2da.”** y **Sección “Sur 5ta. / 6ta.”** de la **Dársena “C”**), debiendo **garantizar** que, con la debida previsibilidad, tanto los **capitanes de los buques como los prácticos de puerto** que intervengan en las maniobras posean dicha información. Asimismo, deberá plasmarse un procedimiento que asegure la comunicación entre ambas terminales portuarias y los demás actores que vayan a intervenir en las maniobras de atraque/desatraque al momento en que sea necesario que alguno de los buques que se encuentren amarrado en los sitios de referencia deba reposicionarse y/o modificar su esquema de amarre, priorizándose velocidad y eficiencia en el método.
- 2.13. Los buques que posean **(BT)** y sean del tipo bihélice **(BH)**, de **eslora máxima de hasta 200 m.**, podrán **prescindir** del uso de **(BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**, excepto en la **Dársena “A”** cuando se encuentre **amarrado un buque en la ribera opuesta** donde se utilizarán **UN (01) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.
- En caso de que la maniobra se efectúe en la **Dársena “B”**, solo se utilizará **UN (01) (BR)** para las **maniobras de entrada** cuando se encuentre **amarrado otro buque en la ribera sur**.
- 2.14. En la **Dársena “A”** los buques que posean **(BST)** y sean del tipo **(BH)**, o que posean **(BT)** y propulsores azimutales **(SPA)** de **eslora máxima superior a 200 m. y hasta 250 m.**, utilizarán **UN (01) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**, excepto que exista **maniobra de sobrepaso**, en cuyo caso se utilizarán **DOS (2) (ASD)**.
- En caso de optar amarrar **“proa adentro”**, independientemente **exista o no maniobra de sobrepaso**, deberá adicionar un **segundo (ASD)** en su **maniobra de salida**. En todos estos casos la **eslora máxima permitida del buque será de 250 m.**
- 2.15. En las **Dársenas “C”, “D”, 4to. y 5to. Espigón** los buques que posean **(BST)** y sean del tipo **(BH)**, o que posean **(BT)** y **(SPA)** de **eslora máxima superior a 200 m. y hasta 300 m.**, utilizarán **UN (01) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**. Si la **ribera opuesta estuviese ocupada**, para el caso de las dársenas, por otro buque de **manga máxima superior a 46 m.** se utilizarán **DOS (2) (ASD)** para dichas maniobras.
- En caso de que el buque que maniobre hacia o desde el **5to Espigón** y deba sobrepasar a otro amarrado en el **“4to. Espigón”** de **eslora máxima superior a 295 m. y/o de manga máxima superior a 46 m. y hasta las dimensiones máximas permitidas** en dicho sitio, se utilizarán también **DOS (2) (ASD)** para dichas maniobras, encontrándose sus dimensiones máximas limitadas a **290 m. de eslora y/o 40 m. de manga**, en tanto que la **eslora máxima del buque amarrado en el “4to. Espigón”, medida del lado del frente de atraque, no deberá exceder** la prolongación de la línea imaginaria del **frente de atraque del lado sur de la Dársena “D”**.
- 2.16. En la **Dársena “B”** los buques que posean **(BST)** y sean del tipo **(BH)**, o que posean **(BT)** y **(SPA)** de **eslora máxima superior a 200 m. y hasta 300 m.**, utilizarán **UN (01) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.
- En caso de que exista un **buque amarrado en la ribera sur** se utilizará **DOS (2) (ASD)** para las **maniobras de entrada y salida**, siendo **300 m.** la **eslora máxima permitida**.
- 2.17. Los buques que posean **(BST)** y sean del tipo **(BH)**, o que posean **(BT)** y **(SPA)** de **eslora máxima superior a 300 m. y hasta 340 m.**, utilizarán **DOS (02) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

En caso de que la maniobra se efectúe en la **Dársena “D” lado sur**, y se encuentra amarrado otro buque en el **“4to. Espigón”**, su **eslora máxima** medida de la banda de atraque de este **no deberá exceder** la prolongación de la línea imaginaria del **frente de atraque** del lado sur de la **Dársena “D”**, debiendo además encontrarse la **ribera norte libre** de buques. Para esta condición particular en las maniobras de **entrada y salida** se utilizarán **DOS (2) (ASD) de 60 t. (BP)** como mínimo y la intensidad del **viento no deberá ser superior a 20 Kts.** Respecto al buque amarrado en el **“4to. Espigón”**, sus **dimensiones máximas** no deberán superar los **335 m. de eslora y/o 51 m. de manga con una tolerancia del 1%.**

- 2.18. Excepcionalmente, y de no existir disponibilidad de buques remolcadores, la Prefectura evaluará los elementos técnicos de juicio que sean presentados por parte del Armador o representante legal en el país (agente marítimo), a fin de permitir la prescindencia de la asistencia de uso de buques remolcadores, cuando se trate de buques que posean **más de UN (1) (BST)** y sean **(BH)**, o que posean **más de UN (1) (BT)** y **(SPA)** de **eslora máxima superior a 200 m. y hasta 300 m.** en sus **maniobras de entrada y salida.**

- 2.19. Los **buques petroleros** que operen en el **5to. Espigón** amarrarán proa afuera, fijándose las siguientes condiciones:

- 2.19.1. Cuando sus **esloras máximas sean superiores a 80 m. y hasta 100 m.** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida.**

En caso de que los buques posean **(BT)** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada.**

- 2.19.2. Cuando sus **esloras máximas sean superiores a 100 m. y hasta 130 m.,** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada** y **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de salida.**
En caso de que los buques posean **(BT)** utilizarán **UN (01) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida.**

- 2.19.3. Cuando sus **esloras máximas superen los 130 m. y hasta la máxima eslora permitida y/o posean una manga menor a 40 m.,** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida.**

En caso de que los buques posean **(BT)** utilizarán **DOS (02) (ASD)** para sus **maniobras de entrada** y **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de salida**, excepto que se dé la condición explicada en el punto 2.11 de la Parte “B” del presente Agregado, utilizándose **DOS (2) (ASD)** a partir de que la **eslora máxima** del buque que maniobre **supere los 200 m.**

- 2.20. En circunstancias que se encuentre amarrado un **buque** en el **5to. Espigón** y se pretenda **ingresar o egresar** a/de la **Dársena “E”** se aplicarán los siguientes criterios:

- 2.20.1. Sumatoria de **manga máxima de 60 m.** de los buques involucrados.

- 2.20.2. La maniobra se realizará con **viento no superior a 20 Kts.** del sector NE, E, ENE, SE y ESE.

- 2.20.3. Cuando la sumatoria de **manga máxima sea superior a 40 m.,** los buques de **eslora máxima superior a 80 m. y hasta 100 m.** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**, en tanto que cuando **supere los 100 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)**, independientemente de los órganos auxiliares de gobierno que posea.

3. Puerto de Buenos Aires (Dársena del Este I)

- 3.1. Los buques de **eslora máxima superior a 85 m. y hasta 130 m.** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida.**

En el caso que los buques posean **(BT)** podrán **prescindir** del uso del **(BR)** para sus **maniobras de entrada** cuando amarren **“proa adentro”** y en sus **maniobras de salida** cuando se encuentren amarrados **“proa afuera”.**

- 3.2. Los buques de **eslora máxima superior a 130 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

En el caso que los buques posean **(BT)** podrán **prescindir** del uso de **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada** cuando amarren **“proa adentro”** y en sus **maniobras de salida** cuando se encuentren amarrados **“proa afuera”**.

4. Puerto de Buenos Aires (Dársena del Este II)

- 4.1. Los buques de **eslora máxima superior a 85 m. y hasta 130 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

En el caso de que las **maniobras de amarre** sean **“proa adentro”** podrá **prescindir** de **UN (1) (BR)**. De igual manera será para las **maniobras de salida**, si el buque se encuentra amarrado **“proa afuera”**.

Si los buques poseen **(BT)** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**, pudiendo **prescindir** del uso del **(BR)** para sus **maniobras de entrada** cuando amarren **“proa adentro”** y en sus **maniobras de salida** cuando se encuentren amarrados **“proa afuera”**.

- 4.2. Los buques de **eslora máxima superior a 130 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

En el caso que los buques posean **(BT)** podrán **prescindir** del uso de **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada** cuando amarren **“proa adentro”** y en sus **maniobras de salida** cuando se encuentren amarrados **“proa afuera”**.

5. Puerto de Buenos Aires (Dársena Sur)

- 5.1. Los buques de **eslora máxima superior a 85 m. y hasta 100 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**. En caso de que las **maniobras de amarre** sean **“proa adentro”** podrá **prescindir** de **UN (1) (BR)**. De igual manera será para las **maniobras de salida**, si el buque se encuentra amarrado **“proa afuera”**.

Para el caso que los buques posean **(BT)** podrán **prescindir** del uso de **(BR)** para sus **maniobras de entrada** cuando amarren **“proa adentro”** y en sus **maniobras de salida** cuando se encuentren amarrados **“proa afuera”**.

- 5.2. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

En el caso que los buques posean **(BT)** podrán **prescindir** del uso de **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada** cuando amarren **“proa adentro”** y en sus **maniobras de salida** cuando se encuentren amarrados **“proa afuera”**.

- 5.3. Los buques de **eslora máxima superior a 85 m. y hasta 100 m.** que amarren **“de popa”** en el **muelle elevado de la Boca** podrán prescindir del uso de **(BR)**.

- 5.4. Los buques de **eslora superior a 100 m. y hasta 115 m.** que amarren **“de popa”** en el **muelle elevado de la Boca** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada**.

Para las **maniobras de salida** podrán **prescindir** del **(BR)** únicamente cuando se cumplan las siguientes consideraciones:

5.4.1. **Visibilidad mínima de 2.000 m.**

5.4.2. **Calado máximo de 3,60 m.**

5.4.3. **Correcto funcionamiento del órgano auxiliar proel (Veth Jet).**

- 5.4.4. Condiciones hidrometeorológicas favorables, con una **intensidad de viento menor a 20 km/h.**

6. Puerto de Buenos Aires (Muelle Central Costanera)

- 6.1. Los buques de **eslora máxima superior a los 100 m. y hasta los 120 m.** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**. En el caso de que las maniobras se efectúen con una intensidad de **viento superior a 25 Kts.** se deberá adicionar un **segundo (BR)** para las **maniobras de entrada**. Cuando el buque posea **(BT)** con **dicha condición de viento** podrá optar por utilizar **únicamente UN (1) (BR)** para sus **maniobras de ingreso**.
- 6.2. Los buques de **eslora máxima superior a 120 m. y hasta 160 m.,** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada** y **UN (01) (BR)** para sus **maniobras de salida**.

En caso de que las maniobras se efectúen con una intensidad de **viento superior a 25 Kts.** proveniente de los **cuadrantes SSW al SSE** se deberá **adicionar un segundo (BR)** para las **maniobras de salida**.

Cuando los buques posean **(BT)** utilizarán **únicamente UN (1) (BR)** para las **maniobras de entrada**, debiendo utilizar **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de salida** cuando exista una intensidad del **viento sea superior a 25 Kts.** proveniente de los **cuadrantes SSW al SSE**.

- 6.3. Los buques **eslora máxima superior a 160 m. y hasta la máxima eslora permitida,** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

En caso de que los buques posean **(BT)** podrán **prescindir de UN (01) (ASD)** para sus **maniobras de salida**, excepto cuando la intensidad del **viento sea superior a 25 Kts.** proveniente de los **cuadrantes SSW al SSE**.

7. Puerto Dock Sud – 1ra. Sección Canal Dock Sud, Terminal EXOLGAN S.A.

- 7.1. Los buques de **eslora máxima superior a 85 m. y hasta 110 m.** y que posean un **calado máximo superior a 17 pies (5,18 m.),** utilizarán **UN (01) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

Para el caso que los buques posean **(BT)** o similar **(Veth Jet)** y sean **(BH)** que posean un **calado máximo de hasta 5,60 m.** y una **eslora máxima de hasta 120 m.** podrán **prescindir** del uso de **(BR)** para sus **maniobras de salida** cuando se encuentren amarrados **“proa afuera”**.

- 7.2. Los buques de **eslora máxima superior a 110 m. y hasta 180 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada** y **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de salida**. En caso de que se registre una **intensidad de viento superior a 25 Kts.,** la **salida** quedará condicionada a **adicionar un segundo (BR)**.

Para el caso que los buques posean **(BT)** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**. En caso de que se registre una **intensidad de viento superior a 25 Kts.,** la **entrada** quedará condicionada a **adicionar un segundo (BR)**.

Si el buque posee **(BST)** utilizará **UN (1) (BR)** para su **maniotra de entrada y salida**, pudiendo prescindir del **(BR)** para su **maniotra de salida** si la **intensidad del viento no supera los 25 Kts.**

Cuando se registre la **condición de sobrepaso** se utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**, indistintamente de las condiciones de viento, excepto que el buque posea **(BST)** en cuyo caso se utilizará **DOS (2) (BR)** para su **maniotra de entrada** y **UN (1) (BR)** para su **maniotra de salida**.

- 7.3. Los buques de **eslora máxima superior a 110 m. y hasta 140 m.** que sean del tipo **(BH)** y posean **(BT)** y un **calado máximo de hasta 4 m.** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**. En caso de que se registre una intensidad de **viento superior a 25 Kts.,** la **entrada** quedará condicionada a adicionar **un segundo (BR)**.

Cuando se registre la **condición de sobrepaso** se utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus maniobras de **entrada y salida**, indistintamente de las condiciones de viento y que posean o no órganos auxiliares de gobierno.

- 7.4. Los buques de **eslora máxima superior a 180 m. y hasta 250 m.** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

Para el caso que los buques posean **(BT)** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y UN (01) (ASD)** para sus **maniobras de salida**.

Si el buque posee **(BST)** utilizará **UN (1) (ASD)** para su **maniobra de entrada y salida**.

Cuando se registre **una intensidad de viento superior a 25 Kts.** se utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**, pudiendo prescindir de **UN (1) ASD)** para la **maniobra de salida** si el buque posee **(BST)**.

En caso de que se registre la **condición de sobrepaso** se utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**, independientemente de la **intensidad del viento** y de que el buque posea **(BT)** o **(BST)**.

- 7.5. Los buques de **eslora máxima superior a 250 m. y hasta 340 m.** utilizarán **TRES (3) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**. En caso de que se registre un **viento superior a 20 Kts.**, **no podrá** ingresar al canal de navegación para sus **maniobras de entrada**, como tampoco efectuar **maniobra de salida**.

- 7.6. Los buques que posean **(BT)** de **eslora máxima superior a 250 m. y hasta 300 m.** y/o que tengan una **manga máxima igual o superior a 40 m. y hasta 46 m.**, utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

- 7.7. Los buques que posean **(BT)** de **eslora máxima superior a 300 m. y hasta 340 m.** y/o que tengan una **manga máxima superior a 46 m. y hasta 49 m.** utilizarán **TRES (3) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**, debiendo la **intensidad de viento no superar los 25 Kts.**

- 7.8. Los buques portacontenedores **Clase “Neo Panamax” de hasta 335 m. de eslora y 51 m. de manga** con un margen de tolerancia del 1 % en estas dimensiones, que prevean operar en el **Sitio 2 de la Terminal “EXOLGAN S.A.”** del Puerto de Dock Sud, deberán cumplir las siguientes **medidas adicionales de seguridad**:

- 7.8.1. Las maniobras se efectuarán en condiciones hidrometeorológicas favorables, con **vientos de intensidad “presentes y previstas” no superior a 20 Kts.**

- 7.8.2. Asistencia de **TRES (3) (ASD)** de **60 t. (BP)** como mínimo. Asimismo, el **(BT)** del buque deberá encontrarse operativo y en correcto funcionamiento. **Será admisible la sumatoria de 180 t. (BP) entre los TRES (3) (ASD)**, en tanto y en cuanto el **(ASD)** de menor potencia sea **igual o superior a 45 t. (BP)**.

- 7.8.3. Deberán mantenerse como mínimo las actuales condiciones de dragado (anchos y profundidades) tanto del Canal Sur (solera: 100 m./ profundidad al cero: 10,05) como del Antepuerto Sur (Cuatro Bocas) y Primera Sección del Canal Dock Sud.

- 7.8.4. El **Sitio 1** de la **Terminal “EXOLGAN S.A.”** deberá encontrarse **libre de todo tipo de buques y embarcaciones**, en tanto que en el **muelle TAGSA S.A.** podrá encontrarse **amarrado** un buque de **hasta 28 m. de manga máxima**.

- 7.8.5. Dado que en la progresiva del Km. 0,592 del Canal Sur cruzan **DOS (2) líneas aéreas trifilares de alta tensión de DOSCIENTOS VEINTE MIL VOLTIOS (220.000 V.)**, y, teniendo en cuenta el gálibo vertical y margen de seguridad establecidos por el organismo hidrográfico oficial, los buques que deban rebatir las antenas y mástiles, de los sistemas de navegación, comunicaciones y luces de navegación, deberán contar con la respectiva autorización expedida por el Estado de abanderamiento u Organización Reconocida, aprobando los procedimientos para el rebatido de las antenas; debiendo además informar al Centro de Control de Tráfico Río de la Plata a través del práctico de Puerto de Buenos

Aires, cuando efectivice la maniobra previo al ingreso al Canal Brown y/o zarpada de la Terminal "EXOLGAN S.A."

- 7.8.6. Cuando el buque que se encuentre amarrado en el **Sitio 2** de la **Terminal "EXOLGAN S.A."** posea una **manga máxima de 51 m.**, **no se permitirá el franqueo** de buques que quieran ingresar o egresar al/del **Sitio 3**, cuya **manga máxima sea igual o mayor a 40 m.**; hasta tanto tales maniobras sean validadas a través de las simulaciones correspondientes.

8. Puerto Dock Sud – Muelles "B", "C" y "D" de la 1ra. Sección Canal Dock Sud

- 8.1. Los buques de **eslora máxima superior a 85 m. y hasta 110 m.** y que posean un **calado máximo superior a 17 pies (5,18 m.)**, utilizarán **UN (01) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

Para el caso que los buques posean **(BT)** o similar **(Veth Jet)** y sean **(BH)** que posean un **calado máximo de hasta 5,60 m.** podrán **prescindir** del uso de **(BR)** para sus **maniobras de salida** cuando se encuentren amarrados **"proa afuera"**.

- 8.2. Los buques de **eslora máxima superior a 110 m. y hasta 130 m.**, utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada** y **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de salida**. En caso de que se registre una intensidad de **viento superior a 25 Kts.** y/o **existan maniobras de sobrepaso**, la **salida** quedará **condicionada** a adicionar un **segundo (BR)**.

Para el caso que los buques posean **(BT)** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**. En caso de que se registre una intensidad de **viento superior a 25 Kts.**, y/o **existan maniobras de sobrepaso**, la **entrada** quedará **condicionada** a adicionar un **segundo (BR)**.

Cuando se registre la **condición de sobrepaso** se utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**, indistintamente de las condiciones de viento y que posean o no órganos auxiliares de gobierno.

- 8.3. Los buques de **eslora máxima superior a 130 m. y hasta 230 m.** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus maniobras de entrada y salida.

Para el caso que los buques posean **(BT)** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada** y **UN (01) (ASD)** para sus **maniobras de salida**. En caso de que se registre **viento superior a 25 Kts.** y/o **existan maniobras de sobrepaso**, la **salida** quedará **condicionada** a adicionar un **segundo (ASD)**.

9. Puerto Dock Sud – 2da. Sección Canal Dock Sud

- 9.1. Los buques de **eslora máxima superior a 85 m. y hasta 110 m.** y que posean un **calado máximo superior a 17 pies (5,18 m.)**, utilizarán **UN (01) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

Para el caso que los buques posean **(BT)** o similar **(Veth Jet)** y sean **(BH)** que posean un **calado máximo de hasta 5,60 m.** podrán **prescindir** del uso de **(BR)** para sus **maniobras de salida** cuando se encuentren amarrados **"proa afuera"**.

- 9.2. Los buques de **eslora máxima superior a 110 m. y hasta 130 m.**, utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada** y **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de salida**. En caso de que se registre **viento superior a 25 Kts.** y/o **maniobras de sobrepaso**, la **salida** quedará **condicionada** a adicionar un **segundo (BR)**.

- 9.3. Los buques de **eslora máxima superior a 130 m. y hasta 230 m.** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

10. Puerto Dock Sud - Dársena de Inflamables (Muelles “A” y “A’”)

- 10.1. Los buques de **eslora máxima superior a los 100 m. y hasta los 120 m.** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

En caso de que los buques posean **(BT)** se encontrarán **exentos**, excepto que se registre una intensidad de **viento superior a 25 Kts.** previo a las **maniobras de entrada**, en cuyo caso deberá contar con **UN (1) (BR)**.

- 10.2. Los buques de **eslora máxima superior a 120 m. y hasta los 160 m.**, utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y UN (1) (BR)** para sus **maniobras de salida**.

En caso de que los buques posean **(BT)** utilizarán **únicamente UN (1) (BR)** para las **maniobras de entrada**.

- 10.3. Los buques de **eslora máxima superior a 160 m. y hasta la máxima eslora permitida**, utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de salida**.

En caso de que los buques posean **(BT)** podrán optar por utilizar **únicamente** para las **maniobras de entrada DOS (2) (ASD)**.

- 10.4. Los buques de **eslora máxima superior a 120 m. y hasta la máxima eslora permitida** deberán **adicionar** a las exigencias precedentes **UN (1) (ASD)** para las **maniobras de salida**, si previo al inicio de esta se registre una intensidad de **viento superior a 25 Kts.** cuando el buque zarpe del **Muelle “A”** y la dirección del viento provenga entre los **cuadrantes SSW al SSE** o si fuese del **Muelle “A’”** entre los **cuadrantes NNW al NNE**.

11. Puerto Dock Sud - Dársena de Inflamables (Muelle “B”)

- 11.1. Los buques de **eslora máxima igual o superior a 85 m. y hasta 120 m.** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**. En caso de que los buques posean **(BT)** podrán **prescindir** del uso del mismo en las **maniobras de salida**.

- 11.2. Los buques de **eslora máxima superior a los 120 m. y hasta 160 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y UN (1) (BR)** para las **maniobras de salida**.

Para los buques que posean **(BT)** utilizarán **únicamente UN (1) (BR)** en sus **maniobras de entrada**.

- 11.3. Los buques de **eslora máxima superior a los 160 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y UN (1) (ASD)** para las **maniobras de salida**.

Para los buques posean **(BT)** podrán optar por utilizar **únicamente DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada**.

- 11.4. Los buques **eslora máxima superior a 120 m. y hasta la máxima eslora permitida**, posean o no **(BT)**, deberán **adicionar** a las exigencias precedentes **UN (1) (ASD)** para las **maniobras de salida**, si previo al inicio de esta se registre una intensidad de **viento superior a 25 Kts.** proveniente de los **cuadrantes ESE al ENE**.

12. Puerto Dock Sud - Dársena de Inflamables (“C”, “E” y “F”)

- 12.1. Los buques de **eslora máxima igual o superior a 85 m. y hasta 120 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y UN (1) (BR)** para sus **maniobras salida**.

Cuando la maniobra implique el **sobrepaso** de un **buque** amarrado en cualquiera de los **otros muelles**, utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus maniobras de **entrada y salida**.

- 12.2. Los buques de **eslora máxima superior a 120 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**, indistintamente si **existiese o no** maniobra de **sobrepaso**.

- 12.3. Los buques de **eslora máxima superior a 160 m. y hasta la máxima eslora permitida** no podrán ingresar al canal de navegación para sus **maniobras de entrada** cuando exista **maniobra de sobrepaso** y se registre un **viento superior a 25 Kts.**
- 12.4. Cuando se encuentren **amarrados en simultaneidad** buques en los muelles “B” y “F”, no se **permitirán** maniobras de **entrada o salida** a los muelles “C” o “E”, cualquiera fuese la **eslora máxima del buque.**

13. Puerto Dock Sud - Dársena de Propaneros

- 13.1. Los buques de **eslora máxima superior a 85 m. y hasta 120 m.** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida.**

En caso de que los buques posean **(BT)** utilizarán **únicamente UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada.**

Si se registrase una intensidad de **viento superior a 25 Kts.** se adicionará en **ambos casos UN (1) (BR)** para las **maniobras de entrada y salida.**

- 13.2. Los buques de **eslora máxima superior a 120 m. y hasta 160 m.** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de salida.**

En caso de que los buques posean **(BT)** podrán **prescindir** del **(BR)** para sus **maniobras de salida.** Si se registrase una intensidad de **viento superior a 25 Kts.** se **adicionará** en **ambos casos UN (1) (ASD)** para las **maniobras de salida.**

- 13.3. Los buques de **eslora máxima superior a 160 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida.**

En caso de que los buques que posean **(BT)** podrán **prescindir** de **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de salida, excepto** que se registre una intensidad de **viento superior a 25 Kts.**

14. Convoyes de Empuje

- 14.1. En el Puerto de Buenos Aires y Dock Sud se autoriza las entradas y salidas de convoyes de empuje con una **eslora máxima de 170 m.** y una **manga máxima de 33 m.,** fijándose las siguientes condiciones operativas:

14.1.1. Cuando la **eslora máxima del convoy supere los 120 m.,** todos los movimientos se deberán efectuar con la asistencia de **UN (1) (BR)** en proa.

14.1.2. Dicho **(BR)** será tomado en el Km. 3 del Canal Huergo o Sur, según corresponda, para las entradas, y largado en el Km. 2 para sus salidas.

14.1.3. Si el ingreso al puerto de Buenos Aires se efectúa por la entrada ubicada a la altura de la **Dársena “D”,** el buque remolcador deberá ser tomado y/o largado, según corresponda, fuera de las escolleras.

14.1.4. Los movimientos se efectuarán con condiciones hidrometeorológicas favorables y **viento no superior a 20 Kts.**

14.1.5. Está prohibido el armado y desarmado de convoyes en Canal de Acceso, Canal de Pasaje, Antepuertos, Dársenas de Maniobras, etc.

14.1.6. En todos los casos, los buques tendrán siempre prioridad de maniobra sobre los convoyes de empuje.

- 14.2. Para las maniobras de entrada y salida en el Puerto de Buenos Aires (**únicamente lado norte y/o sur de las Dársenas “C” y “D” y 2do., 3ro. y “4to. Espigón”**) y en el puerto de Dock Sud (**únicamente 1ra. Sección del Canal Dock Sud – Terminal EXOLGÁN S.A**), se autoriza a los **convoyes de empuje** dedicados al transporte de **carga general y/o contenedores**, con una **eslora máxima de hasta 200 m.** y una **manga máxima de hasta 34 m.**, estableciéndose las siguientes condiciones operativas:
- 14.2.1. El convoy debe consistir en un **sistema semi-integrado** conformado por una única barcaza empujada por un buque remolcador, debiendo **contar ambos con órgano auxiliar proel** y además el sistema de propulsión del **(RE)** deberá ser del tipo **(BH)**.
 - 14.2.2. Las maniobras de ingreso y egreso se efectuarán con la asistencia de **UN (1) (BR)** a proa, el cual será tomado en el Km. 3 del Canal Huergo o Sur, según corresponda, para las entradas, y largado en el Km. 2 para sus salidas.
 - 14.2.3. Los movimientos se efectuarán con condiciones hidrometeorológicas favorables y **viento no superior a 20 Kts.**
 - 14.2.4. En caso de que el convoy **no sea** un **sistema semi-integrado**, encontrándose conformado por **más de una barcaza**, en tanto que la propulsión del **(RE)** sea del tipo **(BH)**, la **eslora máxima** estará limitada a **190 m.**, incluyéndose dentro de los sitios de atraque la **Dársena “B”** y limitándose la **intensidad del viento** hasta **15 Kts.**
 - 14.2.5. Está prohibido el armado y desarmado de convoyes en Canal de Acceso, Canal de Pasaje, Antepuertos, Dársenas de Maniobras, etc.
 - 14.2.6. En todos los casos, los buques tendrán siempre prioridad de maniobra sobre los convoyes de empuje.

PARTE C

Disposiciones Particulares sobre la Seguridad de la Navegación

1. Navegación en el Canal Huergo y Canal Sur

- 1.1. Los buques navegarán en los **Canales Huergo y Sur** a la **velocidad mínima compatible con el buen gobierno**, la cual **no podrá ser superior a los 10 Kts.**
- 1.2. En el **interior del puerto** la **velocidad máxima de los buques no deberá ser superior a 6 Kts.**, a **excepción** de los buques **cuya velocidad mínima sea superior a dicho valor**, estando **condicionada a la no afectación de otros buques amarrados.**
- 1.3. Se prohíbe el cruce de buques en el **Canal Huergo, Sur y Canal Brown** entre los **Km. 7,3 al 12**, con las siguientes excepciones:
 - 1.3.1. Un buque de **hasta 41 m. de manga máxima** con otro buque de **hasta 100 m. de eslora máxima y 16 pies** (4,88 m.) de calado.
 - 1.3.2. Buques con **eslora máxima no superior 130 m.** y sus **calados máximos sean de hasta 20 pies** (6,10 m.).
 - 1.3.3. En **ambos casos**, previamente se efectuarán coordinaciones para las maniobras por parte de los buques involucrados mediante comunicación "Puente a Puente", debiéndose informar al Centro de Control de Tráfico Río de la Plata dicha determinación.
- 1.4. En los buques de **eslora igual o superior a 295 m. y/o superior a 46 m. de manga** que prevean maniobras de entrada y salida desde/hacia la Zona de Fondeo y Espera de Practicaje en aguas de jurisdicción nacional hacia/desde los sitios de atraque del Puerto de Buenos Aires y Dock Sud, será optativo embarcar un segundo practico de puerto.

2. Procedimiento previo al ingreso al Canal Brown de buques con destino al Puerto de Buenos Aires o Dock Sud o zarpada de estos, en especial de Clase Post Panamax o superior

- 2.1. Verificar y comprobar el correcto funcionamiento de los órganos de propulsión y gobierno del buque, así como también de los órganos auxiliares de maniobra (hélices transversales proel y/o popel, de acuerdo con cada tipo de buque) y los sistemas de amarre, fondeo y comunicaciones.
- 2.2. Contar con información del pronóstico del tiempo durante un período que comprenda la maniobra en cuestión.
- 2.3. Coordinar y comprobar el estado de ocupación de los diferentes sitios de atraque involucrados en la presente norma, así como también disponibilidad buques remolcadores con la potencia de tiro a punto fijo (*Bollard Pull-BP*) requerida, amarradores, etc.
- 2.4. Deberán poseer a bordo las correspondientes Cartas Náuticas Oficiales actualizadas de toda la zona a navegar, en formato papel o digital, editada por el Servicio de Hidrografía Naval de la República Argentina.

3. Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ)

- 3.1. **Puerto de Buenos Aires:** Los buques que ingresen o zarpen, lo harán de forma tal que durante la navegación en el Canal Huergo posean un **(MSBQ)** de un mínimo de **0,30 m.**
- 3.2. **Puerto Dock Sud:** Los buques que ingresen o zarpen, lo harán de forma tal que durante la navegación en el Canal Sur posean un **(MSBQ)** de un mínimo de **0,30 m.**, a excepción de los **buques petroleros, quimiqueros y gaseros**, cuyo **(MSBQ)** deberá ser como mínimo de **0,45 m.**
Para el caso de **buques portacontenedores** de **manga máxima igual o superior a 40 m. y hasta 46 m.** el **(MSBQ)** deberá ser de **0,45 m.**, en tanto que para los **superiores a 46 m.** será de **0,60 m.**

4. Disposiciones Generales y Particulares

- 4.1. El Centro de Control de Tráfico Río de la Plata podrá cerrar el puerto de **Buenos Aires, Dársena Sur, Boca del Riachuelo y Dock Sud** por **visibilidad menor a 1.000 m.**
- 4.2. Las **naves de alta velocidad** destinadas al **transporte de pasajeros** que operen en la **Dársena Norte y Dársena Sur del Puerto de Buenos Aires** podrán operar con una **visibilidad mayor a 500 m.**, cuando el capitán del buque así lo considere y el **equipamiento radioeléctrico y de ayuda a la navegación** se encuentre funcionando correctamente, informando de ello al Centro de Control.
- 4.3. A los efectos de prevenir cortes o averías en las amarras y en los elementos auxiliares de la carga o descarga, tales como tubos, mangueras etc., los buques surtos deberán reforzar el número de amarras y mantener cada una de ellas con la debida tensión durante todo el tiempo que dure su permanencia en el puerto, muy especialmente aquellos buques que operen con inflamables.
- 4.4. Queda **prohibido el amarre de más de DOS (2) buques** en la **Dársena de Propaneros.**
- 4.5. En la **Dársena Sur** estará permitido el **amarre en andana de hasta DOS (2) buques por ribera.** La Prefectura Jurisdiccional, a solicitud de la Agencia Marítima, Armador y/o Representante Legal en el país, evaluará la posibilidad de variar la cantidad de buques en andana, pudiendo otorgar una excepción previa Disposición fundada e informar de ello al Centro de Control de Tráfico Río de la Plata con la debida anticipación.
- 4.6. Cuando sea necesario proveer de combustible (bunker) y/o agua a un buque de ultramar, se podrá amarrar en andana a éste, siempre que no sobrepasen la proa y la popa de buque. Finalizada la operatoria deberá abandonar inmediatamente el costado del buque, amarrando en el sitio donde sean giradas o fondeando en la zona habilitada. La operatoria deberá previamente ser autorizada por la Prefectura local e informada al Centro de Control de Tráfico el inicio y finalización de esta.

El esquema de amarre deberá ser tal que no afecte el ingreso y/o egreso de otros buques, debiendo en caso de que así lo disponga el Centro de Control de Tráfico Río de la Plata, suspender las operaciones e incluso liberar el espejo de agua.

5. Obligatoriedad de buques a amarrar proa afuera

- 5.1. En el **Canal Dock Sud (1ra. y 2da. Sección), Dársena de Inflamables, Central Costanera y Dársena de Propaneros**, **todos los buques están obligados a amarrar con proa afuera por razones de seguridad.** En caso de que por razones operativas un buque se vea obligado a amarrar proa adentro, la Agencia Marítima, Armador y/o Representante Legal en el país informará por escrito a la Prefectura Jurisdiccional las razones, solicitando la autorización pertinente, la cual podrá otorgar la misma previa Disposición fundada, fijando medidas adicionales de seguridad e informando de ello al Centro de Control de Tráfico Río de la Plata con la debida anticipación.

6. Dimensiones máximas para buques en Muelles “B”, “C” y “D” de la 1ra Sección del Canal Dock Sud, Muelles de la 2da. Sección del Canal Dock Sud, Dársena Sur, Dársena de Propaneros y Muelles “B”, “C”, “E” y “F” de la Dársena Inflamables

- 6.1. Cada sitio dará acabado cumplimiento a las dimensiones máximas y demás exigencias establecidas en la correspondiente Autorización de Amarre otorgada, quedando prohibidas las operaciones de buques con una **eslora máxima superior a 230 m.** y/o una **manga máxima superior a 33 m.**

7. Maniobras en el Canal Dock Sud

- 7.1. Queda **prohibido el franqueo de buques** cuya **sumatoria de mangas sea igual o superior a 56 m.** desde el **límite sur del Sitio 3 de la Terminal EXOLGÁN S.A.** hasta el final de la **2da. Sección del Canal Dock Sud**, quedando incluidos los muelles “B”, “C” y “D” ubicados dentro de la **1ra. Sección del Canal Dock Sud.**
- 7.2. Queda **prohibido el franqueo de buques** cuya **sumatoria de mangas sea igual o superior a 85 m.** dentro de la **1ra. Sección del Canal Dock Sud**, con **excepción** del franqueo de buques entre los **sitios 2 y 3**, cuyo valor limitativo será de **hasta 91 m**, excepto que se presente la situación explicada en el punto 7.8.6 de la Parte B del presente Agregado.

PARTE D

Puerto La Plata

1. Disposiciones Generales

- 1.1. A los efectos de la aplicación de las disposiciones de la presente norma, entiéndase por:
 - 1.1.1. Canal Exterior: Desde el Km. 7,9 al Km. 10.
 - 1.1.2. Canal de Acceso Exterior: Desde el Km. 5,4 al Km. 7,9.
 - 1.1.3. Canal de Acceso Interior: Desde el Km. 1,82 al Km. 5,4.
 - 1.1.4. Zona de Giro Cuatro Bocas: Desde el Km. 1,3 al Km. 1,82.
 - 1.1.5. Gran Dock Exterior: Desde el Km. 1,3 al Km. 0,65.
 - 1.1.6. Gran Dock Interior: Desde el Km. 0,65 al Km. – 1,3.
- 1.2. **Los buques que prevean operar en cualquiera de los sitios estarán obligados a amarrar con proa afuera por razones de seguridad.** En caso de que por cuestiones operativas un buque se vea obligado a amarrar proa adentro, la Agencia Marítima, Armador y/o Representante Legal en el país informará por escrito a la Prefectura Jurisdiccional los motivos, solicitando la autorización pertinente, la cual podrá otorgar la misma previa Disposición fundada, fijando las medidas adicionales de seguridad.
- 1.3. En el Canal de Acceso, interior del puerto y zona de maniobra los buques navegarán a la velocidad mínima compatible con el buen gobierno, **no debiendo ser superior a 6 Kts.**, a **excepción** de los buques **cuya velocidad mínima sea superior a dicho valor**, estando **condicionada a la no afectación de las riberas y/o de otros buques amarrados**.
- 1.4. Se prohíbe el cruce y/o adelantamiento entre buques que superen una **eslora máxima de 60 m.** o una **manga de 9 m.** en todo el puerto.
- 1.5. Se prohíbe la navegación con una **visibilidad menor de 1.000 m.** o una intensidad de **viento superior a 50 Km/h.**, con excepción de las embarcaciones que cumplan los requisitos de certificación y efectúen el servicio de practica, pilotaje, baquía y servicios complementarios, las cuales podrán operar con una **visibilidad mayor a 500 m.**, respetándose el límite de intensidad de viento, debiendo encontrarse el equipamiento radioeléctrico y de ayuda a la navegación en correcto funcionamiento, siempre que el Capitán /Patrón de la embarcación lo considere seguro, adoptando las providencias de seguridad que el arte de navegar y las circunstancias aconsejen, informando de ello al Centro de Control de Tráfico La Plata.
- 1.6. Se prohíbe el atraque al costado de buques petroleros, quimiqueros o gaseros, excepto cuando se trate de **(BR)** o embarcaciones destinadas a recibir lastre o efluentes de limpieza de tanques.
- 1.7. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Los buques que ingresen o zarpen, lo harán de forma tal que en todo momento posean un **(MSBQ)** de un mínimo de **0,30 m.**, excepto los buques de manga máxima comprendidos entre **40 m. a 46 m.** y los que superen los **46 m.**, en los que se aplicará un **(MSBQ)** de **0,45 m.** y **0,60 m.** respectivamente.
- 1.8. Salvo indicación en contrario, los buques de **eslora igual o superior a 190 m.** solo podrán efectuar movimientos de entrada y salida cuando se cumplan las siguientes condiciones:
 - 1.8.1. **Visibilidad superior a 1.500 m.** o intensidad de **viento no superior a 40 Km/h.**
- 1.9. Se prohíben las operaciones de desgasificación de buques y lavado de tanques.

- 1.10. En la Dársena de Maniobras solo podrán virar buques de **eslora máxima inferior a 175 m.**
- 1.11. El tipo de sistema propulsivo y/o tiro al punto fijo mínimo requerido para el/los buque/s remolcador/es dependerá entre otras variables, de las características y órganos auxiliares de propulsión del buque a ser remolcado, desplazamiento, superficie de la obra muerta, condiciones hidrometeorológicas reinantes, etc., que deberán ser analizadas y evaluadas previamente por el capitán y/o práctico de cada buque en cada una de las diferentes maniobras tanto sean de atraque como de zarpada.

2. Zona de Remolque - Maniobra Obligatorio

- 2.1. La asistencia de buques remolcadores (con o sin pasaje de cabo/s) a los buques que por sus características se encuentren obligados a su utilización en los movimientos de entrada, salida, interior de puerto y entre muelles, iniciarán o finalizarán entre las siguientes posiciones extremas:
- 2.1.2. Para los buques de **hasta 230 m. de eslora máxima** desde el **Km. 4,400 hasta su sitio de amarre o viceversa.**
- 2.1.3. Para buques de **eslora máxima superior a 230 m.** entre el **Km. 10 hasta el sitio de amarre o viceversa.**
- 2.1.4. En caso de que se requiera más de **DOS (2) (BR)**, la asistencia de los mismos será exigible durante las maniobras en la Zona de Giro de Cuatro Bocas y hasta su posición de atraque.

2.2. Condiciones Generales para todos los Sitios de Atraque:

- 2.2.1. Los buques de **eslora máxima superior a 50 m. y hasta 85 m.** que puedan maniobrar por sus propios medios en el interior de puerto para quedar amarrados "**proa afuera**", estarán exentos del uso de **(BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**; caso contrario utilizarán **UN (1) (BR)** en sus **maniobras de entrada.**
- 2.2.2. Los buques de **eslora máxima superior a 85 m. y hasta 115 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida.**
En caso de que los buques sean del tipo **(BH)** o posean **(BT)** podrán prescindir de **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida.**

2.3. Condiciones particulares para buques que operen en el Canal Lateral Oeste (Sitios 1, 2, 3 y Arenas):

- 2.3.1. Los buques dedicados a las operaciones de carga y descarga de arena de hasta **95 m. de eslora máxima** estarán exentos del uso de **(BR)** para sus **maniobras de entrada y salida** siempre que puedan virar por sus propios medios para amarrar "**proa afuera**"; caso contrario utilizarán **UN (1) (BR)** en sus **maniobras de entrada.**
- 2.3.2. Los buques **(BH)** dedicados a las operaciones de carga y descarga de arena de hasta **110 m. de eslora máxima** que posean **(BT)** o sistema equivalente (Veth Jet) estarán exentos del uso de **(BR)** para sus **maniobras de entrada y salida** siempre que puedan virar por sus propios medios para amarrar "**proa afuera**"; caso contrario utilizarán **UN (1) (BR)** en sus **maniobras de entrada.**

2.4. Condiciones particulares para buques que operen en los Sitios 21 y 22 (Terminal TECPLATA S.A.):

- 2.4.1. Los buques de **eslora máxima de hasta 115 m.** que sean del tipo **(BH)** y posean **(BT)** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**, pudiendo prescindir del uso de **(BR)** bajo las siguientes condiciones:
- 2.4.1.1. **(MSBQ)** para la navegación por el Canal de Acceso desde/hasta Cuatro Bocas no inferior a **0,60 m.**

- 2.4.1.2. Las **maniobras de entrada y salida** se realizarán con pronósticos y condiciones hidrometeorológicas favorables, **visibilidad no inferior a 1.500 m.** y una **intensidad de viento no superior a 25 km/h.**
- 2.4.1.3. En horario nocturno contar con sistema de balizamiento del Canal de Acceso y zona portuaria en condiciones óptimas.
- 2.4.1.4. Se encuentre libre de todo tipo de buques el **"Sitio 22"**.
- 2.4.2. Los buques de **eslora máxima superior a 115 m. y hasta 140 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus maniobras de entrada y **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de salida**.

En caso de que los buques sean del tipo **(BH)** o posean **(BT)** podrán prescindir de **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada**.
- 2.4.3. Los buques de **eslora máxima superior a 140 m. y hasta 180 m. y/o una manga máxima no superior a 33 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

En caso de que los buques posean **(BT)** podrán prescindir de **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de salida**.
- 2.4.4. Los buques de **eslora máxima superior a 180 m. y hasta 230 m. y/o una manga máxima no superior a 33 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.
En caso de que los buques posean **(BT)** podrán prescindir de **UN (1) (BR)** para sus maniobras de salida bajo las siguientes condiciones:
 - 2.4.4.1. Pronóstico y condiciones hidrometeorológicas favorables, **visibilidad no inferior a 1.500 m.** y una **intensidad de viento no superior a 25 Km/h.**
 - 2.4.4.2. En horario nocturno contar con un apropiado estado del balizamiento del Canal de Acceso.
 - 2.4.4.3. **(MSBQ)** para la navegación por el Canal de Acceso desde/hasta Cuatro Bocas no inferior a **0,60 m.**
- 2.4.5. Los buques de **eslora máxima superior a 230 m. y hasta 300 m. y/o una manga máxima superior a 33 m. y hasta 46 m.** utilizarán **TRES (3) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

En caso de que los buques posean **(BT)** podrán prescindir de **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida** bajo las siguientes condiciones:
 - 2.4.5.1. Pronóstico y condiciones hidrometeorológicas favorables, **visibilidad no inferior a 1.500 m.** y una **intensidad de viento no superior a 25 Km/h.**
 - 2.4.5.2. En horario nocturno contar con un apropiado estado del balizamiento del Canal de Acceso.
 - 2.4.5.3. **(MSBQ)** para la navegación por el Canal de Acceso desde/hasta Cuatro Bocas no inferior a **0,60 m.**
- 2.4.6. Los buques que posean **(BT)** de **eslora máxima superior a 300 m. y hasta 337 m. y/o una manga máxima superior a 46 m. y hasta 48,31 m.** utilizarán **TRES (3) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**, bajo las siguientes condiciones:
 - 2.4.6.1. Efectuar las maniobras con pronóstico y condiciones hidrometeorológicas favorables, con una **visibilidad no inferior a 3.000 m.** y una **intensidad de viento no superior a 10 Kts.**
 - 2.4.6.2. En horario nocturno contar con un apropiado estado del balizamiento del Canal de Acceso.

2.4.6.3. Mantener en todo momento un **(MSBQ)** no inferior a **0,60 m.**

2.4.6.4. Será optativo embarcar un segundo práctico de puerto.

2.4.7. Convoyes de Empuje:

2.4.7.1. Se autorizan las entradas y salidas de convoyes de empuje con una **eslora máxima de 140 m. y una manga máxima de 33 m.**, fijándose las siguientes condiciones operativas:

- a. Cuando la **eslora máxima del convoy supere los 120 m.**, todos los movimientos se deberán efectuar con la asistencia de **UN (1) (BR)** en proa.
- b. Los movimientos se efectuarán con condiciones hidrometeorológicas favorables y una **intensidad de viento no superior a 15 Kts.**
- c. En todos los casos, los buques tendrán siempre prioridad de maniobra sobre los convoyes de empuje.

2.5. Condiciones particulares para buques que operen en la Cabecera Río Santiago Oeste (Sitios 4 y 5):

2.5.1. Los buques de **eslora máxima superior a 115 m. y hasta 140 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada** y **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de salida**.

En caso de que los buques posean **(BT)** podrán prescindir de **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada** bajo las siguientes condiciones:

2.5.1.1. Pronóstico y condiciones hidrometeorológicas favorables, **visibilidad no inferior a 1.500 m.** y una **intensidad de viento no superior a 25 Km/h.**

2.5.1.2. En horario nocturno contar con un apropiado estado del balizamiento del Canal de Acceso.

2.5.1.3. **(MSBQ)** para la navegación por el Canal de Acceso desde/hasta Cuatro Bocas no inferior a **0,60 m.**

2.5.2. Los buques de **eslora máxima superior a 140 m. y hasta 180 m. y/o una manga máxima no superior a 33 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

En caso de que los buques posean **(BT)** podrán prescindir de **UN (1) (BR)** para sus **maniobras de salida** bajo las siguientes condiciones:

2.5.2.1. Pronóstico y condiciones hidrometeorológicas favorables, **visibilidad no inferior a 1.500 m.** y una **intensidad de viento no superior a 25 Km/h.**

2.5.2.2. En horario nocturno contar con un apropiado estado del balizamiento del Canal de Acceso.

2.5.2.3. **(MSBQ)** para la navegación por el Canal de Acceso desde/hasta Cuatro Bocas no inferior a **0,60 m.**

2.5.3. Los buques de **eslora máxima superior a 180 m. y hasta 230 m. y/o una manga máxima no superior a 33 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

2.6. Condiciones particulares para buques que operen en el Gran Dock Interior:

2.6.1. Los buques de **eslora máxima superior a 115 m. y hasta 230 m. y/o una manga máxima no superior a 33 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

2.6.2. En los buques de **eslora máxima superior a 215 m. y 30 m. de manga máxima** será optativo embarcar un segundo práctico de puerto.

2.7. Condiciones particulares para el pasaje entre buques amarrados y en riberas opuestas en el Gran Dock Interior:

2.7.1. En caso de tener que realizar un pasaje entre buques que se encuentren en riberas opuesta y amarrados a tomas enfrentadas, que reduzcan notoriamente el espejo de agua disponible, se utilizarán los siguientes criterios:

2.7.1.1. Menor a **3 mangas** del buque que navega al menos **UN (1) (BR)**.

2.7.1.2. Menor a **2,5 mangas** del buque que navega **DOS (2) (BR)** y que el buque que maniobra cuente con **(BT)**.

2.7.1.3. Menor a **2 mangas** no se permite pasaje.

2.8. Condiciones particulares para la navegación en el Río Santiago:

2.8.1. Los buques de **eslora máxima superior a 115 m. y hasta 215 m.** y/o una **manga máxima no superior a 33 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

2.8.2. Los buques de **eslora superior a 160 m. y hasta 215 m.** y/o hasta **30 m. de manga** solo podrán navegar el **horario diurno**.

2.8.3. Los buques que naveguen por el canal de acceso desde o hacia el Gran Dock o maniobren en Cuatro Bocas tendrán prioridad de maniobra sobre los que lo hagan en el Río Santiago.

ZONA DELTA

PARTE A

Ámbito de Aplicación, Excepciones del uso de buques remolcadores, definiciones, conceptos y abreviaturas

1. Ámbito de Aplicación

- 1.1. Las disposiciones regulatorias del remolque y maniobra se aplicarán a los buques argentinos y extranjeros que entren, salgan o efectúen movimientos de interior de puerto en los puertos de Escobar, Ibicuy y San Pedro y los Complejos Portuarios de Campana, Zárate, incluyendo todos sus sitios y/o dársenas.
- 1.2. La provisión del o los cabos de remolque podrá ser efectuada por parte del buque a ser remolcado o del buque remolcador. En los casos en que dicha provisión sea solicitada por el capitán, armador y/o práctico del buque que va a ser objeto del servicio señalado, siendo el prestatario del servicio de remolque el responsable de asegurar que el o los cabos a emplear sean adecuados para el buque que va a ser remolcado y del tipo aprobado conforme la normativa vigente. Dichos cabos formarán parte del equipo de seguridad del buque remolcador y serán inspeccionados en oportunidad de sus reconocimientos ordinarios. Las características y los requisitos de aprobación del o los cabos de remolque suministrados por el buque remolcador serán como mínimo los establecidos para los cabos de remolque del buque remolcado.
- 1.3. Dentro de la zona de maniobra de remolque obligatoria, quedará a criterio del capitán junto con el asesoramiento del práctico, dependiendo de cada situación, establecer la forma en que se realizará la asistencia de cada uno de los buques remolcadores involucrados en la maniobra y la utilización o no de la línea de remolque.
- 1.4. En el **interior del puerto** la **velocidad máxima** del buque **no deberá ser superior a 6 Kts.**, a **excepción** de los buques **cuya velocidad mínima sea superior a dicho valor**, estando **condicionada a la no afectación de otros buques amarrados**.

2. Excepciones del uso de buques remolcadores

Las presentes disposiciones no se aplicarán a:

- 2.1. Los buques remolcadores y empujadores, cualquiera fuera su eslora.
- 2.2. Los buques militares y de policía.
- 2.3. Los buques que posean hélice transversal proel y/o popel (bow y/o stern thruster) contarán con las excepciones pertinentes, siempre y cuando dichos órganos auxiliares funcionen correctamente y con la inmersión adecuada y el capitán, baqueano y/o práctico informe previamente a la Estación Costera de la Prefectura Naval Argentina que el buque posee los mismos.
- 2.4. Los buques afectados a las operaciones de dragado y balizamiento.
- 2.5. Los buques que efectúen movimientos en un mismo muelle, utilizando sus propios cabos.
- 2.6. Los casos especiales o no contemplados en la presente podrán ser presentados por el interesado siguiendo los lineamientos que para cada caso emita la Dirección de Policía Seguridad de la Navegación, órgano técnico de la Institución encargada de analizar y resolver las solicitudes.

3. Definiciones, Conceptos y Abreviaturas

- 3.1. El término “buque”, incluye a los artefactos navales.
- 3.2. **Buque remolcador:** Se refiere a los buques que sean asignados para cumplir las tareas de acompañamiento, maniobras de atraque/desatraque. Los mismos deberán contar con la correspondiente certificación de la potencia de tiro a punto fijo (*Bollard Pull-BP*), expedida por una Sociedad de Clasificación reconocida por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).
- 3.3. **Tracción a punto fijo o bollard pull:** Es la cantidad de fuerza horizontal que puede aplicar el remolcador trabajando avante en el supuesto de velocidad nula de desplazamiento; coincidiría por tanto con la tracción que el remolcador produciría en una amarra que le fijase a un bolardo fijo de un muelle. Abreviatura (**BP**).
- 3.4. **Buque remolcador Tipo Azimutal:** Utilizados comúnmente como buques remolcadores de puerto. Equipados con DOS (2) propulsores azimutales dispuestos en toberas o un propulsor cicloidal y pueden generar una fuerza de propulsión direccional de 360°. Pueden tener un guinche de remolque ubicado en proa y pueden remolcar tanto de proa como de popa. Abreviatura (**ASD**).
- 3.5. **Buque remolcador Tipo Convencional:** Se caracterizan por poseer una propulsión a popa y el gancho de remolque situado en la sección maestra del buque remolcador. Cuando operan al tiro casi no existen diferencias con respecto al del tipo ASD operando al gancho, pero la situación cambia cuando deben hacerlo al fraile. Abreviatura (**BR**).
- 3.6. Cuando se mencione la obligatoriedad o exención de utilizar buques remolcadores para las maniobras de entrada y/o salida se entenderá que estarán comprendidos los movimientos de interior de puertos.
- 3.7. Cuando no se establezca la potencia mínima requerida para una maniobra que deba poseer un buque remolcador, se entenderá que será la potencia adecuada para el buque al que se asiste en ese determinado lugar y con las condiciones hidrometeorológicas reinantes; la determinación de la misma quedará a criterio del Capitán y/o Práctico.
- 3.8. La expresión “**aguas arriba**” indica que el buque se encuentra amarrado o deberá amarrar con la proa en sentido creciente al kilometraje del río.
- 3.9. La expresión “**aguas abajo**” indica que el buque se encuentra amarrado o deberá amarrar con la proa en sentido decreciente al kilometraje del río.
- 3.10. La expresión “**eslora**” indica que se trata de la eslora máxima del buque.
- 3.11. La expresión “**manga**” indica que se trata de la manga total del buque, sea moldeada o aérea.
- 3.12. En las dimensiones de las “**esloras máximas**”, “**mangas moldeadas**” y “**mangas máximas**” de los buques y convoyes de empuje”, **no se aplicarán márgenes porcentuales de tolerancia**.
- 3.13. **Eslora Máxima:** Distancia medida paralelamente a la línea de base entre dos planos perpendiculares al plano de crujía del buque, situados uno en la parte más a proa y el otro en la parte más a popa del buque.
- 3.14. **Manga Máxima:** Distancia medida paralelamente a la línea de base entre dos planos paralelos al plano de crujía tangentes a la parte más extrema de los costados del buque.
- 3.15. **Buques de Carga General:** También conocido con el nombre de “**buques multipropósito**”. Son los más básicos dentro de los buques de carga seca. Utilizados para transportar carga suelta e irregular.
- 3.16. **Buque Granelero o “bulk carriers”:** Es todo buque principalmente destinado para transportar carga seca a granel, incluidos los buques mineraleros y los buques de carga combinados.
- 3.17. **Buque de Pasaje:** Es todo buque destinado al transporte de más de DOCE (12) pasajeros.
- 3.18. **Buque Petrolero:** Buque cisterna diseñado específicamente para el transporte de crudo o productos derivados del petróleo.

- 3.19. **Buque Tanque:** Buque de carga construido o adaptado para el transporte a granel de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable.
- 3.20. **Buque Quimiquero:** Buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de productos petroquímicos, químicos orgánicos, químicos inorgánicos como aceites vegetales y animales.
- 3.21. **Buque Gasero:** Buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquiera de los gases licuados u otros productos como butano, propano o mezclas y amoníaco.
- 3.22. **Buque Regasificador:** Buque diseñado para el transporte de Gas Natural Licuado (GNL) y que además cuenta con una Planta Regasificadora de Gas para la transformación del Gas Licuado en Gas Natural. Abreviatura (**FSRU**).
- 3.23. **Buque Metanero:** Buque diseñado para el transporte de Gas Natural Licuado (GNL), pero que no sea Regasificador. Abreviatura (**LNGC**).
- 3.24. **Buques Portacontenedores:** Aquéllos especialmente diseñados para transportar contenedores estándar según la normativa ISO, incluidos los contenedores de 10, 20, 40 y 45 pies, contenedores high-cube, contenedores open-top, contenedores refrigerados y de plataforma (para carga sobredimensionada).
- 3.25. **Buques de Carga Rodada (roll-on/roll off):** Diseñados para transportar mercaderías con ruedas que son cargadas y descargadas por sus propios medios o mediante vehículos tractores.
- 3.26. **Buque de Carga Rodada Combinada (ConRo):** Diseñados para transportar en forma combinada mercaderías con ruedas que son cargadas y descargadas por sus propios medios o mediante vehículos tractores y además pueden transportar contenedores bajo normas ISO.
- 3.27. **Handymax o Handy:** Buques de eslora de hasta 200 m. y puede cargar hasta 60.000 TPM. Debido a sus características, es un **tipo de buque** utilizado para cargas secas.
- 3.28. **Buque Kamsarmax:** Buques cuya eslora máxima de hasta 229 m. y puede cargar hasta 90.000 TPM. Debido a sus características, es un tipo de buque utilizado para cargas secas.
- 3.29. **Buque Clase Panamax:** Término utilizado para denominar a buques de hasta 290 m. de eslora, 32,2 m. metros de manga y con una capacidad de hasta 5.000 teus.
- 3.30. **TEUS:** Significa Twenty-Foot Equivalent Unit. Es una medida utilizada en la industria del transporte marítimo. Se utiliza desde determinar la capacidad de carga de un buque portacontenedor hasta calcular la actividad portuaria.
- 3.31. **Buque bihélice:** Buque cuya propulsión se encuentra conformada por DOS (2) hélices y DOS (2) palas de timón. Abreviatura (**BH**).
- 3.32. **Hélice Transversal Proel (Bow Thruster):** Es un propulsor de proa que produce un empuje normal al plano de crujía del buque con el objeto de ayudar a girar el buque durante las maniobras de atraque, desatraque o cuando el buque opera a bajas velocidades. Abreviatura (**BT**).
- 3.33. **Hélice Transversal Popel (Stern Thruster):** Es un propulsor de popa que produce un empuje normal al plano de crujía del buque con el objeto de ayudar a girar el buque durante las maniobras de atraque, desatraque o cuando el buque opera a bajas velocidades. Abreviatura (**ST**).
- 3.34. **Buque con Hélice Transversal Proel (Bow Thruster) y Hélice Transversal Popel (Stern Thruster):** Buque que posee ambos propulsores. Abreviatura (**BST**).
- 3.35. **Sistema propulsión azimuthal:** Sistema de propulsión marina no convencional en donde las hélices están situadas en toberas o "pods", dispuestas a 90° respecto a la vertical, con capacidad de rotación de 360° sobre sí mismas, incrementando la maniobrabilidad del buque. Se dividen en DOS (2) grupos: Transmisión mecánica (Z-Drive / L-Drive) o Transmisión eléctrica (Azipod). Abreviatura (**SPA**).

- 3.36. **Horario Diurno:** Se entenderá el comprendido luego del inicio del crepúsculo civil matutino y antes del fin del crepúsculo civil vespertino.
- 3.37. **Horario Nocturno:** Se entenderá el comprendido entre la finalización del crepúsculo vespertino y el inicio del crepúsculo matutino.
- 3.38. **Nudos:** Unidad utilizada para medir la velocidad de buques y la intensidad del viento, pudiendo esta última ser expresada también en Km/h. Tiene una equivalencia a 1,852 kilómetros por hora. Abreviatura **(Kts.)**
- 3.39. **Sistema Métrico Legal Argentino:** Es un sistema de medición utilizado en todo el mundo y se basa en el uso de unidades decimales. El metro es la unidad estándar de longitud en el sistema métrico y se utiliza para medir distancias en todo el mundo. Abreviatura **(m.)**.
- 3.40. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla:** Es la distancia vertical de columna de agua que separa la parte más sumergida del buque, ya sea del casco o de sus apéndices (quilla, timón, hélice, hélice transversal, ASD, etc.) con el fondo del mar o río. Para el cálculo de este parámetro se tendrá en cuenta las variaciones de asiento y escora del buque, así como la altura del agua para un lugar, área o mareógrafo de referencia en un instante o ventana de tiempo específica. A esos fines, los calados máximos serán calculados teniendo en consideración además los distintos factores y efectos evolutivos que incidan para su determinación, particularmente la velocidad del buque durante la navegación en los canales y áreas de aguas restringidas. Abreviatura **(MSBQ)**.
- 3.41. **Unidad de Transferencia de Carga:** Se denomina así al buque, artefacto naval o estructura flotante que permite almacenar cargas o mercaderías sólidas o líquidas a granel a otro buque, barcaza o artefacto naval.
- 3.42. **Operación de Transferencia de Carga:** Se denomina así al movimiento de mercaderías, equipos, cargas de diseño o especiales de un buque a otro, o entre un buque y un artefacto naval, entre un buque a una barcaza.
- 3.43. **Operación de bunker:** El bunkering es el **sistema de repostaje que permite a las embarcaciones rellenar sus depósitos de combustible utilizándose un buque tanque o cisterna.**
- 3.44. **Operación de alijo:** Se puede mencionar DOS (2) modalidades que definen los procedimientos y pasos a seguir, siendo el más común el alije, que es donde un navío le cede de manera total o parcial su carga a buques de menor porte para alivianar su peso y ampliar el calado o el “top off” que es el proceso inverso donde buques de menor porte cargan a uno de mayor dimensión y le ceden la mercadería en varias operaciones
- 3.45. **Carga/Mercadería:** A los fines de la presente, entiéndase a toda aquella que no sea de uso personal y transportable por un tripulante; exclúyase también herramientas para uso de personal técnico.
- 3.46. **Velocidad del buque:** Toda referencia a la velocidad del buque será la correspondiente a la que desarrolle con respecto al fondo.
- 3.47. **Sistema de Identificación Automática:** Es un sistema que permite la identificación y seguimiento de buques de forma automática, desde otros buques, aeronaves o estaciones costeras. En el lenguaje inglés las iniciales son AIS. Abreviatura **(SIA)**.
- 3.48. **Radar:** Es un término que procede de un acrónimo inglés “*Radio detecting and ranging*” (**Detección y localización por radio**). Se trata de un **sistema** que, a través de radiaciones electromagnéticas, permite detectar la localización o la **velocidad** de un objeto. La noción de radar también se emplea para nombrar al aparato que aplica este sistema.
- 3.49. **Sistema de Posicionamiento Global:** Es un término que procede de un acrónimo inglés “*Global Positioning System*”. Es un sistema que permite a un dispositivo receptor localizar su propia posición sobre la Tierra con una precisión de hasta centímetros (si se utiliza GPS diferencial), aunque lo común son unos pocos metros.

PARTE B

Puerto Escobar

1. Terminal Portuaria “GNL Escobar – UTE YPF/IEASA” (Integración Energética Argentina S.A.)

- 1.1. Se encuentra emplazada en el Km. 74,5 margen derecha del Río Paraná de las Palmas y fue diseñada para el amarre, y operación simultánea de **UN (1) (FSRU) y UN (1) (LNGC)**.
- 1.2. Los límites tanto se de eslora máxima como desplazamiento y capacidad de carga serán establecidos respetándose los parámetros y las normativas en lo inherente a la seguridad en el amarre.

2. Parámetros y Condiciones Generales de Seguridad

2.1. Maniobras de entrada y salida:

2.1.1. Condiciones hidrometeorológicas limitantes:

- 2.1.1.1. Intensidad del viento no superior a 15 Kts.
- 2.1.1.2. En horario diurno y nocturno visibilidad superior a 5 Km.
- 2.1.1.3. Visibilidad inferior a 5 Km. únicamente en horario diurno.

2.1.2. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio:

- 2.1.2.1. Tanto sea para las **maniobras de entrada como de salida** del **(FSRU)** como del **abarloamiento** a este por parte del **(LNGC)** y su posterior salida, se utilizarán como mínimo **CUATRO (4) (BR) de 40 t. de (BP)** como mínimo, debiendo **TRES (3) ser (ASD)**.
- 2.1.2.2. Si bien la conformación del esquema de remolque quedará a criterio del Capitán del buque juntamente con el práctico de puerto, la aproximación al muelle deberá realizarse con la línea de remolque hecha firme y de la manera elegida por el práctico y/o Capitán del buque a al menos **DOS (2) (ASD)**.
- 2.1.2.3. En el caso particular del **(LGNC)**, cuando éste efectúe la **maniobra de abarloamiento** al **(FSRU)** y en función de poseer este tipo de buques **(BT)** se recomienda no fondear el ancla, debido al tiempo demandado para el virado de la misma ante una zarpada de emergencia.
- 2.1.2.4. Se deberá adoptar el **esquema de amarre** establecido acorde el **Manual Operativo** desarrollado por la **Terminal Portuaria** tanto sea para el **(FSRU)** como para el **(LGNC)**.
- 2.1.2.5. Zona de Maniobra de Giro: De los **CUATRO (4) (BR)** utilizados en la **maniobra de zarpada**, al menos **TRES (3) (ASD)** asistirán al buque para la maniobra de giro con la línea de remolque hecha firme y de la manera elegida por el práctico y/o capitán del buque.

2.2. Permanencia en Muelle del (FSRU):

- 2.2.1. **Intensidad de viento no superior a 45 Kts.**
- 2.2.2. Mantener **UN (1) (ASD) de 40 t. (BP)** o **UN (1) (BR) de 50 t. (BP)** como mínimo, a órdenes próximo a la terminal ante cualquier contingencia, pudiendo el mismo participar de la **maniobra de entrada y/o salida del (LNGC)**.
- 2.2.3. Se deberá adoptar el **esquema de amarre** establecido acorde el **Manual Operativo** desarrollado por la **Terminal Portuaria**.
- 2.2.4. Tener preestablecida una Zona de Fondeo apropiada ante una zarpada de emergencia.
- 2.2.5. Mantener durante la estadía un asiento longitudinal apropiado y una inmersión de los órganos principales y auxiliares de gobierno y propulsión que permitan su uso en forma adecuada.
- 2.2.6. Mantener de manera constante y por el medio más adecuado, comunicación directa entre el responsable operativo de la Terminal Portuaria (Loading Master) y el Centro de Control de Tráfico Zárate, a los fines de prevenir cualquier contingencia y/o ante una zarpada de emergencia.

2.3. Operación de Transferencia de Carga entre (FSRU) y (LNGC):

- 2.3.1. **Intensidad de viento no superior a 40 Kts.**
- 2.3.2. Mantener **UN (1) (ASD) de 40 t. (BP)** o **UN (1) (BR) de 50 t. (BP)** como mínimo, a órdenes próximo a la terminal ante cualquier contingencia, pudiendo el mismo participar de la **maniobra de entrada y/o salida del (LNGC)**.
- 2.3.3. Se deberá adoptar el **esquema de amarre** establecido acorde el **Manual Operativo** desarrollado por la **Terminal Portuaria**.
- 2.3.4. Tener preestablecida una Zona de Fondeo apropiada ante una zarpada de emergencia.
- 2.3.5. Mantener durante toda la operación, guardia en el puente de navegación del **(LNGC)**, a los fines de prevenir acaecimientos en los casos de pasaje de otros buques en navegación por el Río Paraná de las Palmas.
- 2.3.6. Deberán estar ambas tripulaciones alistadas y preparadas, así como también mantener la planta propulsora y órganos de gobierno listos a ser utilizados ante cualquier emergencia o eventualidad que pudiese suscitarse.
- 2.3.7. Cumplimentar el Manual Operativo desarrollado por la Terminal Portuaria, respecto a los tiempos máximos de permanencia en las operaciones y amarre de acuerdo con las condiciones hidrometeorológicas reinantes (pronósticos, períodos límites para preaviso de desconexión de mangueras, prácticos, remolcadores, amarradores, etc.).
- 2.3.8. Mantener durante la estadía un asiento longitudinal apropiado y una inmersión de los órganos principales y auxiliares de gobierno y propulsión que permitan su uso en forma adecuada.
- 2.3.9. Mantener de manera constante y por el medio más adecuado, comunicación directa entre el responsable operativo de la Terminal Portuaria (Loading Master) y el Centro de Control de Tráfico Zárate, a los fines de prevenir cualquier contingencia y/o ante una zarpada de emergencia.

PARTE C

Complejo Portuario Campana

1. Disposiciones Generales

- 1.1. El Complejo Portuario de Campana se encuentra comprendido en el tramo del Río Paraná de las Palmas entre los Kms. 91 al 99 sobre la margen derecha del Río Paraná, hallándose conformado por las terminales portuarias acorde el siguiente detalle:
 - 1.1.1. Terminal Portuaria Petrominig S.A. Km. 91.
 - 1.1.1.1. Posta N° 1 y Posta N° 2
 - 1.1.2. Muelle Arenera Vendaval. Km. 91,6.
 - 1.1.3. Terminal III Tajiber. Km. 92.
 - 1.1.4. Terminal Odfjell Terminals Tagsa S.A. Km. 93,4.
 - 1.1.5. Terminal Pobater. Km. 94.
 - 1.1.6. Terminal Carboclor. Km. 95,5.
 - 1.1.7. Terminal Maripasa. Km. 95,8.
 - 1.1.8. Terminal Pan American Energy LLC. Km. 96,2 al 96,8.
 - 1.1.8.1. Muelle "C".
 - 1.1.8.2. Muelle "E".
 - 1.1.8.3. Muelle "G".
 - 1.1.8.4. Muelle "H".
 - 1.1.9. Muelle Naviera Lojda. Km. 96,7.
 - 1.1.10. Terminal Desarrollos Portuarios S.A. Km. 97.
 - 1.1.11. Terminal Complejo Portuario Euroamérica S.A. Km. 98,3.
 - 1.1.12. Terminal Tenaris Siderca S.A.I.C. Km. 99.
- 1.2. La Prefectura local procederá al cierre del puerto cuando la **visibilidad** se encuentre reducida a **menos de 1.000 m.**
- 1.3. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Cuando se registre un **(MSBQ) de 0,30 m.** en el **muelle**, estarán **prohibidas** las **maniobras de entrada y salidas**.
- 1.4. Los buques efectuarán las maniobras de amarre **"aguas arriba"**.
- 1.5. Aquellos buques que, por su construcción u operación deban amarrar proa **"aguas abajo"** deberán solicitar previamente autorización a la Prefectura local, la cual informará al Centro de Control de Tráfico Zárate.

2. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

2.1. Los buques de **eslora máxima superior a 160 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán como mínimo **UN (1) (BR)** en sus **maniobras de salida cuando deban virar frente al muelle o en sus proximidades para navegar aguas abajo.**

2.2. Los buques que posean **(BT)** de **eslora máxima superior a 160 m. y hasta 200 m.** podrán prescindir del uso del **(BR)** en sus **maniobras de salida cuando deban virar frente al muelle o en sus proximidades para navegar aguas abajo.**

Los capitanes, prácticos y/o patrones que hagan uso de esta excepción, deberán informarlo previamente al Centro de Control de Tráfico Zárate.

2.3. Los buques de **eslora máxima superior a 160 m.** que por su construcción u operación deban amarrar indefectiblemente proa “**aguas abajo**” utilizarán **DOS (2) (BR)** en sus **maniobras de entrada y UN (1) (BR)** en sus **maniobras de salida.**

2.4. Los buques de **eslora máxima superior a 130 m. y hasta 160 m.** que por su construcción u operación deban amarrar indefectiblemente proa “**aguas abajo**” utilizarán **UN (1) (BR)** en sus **maniobras de entrada y salida.**

2.5. En circunstancias en que, por las características del buque, órganos propulsores y/o auxiliares de gobierno, condiciones hidrometeorológicas reinantes, etc., el práctico podrá considerar el adicionar un segundo **(BR)**, lo cual deberá informar radioeléctricamente al Centro de Control de Tráfico Zárate.

PARTE D

Complejo Portuario Zarate

1. Terminales Portuarias ubicadas en el Paraná de las Palmas

1.1. El Complejo Portuario de Zárate se encuentra comprendido en el tramo del Río Paraná de las Palmas entre los Kms. 104 al 132 sobre la margen derecha del Río Paraná, hallándose conformado por las terminales portuarias acorde el siguiente detalle:

1.1.1. Terminal Portuaria Piapsa. Km. 104.

1.1.2. Terminal Portuaria Terminal Zárate S.A. Km. 111.

1.1.2.1. Muelle Central.

1.1.2.2. Dolphin Sur.

1.1.2.3. Dolphin Norte.

1.1.3. Terminal Portuaria Vitco Km. 112,6.

1.1.3.1. Muelle N° 1.

1.1.3.2. Muelle N° 2 "Posta Norte".

1.1.4. Muelle Arauco Argentina. Km. 114.

1.1.5. Terminal Las Palmas. Km. 123.

1.1.5.1. Muelle Central.

1.1.5.2. Muelle Dársena Interior.

1.1.6. Astillero Río Paraná del Sur. Dársena Interna. Km. 130,2.

1.1.7. Terminal Delta Dock. Km. 132.

1.1.7.1. Muelle N° 1 – Las Limas.

1.1.7.2. Muelle N° 2 – Flotante.

1.2. Disposiciones Generales:

1.2.1. La Prefectura local procederá al cierre del Complejo Portuario cuando la **visibilidad** se encuentre reducida a **menos de 1.000 m.**

1.2.2. Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):

Cuando se registre un **(MSBQ) de 0,30 m.** en el **muelle**, estarán **prohibidas** las **maniobras de entrada y salidas.**

1.2.3. Los buques efectuarán las maniobras de amarre "**aguas arriba**". Aquellos buques que, por su construcción u operación deban amarrar proa "**aguas abajo**" deberán solicitar previamente autorización al Centro de Control de Tráfico Zárate.

1.3. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio:

1.3.1. Los buques de **eslora máxima superior a 160 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán como mínimo **UN (1) (BR)** en sus **maniobras de salida** cuando deban **virar frente al muelle** o en sus **proximidades para navegar aguas abajo.**

- 1.3.2. Los buques que posean **(BT)** de **eslora máxima superior a 160 m. y hasta 200 m.** podrán prescindir del uso del **(BR)** en sus **maniobras de salida cuando deban virar frente al muelle o** en sus **proximidades para navegar aguas abajo.**
Los capitanes, prácticos y/o patrones que hagan uso de esta excepción, deberán informarlo previamente al Centro de Control de Tráfico Zárate.
- 1.3.3. Los buques de **eslora máxima superior a 160 m.** que por su construcción u operación deban amarrar indefectiblemente proa “**aguas abajo**” utilizarán **DOS (2) (BR)** en sus **maniobras de entrada y UN (1) (BR)** en sus **maniobras de salida.**
- 1.3.4. Los buques de **eslora máxima superior a 130 m. y hasta 160 m.** que por su construcción u operación deban amarrar indefectiblemente proa “**aguas abajo**” utilizarán **UN (1) (BR)** en sus **maniobras de entrada y salida.**
- 1.3.5. En circunstancias en que, por las características del buque, órganos propulsores y/o auxiliares de gobierno, condiciones hidrometeorológicas reinantes, etc., el práctico podrá considerar el adicionar un segundo **(BR)**, lo cual deberá informar radioeléctricamente al Centro de Control de Tráfico Zárate.

2. Terminales Portuarias ubicadas en el Río Paraná Guazú

- 2.1. El Complejo Portuario de Zárate posee en el Km. 178 margen izquierda del Río Paraná Guazú la Terminal de puerto homónimo la cual posee TRES (3) muelles:
 - 2.1.1. Muelle N° 1 – Multipropósito.
 - 2.1.2. Muelle N° 2 – Multipropósito.
 - 2.1.3. Muelle N° 3 – Dársena Interna para barcaza.
- 2.2. **Disposiciones Generales:**
 - 2.2.1. Las maniobras de amarre y/o zarpada con pronóstico y condiciones hidrometeorológicas favorables, con una **intensidad de viento inferior a 30 Km/h. y una visibilidad no inferior a 8 Km.**
 - 2.2.2. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Cuando se registre un **(MSBQ) de 0,30 m.** en el **muelle**, estarán **prohibidas las maniobras de entrada y salidas.**
- 2.3. **Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio:**
 - 2.3.1. Los buques de **eslora máxima superior a 120 m. y hasta 168 m.** utilizarán para sus **maniobras de salida y/o giro “aguas abajo” UN (1) (BR)** de **18 t. (BP)** ó 1050 Kw. de potencia de máquinas como mínimo.

En caso de que los buques posean **(BT)** o **(BST)** podrán prescindir del uso de **(BR)**.
 - 2.3.2. Los buques de **eslora máxima superior a 168 m y hasta 210 m. (Muelle N° 2) ó 230 m. (Muelle N° 1)** utilizarán para sus **maniobras de salida y/o giro “aguas abajo” UN (1) (BR)** de **1.050 Kw.** de potencia de máquinas como mínimo, independientemente que posea o no órganos auxiliares de gobierno.
 - 2.3.3. Los buques de **eslora máxima superior a 230 m. y hasta 260 m. que operen en el Muelle 1** utilizarán para sus **maniobras de salida y/o giro “aguas abajo” UN (1) (BR)** de **2.200 Kw.** de potencia de máquinas como mínimo, independientemente que posea o no órganos auxiliares de gobierno.
 - 2.3.4. En circunstancias en que, por las características del buque, órganos propulsores y/o auxiliares de gobierno, condiciones hidrometeorológicas reinantes, etc., el práctico podrá considerar el adicionar un segundo **(BR)**, lo cual deberá informar radioeléctricamente al Centro de Control de Tráfico Zárate.

PARTE E

Puerto Ibicuy

1. Disposiciones Generales

- 1.1. El Muelle Continental perteneciente al Ente Autárquico se encuentra ubicado en el Km. 218 margen izquierda del Río Ibicuy.
- 1.2. La Prefectura local procederá al cierre del puerto cuando la **visibilidad** se encuentre reducida a **menos de 1.000 m.**
- 1.3. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Cuando se registre un **(MSBQ) de 0,30 m.** en el **muelle**, estarán **prohibidas** las **maniobras de entrada y salidas**.

2. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

- 2.1. **Maniobras de entrada:**
 - 2.1.1. Los buques que **navegando “aguas arriba”** deban **amarrar proa “aguas abajo”**, de **eslora máxima superior a 150 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)**.

En caso de que los buques posean **(BT)** podrán prescindir del uso de **UN (1) (BR)**.
- 2.2. **Maniobras de salida:**
 - 2.2.1. Los buques **amarrados “aguas arriba”** deban maniobrar para continuar **navegación de “aguas abajo”**, de **calado máximo superior a 8,84 m. (29 pies)** cualquiera sea su eslora máxima utilizarán **UN (1) (BR)**.
 - 2.2.2. Los buques **amarrados “aguas arriba”** deban maniobrar para continuar **navegación de “aguas abajo”**, de **eslora máxima igual o superior a 165 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán **UN (1) (BR)**.
 - 2.2.3. En caso de que los buques posean **(BT)** podrán prescindir del uso de **(BR)**.
- 2.3. En circunstancias en que, por las características del buque, órganos propulsores y/o auxiliares de gobierno, condiciones hidrometeorológicas reinantes, etc., el práctico podrá considerar el adicionar un segundo **(BR)**, lo cual deberá informar radioeléctricamente al Centro de Control de Tráfico Zárate.

PARTE F

Puerto San Pedro

1. Disposiciones Generales

- 1.1. El puerto San Pedro se encuentra ubicado en la progresiva del Km. 277 margen derecha del Río Paraná y posee DOS (2) sitios:
 - 1.1.1. Sitio 1 – Muelle de Ultramar.
 - 1.1.2. Sitio 2 – Muelle Cabecera.
- 1.2. En el “Muelle de Ultramar” se deberá amarrar proa en dirección al canal de acceso.
- 1.3. El capitán y/o práctico evaluará previo al ingreso o egreso del buque, el estado de la iluminaria portuaria y balizamiento del canal de ingreso a fin de definir si la maniobra se efectuará en horario diurno o nocturno.
- 1.4. En caso de que se registre una **intensidad de viento superior a 20 Km/h.** el práctico y/o capitán deberá evaluar la necesidad o no de contar con la asistencia de **UN (1) (BR).**
- 1.5. En circunstancias de que un buque deba **ingresar** al “Muelle de Ultramar”, el “Muelle Cabecera” deberá **encontrarse libre de todo tipo de buques.** En el caso de que un buque deba **maniobrar de salida** del “Muelle de Ultramar” y existiese un **buque** amarrado en el “Muelle Cabecera”, su esquema de amarre debe ser tal que el **espejo de popa de dicho buque no exceda la perpendicular del codo u ochava** que une ambos muelles.
- 1.6. Cuando exista un **buque** amarrado en el “Muelle de Ultramar” y deba **ingresar o egresar** un **buque** al “Muelle Cabecera”, el capitán y/o práctico del buque que prevea maniobrar, deberá evaluar previamente, entre otros factores, las dimensiones de ambos buques, el esquema de amarre del buque en el “Muelle de Ultramar”, las condiciones hidrometeorológicas reinantes, etc., debiendo posteriormente informar radioeléctricamente la decisión a la Estación Costera local en caso de considerar que la maniobra sea viable y segura para ambos buques.
- 1.7. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ) de 0,60 m.**, tanto en el **Canal de Acceso** como en los **diferentes muelles.**
- 1.8. La Prefectura local procederá al cierre del puerto cuando se de algunas de las siguientes condiciones:
 - 1.8.1. La **intensidad del viento sea superior a 30 Km/h.**
 - 1.8.2. La **visibilidad** se encuentre reducida a **menos de 1.000 m.**
- 1.9. Las embarcaciones que cumplan los requisitos de certificación y efectúen el servicio de practicaaje, pilotaje, baquía y servicios complementarios, podrán operar con una **visibilidad mayor a 500 m. y con una intensidad de hasta 40 Km/h.**, debiendo encontrarse el equipamiento radioeléctrico y de ayuda a la navegación en correcto funcionamiento, siempre que el capitán /patrón de la embarcación lo considere seguro, adoptando las providencias de seguridad que el arte de navegar y las circunstancias aconsejen, informando de ello a la Estación Costera local.

ZONA BAJO PARANÁ

PARTE A

Ámbito de aplicación, excepciones del uso de buques remolcadores, definiciones, conceptos y abreviaturas

1. Ámbito de Aplicación

- 1.1. Las disposiciones regulatorias del remolque maniobra se aplicarán a los buques argentinos y extranjeros que entren, salgan o efectúen movimientos de interior de puerto en los Complejos Portuarios de Ramallo, San Nicolás, Villa Constitución, Arroyo Seco, Rosario, San Lorenzo, Santa Fe y Diamante.
- 1.2. La provisión del o los cabos de remolque podrá ser efectuada por parte del buque a ser remolcado o del buque remolcador. En los casos en que dicha provisión sea solicitada por el capitán, armador y/o práctico del buque que va a ser objeto del servicio señalado, siendo el prestatario del servicio de remolque el responsable de asegurar que el o los cabos a emplear sean adecuados para el buque que va a ser remolcado y del tipo aprobado conforme la normativa vigente. Dichos cabos formarán parte del equipo de seguridad del buque remolcador y serán inspeccionados en oportunidad de sus reconocimientos ordinarios. Las características y los requisitos de aprobación del o los cabos de remolque suministrados por el buque remolcador serán como mínimo los establecidos para los cabos de remolque del buque remolcado.
- 1.3. Dentro de la zona de maniobra de remolque obligatoria, quedará a criterio del capitán junto con el asesoramiento del práctico, dependiendo de cada situación, establecer la forma en que se realizará la asistencia de cada uno de los buques remolcadores involucrados en la maniobra y la utilización o no de la línea de remolque.
- 1.4. En el **interior del puerto** la **velocidad máxima** del buque **no deberá ser superior 6 Kts.**, a **excepción** de los buques **cuya velocidad mínima sea superior a dicho valor**, estando **condicionada a la no afectación de otros buques amarrados**.

2. Excepciones del uso de buques remolcadores

Las presentes disposiciones no se aplicarán a:

- 2.1. Los buques remolcadores y empujadores, cualquiera fuera su eslora.
- 2.2. Los buques militares y de policía.
- 2.3. Los buques que posean hélice transversal proel y/o popel (bow y/o stern thruster) contarán con las excepciones pertinentes, siempre y cuando dichos órganos auxiliares funcionen correctamente y con la inmersión adecuada y el capitán, baqueano y/o práctico informe previamente a la Estación Costera de la Prefectura Naval Argentina que el buque posee los mismos.
- 2.4. Los buques afectados a las operaciones de dragado y balizamiento.
- 2.5. Los buques que efectúen movimientos sobre un mismo muelle, sobre sus cabos.

- 2.6. Los casos especiales no contemplados en la presente podrán ser presentados por el interesado adjuntando los elementos técnicos de juicio necesarios, debidamente confeccionados e intervenidos por el/los profesionales matriculados correspondientes, con el fin de ser analizados y resueltos por la Dirección de Policía Seguridad de la Navegación, pudiéndose solicitarse la realización de maniobras en simuladores de navegación debidamente certificados.

3. Definiciones, Conceptos y Abreviaturas

- 3.1. El término “buque”, incluye a los artefactos navales.
- 3.2. **Buque remolcador:** Se refiere a los buques que sean asignados para cumplir las tareas de acompañamiento, maniobras de atraque/desatraque. Los mismos deberán contar con la correspondiente certificación de la potencia de tiro a punto fijo (*Bollard Pull-BP*), expedida por una Sociedad de Clasificación reconocida por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).
- 3.3. **Tracción a punto fijo o bollard pull:** Es la cantidad de fuerza horizontal que puede aplicar el remolcador trabajando avante en el supuesto de velocidad nula de desplazamiento; coincidiría por tanto con la tracción que el remolcador produciría en una amarra que le fijase a un bolardo fijo de un muelle. Abreviatura (**BP**).
- 3.4. **Buque remolcador Tipo Azimutal:** Utilizados comúnmente como buques remolcadores de puerto. Equipados con DOS (2) propulsores azimutales dispuestos en toberas o un propulsor cicloidal y pueden generar una fuerza de propulsión direccional de 360°. Pueden tener un guinche de remolque ubicado en proa y pueden remolcar tanto de proa como de popa. Abreviatura (**ASD**).
- 3.5. **Buque remolcador Tipo Convencional:** Se caracterizan por poseer una propulsión a popa y el gancho de remolque situado en la sección maestra del buque remolcador. Cuando operan al tiro casi no existen diferencias con respecto al del tipo ASD operando al gancho, pero la situación cambia cuando deben hacerlo al fraile. Abreviatura (**BR**).
- 3.6. Cuando se mencione la obligatoriedad o exención de utilizar buques remolcadores para las maniobras de entrada y/o salida se entenderá que estarán comprendidos los movimientos de interior de puertos.
- 3.7. Cuando no se establezca la potencia mínima requerida para una maniobra que deba poseer un buque remolcador, se entenderá que será la potencia adecuada para el buque al que se asiste en ese determinado lugar y con las condiciones hidrometeorológicas reinantes; la determinación de la misma quedará a criterio del capitán y/o práctico.
- 3.8. La expresión “**aguas arriba**” indica que el buque se encuentra amarrado o deberá amarrar con la proa en sentido creciente al kilometraje o de la corriente del río dependiendo de la ubicación del muelle.
- 3.9. La expresión “**aguas abajo**” indica que el buque se encuentra amarrado o deberá amarrar con la proa en sentido decreciente al kilometraje o de la corriente del río dependiendo de la ubicación del muelle.
- 3.10. La expresión “**proa afuera**” indica que el buque amarrado no debe virar para salir del puerto.
- 3.11. La expresión “**proa adentro**” indica que el buque amarrado debe virar para salir del puerto.
- 3.12. En las dimensiones de las “esloras máximas”, “mangas moldeadas” y “mangas máximas” de los buques y convoyes de empuje”, **no se aplicarán márgenes porcentuales de tolerancia.**
- 3.13. **Buque de Pasaje:** Es todo buque destinado al transporte de más de DOCE (12) pasajeros.
- 3.14. **Buques de Carga General:** También conocido con el nombre de “buques multipropósito”. Son los más básicos dentro de los buques de carga seca. Utilizados para transportar carga suelta e irregular.
- 3.15. **Buque Granelero o “bulk carriers”:** Es todo buque principalmente destinado para transportar carga seca a granel, incluidos los buques mineraleros y los buques de carga combinados.

- 3.16. **Buque Petrolero:** Buque cisterna diseñado específicamente para el transporte de crudo o productos derivados del petróleo.
- 3.17. **Buque Tanque:** Buque de carga construido o adaptado para el transporte a granel de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable.
- 3.18. **Buque Químico:** Buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de productos petroquímicos, químicos orgánicos, químicos inorgánicos como aceites vegetales y animales.
- 3.19. **Buque Gasero:** Buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquiera de los gases licuados u otros productos como butano, propano o mezclas y amoníaco.
- 3.20. **Buques Portacontenedores:** Aquéllos especialmente diseñados para transportar contenedores estándar según la normativa ISO, incluidos los contenedores de 10, 20, 40 y 45 pies, contenedores high-cube, contenedores open-top, contenedores refrigerados y de plataforma (para carga sobredimensionada).
- 3.21. **Buques de Carga Rodada (roll-on/roll off):** Diseñados para transportar mercaderías con ruedas que son cargadas y descargadas por sus propios medios o mediante vehículos tractores.
- 3.22. **Handymax o Handy:** Buques de eslora de hasta 200 m. y puede cargar hasta 60.000 TPM. Debido a sus características, es un **tipo de buque** utilizado para cargas secas.
- 3.23. **Buque Clase Panamax:** Término utilizado para denominar a buques de hasta 290 m. de eslora, 32,2 m. metros de manga y con una capacidad de hasta 5.000 teus.
- 3.24. **TEUS:** Significa Twenty-Foot Equivalent Unit. Representa el volumen de un contenedor standard de 20 pies de largo. Se utiliza para representar la capacidad de carga de un buque portacontenedor.
- 3.25. **Hélice Transversal Proel (Bow Thruster):** Es un propulsor de proa que produce un empuje normal al plano de crujía del buque con el objeto de ayudar a girar el buque durante las maniobras de atraque, desatraque o cuando el buque opera a bajas velocidades. Abreviatura **(BT)**.
- 3.26. **Hélice Transversal Popel (Stern Thruster):** Es un propulsor de popa que produce un empuje normal al plano de crujía del buque con el objeto de ayudar a girar el buque durante las maniobras de atraque, desatraque o cuando el buque opera a bajas velocidades. Abreviatura **(ST)**.
- 3.27. **Buque con Hélice Transversal Proel (Bow Thruster) y Hélice Transversal Popel (Stern Thruster):** Buque que posee ambos propulsores. Abreviatura **(BST)**.
- 3.28. **Buque bihélice:** Buque cuya propulsión se encuentra conformada por DOS (2) hélices y DOS (2) palas de timón. Abreviatura **(BH)**.
- 3.29. **Hélice levógira:** Hélice de paso a la izquierda, la que en marcha avante y vista desde popa, gira en sentido contrario a las agujas del reloj.
- 3.30. **Horario Diurno:** Se entenderá el comprendido luego del inicio del crepúsculo civil matutino y antes del fin del crepúsculo civil vespertino.
- 3.31. **Horario Nocturno:** Se entenderá el comprendido entre la finalización del crepúsculo vespertino y el inicio del crepúsculo matutino.
- 3.32. **Nudos:** Unidad utilizada para medir la velocidad de buques y la intensidad del viento, pudiendo esta última ser expresada también en Km/h. Tiene una equivalencia a 1,852 kilómetros por hora. Abreviatura **(Kts.)**
- 3.33. **Sistema Métrico Legal Argentino:** Es un sistema de medición utilizado en todo el mundo y se basa en el uso de unidades decimales. El metro es la unidad estándar de longitud en el sistema métrico y se utiliza para medir distancias en todo el mundo. Abreviatura **(m.)**

- 3.34. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla:** Es la distancia vertical de columna de agua que separa la parte más sumergida del buque, ya sea del casco o de sus apéndices (quilla, timón, hélice, hélice transversal, ASD, etc.) con el fondo del mar o río. Para el cálculo de este parámetro se tendrá en cuenta las variaciones de asiento y escora del buque, así como la altura del agua para un lugar, área o mareógrafo de referencia en un instante o ventana de tiempo específica. A esos fines, los calados máximos serán calculados teniendo en consideración además los distintos factores y efectos evolutivos que incidan para su determinación, particularmente la velocidad del buque durante la navegación en los canales y áreas de aguas restringidas. Abreviatura **(MSBQ)**.
- 3.35. **Unidad de Transferencia de Carga:** Se denomina así al buque, artefacto naval o estructura flotante que permite almacenar cargas o mercaderías sólidas o líquidas a granel a otro buque, barcaza o artefacto naval.
- 3.36. **Operación de Transferencia de Carga:** Se denomina así al movimiento de mercaderías, equipos, cargas de diseño o especiales de un buque a otro, o entre un buque y un artefacto naval, entre un buque a una barcaza.
- 3.37. **Operación de bunker:** El bunkering es el **sistema de repostaje que permite a las embarcaciones rellenar sus depósitos de combustible utilizándose un buque tanque o cisterna**.
- 3.38. **Operación de alijo:** Se puede mencionar dos modalidades que definen los procedimientos y pasos a seguir, siendo el más común el alije, que es donde un navío le cede de manera total o parcial su carga a buques de menor porte para aliviar su peso y ampliar el calado o el “top off” que es el proceso inverso donde buques de menor porte cargan a uno de mayor dimensión y le ceden la mercadería en varias operaciones
- 3.39. **Carga/Mercadería:** A los fines de la presente, entiéndase a toda aquella que no sea de uso personal y transportable por un tripulante; exclúyase también herramientas para uso de personal técnico.
- 3.40. **Velocidad del buque:** Toda referencia a la velocidad del buque será la correspondiente a la que desarrolle con respecto al fondo.
- 3.41. **Numeral de Arqueo Total:** El numeral de arqueo total es el volumen o capacidad total de los espacios cerrados contenidos en el buque. Abreviatura **(NAT)**.
- 3.42. **Sistema de Identificación Automática:** Es un sistema que permite la identificación y seguimiento de buques de forma automática, desde otros buques, aeronaves o estaciones costeras. En el lenguaje inglés las iniciales son AIS. Abreviatura **(SIA)**.
- 3.43. **Radar:** Es un término que procede de un acrónimo inglés “*Radio detecting and ranging*” (**Detección y localización por radio**). Se trata de un **sistema** que, a través de radiaciones electromagnéticas, permite detectar la localización o la **velocidad** de un objeto. La noción de radar también se emplea para nombrar al aparato que aplica este sistema.
- 3.44. **Sistema de Posicionamiento Global:** Es un término que procede de un acrónimo inglés “*Global Positioning System*”. Es un sistema que permite a un dispositivo receptor localizar su propia posición sobre la Tierra con una precisión de hasta centímetros (si se utiliza GPS diferencial), aunque lo común son unos pocos metros.
- 3.45. **Eslora Máxima:** Distancia medida paralelamente a la línea de base entre dos planos perpendiculares al plano de crujía del buque, situados uno en la parte más a proa y el otro en la parte más a popa del buque.
- 3.46. **Manga Máxima:** Distancia medida paralelamente a la línea de base entre dos planos paralelos al plano de crujía tangentes a la parte más extrema de los costados del buque.

PARTE B

Complejo Portuario Ramallo

1. Disposiciones Generales

- 1.1. El Complejo Portuario de Ramallo se encuentra comprendido en el tramo del Río Paraná entre los Kms. 332 al 324 sobre la margen derecha, hallándose conformado por las terminales portuarias acorde el siguiente detalle:
 - 1.1.1. Terminal Portuaria Xstorage S.A. – Muelle de Ultramar Km. 329,43.
 - 1.1.2. Terminal Portuaria Bunge Argentina S.A – Muelle Cerealero. Km. 330.
 - 1.1.3. Terminal Portuaria Bunge Argentina S.A – Muelle Fertilizante. Km. 330,8.
- 1.2. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ) de 0,60 m.**
- 1.3. La Prefectura local procederá al cierre del Complejo Portuario cuando se de alguna de las siguientes condiciones:
 - 1.3.1. **Intensidad del viento superior a 40 Km/h.**
 - 1.3.2. **Visibilidad** se encuentre reducida a **menos de 1.000 m.**
- 1.4. Las embarcaciones que cumplan los requisitos de certificación y efectúen el servicio de practica, pilotaje, baquía y servicios complementarios, podrán operar con una **visibilidad mayor a 500 m. y con una intensidad de hasta 50 Km/h.**, debiendo encontrarse el equipamiento radioeléctrico y de ayuda a la navegación en correcto funcionamiento, siempre que el capitán / patrón de la embarcación lo considere seguro, adoptando las providencias de seguridad que el arte de navegar y las circunstancias aconsejen, informando de ello a la Estación Costera local.

2. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

- 2.1. Los buques que prevean operar en la **Terminal Portuaria Bunge Argentina S.A. – Muelle Fertilizante** (Km. 330,8 R.P.) utilizarán **UN (1) (ASD)** en las **maniobras de entrada.**
- 2.2. En circunstancias de que no exista disponibilidad inmediata de **(BR)** en la zona, previo a iniciarse la maniobra, el práctico del buque podrá evaluar las condiciones hidrometeorológicas reinantes, la maniobrabilidad del buque, etc. y de considerarlo factible, viable y seguro solicitará a la Estación Costera local de manera excepcional y bajo su responsabilidad autorización para efectuar la maniobra sin la asistencia del **(BR)**. Independientemente de esta comunicación radioeléctrica, la Administración de la Terminal Portuaria deberá manifestar su conformidad por escrito a la Prefectura local, asumiendo las responsabilidades que le sean propias.

PARTE C

Complejo Portuario San Nicolás

1. Disposiciones Generales

- 1.1. El Complejo Portuario de San Nicolás se encuentra comprendido en el tramo de Río Paraná entre los Kms. 334 al 360 sobre la margen derecha, hallándose conformado por las terminales portuarias acorde el siguiente detalle:
 - 1.1.1. Puerto Ingeniero Buitrago – IP TERNIUM ARGENTINA S.A. Km. 344,8 al 347 el cual cuenta con TRES (3) muelles:
 - 1.1.1.1. Muelle para barcazas. Km. 344,8.
 - 1.1.1.2. Muelle Materia Prima. Km. 346.
 - 1.1.1.3. Muelle Comercial. Km. 347.
 - 1.1.2. A través del Canal de Acceso, ubicado en la progresiva del Río Paraná entre los Kms. 347,8 al 348,5, se accede a las siguientes terminales portuarias:
 - 1.1.2.1. Consorcio de Gestión del Puerto de San Nicolás.
 - a. Muelle Elevador de Granos. Km. 348,250.
 - b. Muelle Fiscal Puerto Nuevo – Sectores Norte, Sur y Centro. Km. 348,5.
 - 1.1.2.2. AES Generación Argentina S.A. - Muelle Central Térmica.
 - a. Muelle de Líquidos. Km. 347,8.
 - b. Muelle Multipropósito. Km. 347,9.
- 1.2. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ) de 0,60 m.**, tanto en el **Canal de Acceso** como en los **diferentes muelles**.
- 1.3. La Prefectura local procederá al cierre del Complejo Portuario y navegación del Canal de Acceso cuando se de alguna de las siguientes condiciones:
 - 1.3.1. La **intensidad del viento sea superior a 40 Km/h.**
 - 1.3.2. La **visibilidad** se encuentre reducida a **menos de 1.000 m.**
- 1.4. Las embarcaciones que cumplan los requisitos de certificación y efectúen el servicio de practica, pilotaje, baquía y servicios complementarios, podrán operar con una **visibilidad mayor a 500 m. y con una intensidad de hasta 50 Km/h.**, debiendo encontrarse el equipamiento radioeléctrico y de ayuda a la navegación en correcto funcionamiento, siempre que el Capitán /Patrón de la embarcación lo considere seguro, adoptando las providencias de seguridad que el arte de navegar y las circunstancias aconsejen, informando de ello a la Estación Costera local.

2. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

- 2.1. La asistencia de **UN (1) (ASD)** (con o sin pasaje de cabo/s) a los buques que prevean operar en los muelles correspondientes al “**Consorcio Gestión Puerto San Nicolás y AES Generación Argentina S.A.** (punto 1.1.2.), tanto sea para las **maniobras de entrada como de salida** será **obligatoria** cuando se de alguna de las siguientes condiciones:
- 2.1.1. Se registre una **intensidad de viento superior a 20 Km/h.**
 - 2.1.2. Se prevea operar con buques de **eslora igual o superior a 178 m.** y/o con un **calado superior a 8,50 m.**
 - 2.1.3. Al respecto, la asistencia del **(ASD)** deberá iniciar o finalizar en las siguientes posiciones extremas:
 - 2.1.3.1. En las maniobras de entrada previo al ingreso al Canal de Acceso.
 - 2.1.3.2. En las maniobras de salida finalizarán cuando el buque pueda maniobrar por sus propios medios de manera segura para sí, el resto de los buques y las instalaciones portuarias.
 - 2.1.3.3. Por razones de seguridad de la navegación, las posiciones de inicio y finalización de las maniobras de remolque podrán ser ampliadas a juicio del práctico de puerto interviniente, cuando las características del buque, del **(ASD)** y las condiciones hidrometeorológicas reinantes así lo requieran, informando de tal decisión a la Estación Costera local.

PARTE D

Complejo Portuario Villa Constitución

1. Disposiciones Generales

- 1.1. El Complejo Portuario de Villa Constitución se encuentra comprendido en el tramo del Río Paraná sobre la margen derecha entre los Kms. 360 al 389, hallándose conformado por las terminales portuarias acorde el siguiente detalle:
 - 1.1.1. Muelle Mineralero Acindar S.A. - Grupo Arcelor Mittal: Km. 364.
 - 1.1.2. Muelle Ingeniero Arturo Acevedo Acindar S.A. - Grupo Arcelor Mittal: Km. 365.
 - 1.1.3. A través del Canal de Acceso, ubicado en la margen derecha del Río Paraná entre los Kms. 366 al 370, se accede:
 - 1.1.3.1. Puerto de Cabotaje. Progresiva Km. 365 Río Paraná.
 - 1.1.3.2. Ente Portuario Villa Constitución – Muelle Terminales y Servicios S.A. – Terminal III. Progresiva Km. 365 Río Paraná.
 - 1.1.3.3. Ente Portuario Villa Constitución – Muelle Servicios Portuarios S.A. – Terminal II. Progresiva Km. 367,5 Río Paraná.
 - 1.1.3.4. Ente Portuario Villa Constitución – Terminal I. Progresiva Km. 369 Río Paraná.
- 1.2. Está prohibida en horario nocturno la navegación y maniobras portuarias en el Canal de Acceso para todo tipo de buques hasta tanto dichas áreas sean dotadas de un señalamiento conforme lo indicado en el Sistema de Balizamiento de la Asociación Internacional de Señalización Marítima (IALA), a excepción de las embarcaciones que cumplan los requisitos de certificación y efectúen el servicio de practica, pilotaje, baquía y servicios complementarios, buques remolcadores y embarcaciones deportivas.
- 1.3. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Durante la **navegación en el Canal de Acceso** y en las maniobras portuarias los buques deberán mantener como mínimo un **(MSBQ) de 0,30 m.**, tanto que en las restantes **terminales portuarias** ubicadas **fuera de dicho canal** se exigirá como mínimo un **(MSBQ) de 0,60 m.**
- 1.4. La Prefectura local procederá al cierre del Complejo Portuario y navegación del Canal de Acceso cuando se de alguna de las siguientes condiciones:
 - 1.4.1. La **intensidad del viento sea superior a 40 Km/h.**
 - 1.4.2. La **visibilidad** se encuentre reducida a **menos de 1.000 m.**
- 1.5. Las embarcaciones que cumplan los requisitos de certificación y efectúen el servicio de practica, pilotaje, baquía y servicios complementarios, podrán operar con una **visibilidad mayor a 500 m. y con una intensidad de hasta 50 Km/h.**, debiendo encontrarse el equipamiento radioeléctrico y de ayuda a la navegación en correcto funcionamiento, siempre que el capitán / patrón de la embarcación lo considere seguro, adoptando las providencias de seguridad que el arte de navegar y las circunstancias aconsejen, informando de ello a la Estación Costera local.

2. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

- 2.1. Los buques **de eslora máxima superior a 110 m.** utilizarán **UN (1) (ASD)** en sus **maniobras de entrada y salida** en las siguientes Terminales Portuarias:
 - 2.1.1. **Muelle Mineralero Acindar S.A. - Grupo Arcelor Mittal.** (Km. 364 margen derecha Río Paraná).
 - 2.1.2. **Muelle Ingeniero Arturo Acevedo Acindar S.A. - Grupo Arcelor Mittal.** (Km. 365 margen derecha Río Paraná).
 - 2.1.3. **Muelle Terminal II Servicio Portuarios S.A.** (Km 367,5 margen derecha Río Paraná).
- 2.2. Cuando la **intensidad del viento sea superior a 20 Km/h.**, los buques indicados en el punto 2.1.3 de la Parte D del presente Agregado utilizarán **DOS (2) (ASD)**.
- 2.3. La asistencia del o los **(ASD)** iniciarán o finalizarán en las siguientes posiciones extremas:
 - 2.3.1. En las maniobras de entrada previo al ingreso al Canal de Acceso.
 - 2.3.2. En las maniobras de salida si el buque navegase aguas arriba entre los Kms. 366 al 367 del Río Paraná, en tanto que se lo hiciese de aguas abajo entre los Kms. 366 al 365 de dicho río.
 - 2.3.3. Por razones de seguridad de la navegación, las posiciones de inicio y finalización de las maniobras de remolque podrán ser ampliadas a juicio del práctico de puerto interviniente, cuando las características del buque, del **(ASD)** y las condiciones hidrometeorológicas reinantes así lo requieran, informando de tal decisión a la Estación Costera local.

PARTE E

Complejo Portuario Arroyo Seco

1. Disposiciones Generales

- 1.1. El Complejo Portuario de Arroyo Seco se encuentra comprendido en el tramo del Río Paraná sobre la margen derecha entre los Kms. 389 al Km. 410, hallándose conformado por las terminales portuarias acorde el siguiente detalle:
 - 1.1.1. Terminal Portuaria RAIZEN ARGENTINA S.A. Km. 394.
 - 1.1.1.1. Muelle de Combustibles.
 - 1.1.2. Terminal Portuaria ADM AGRO S.R.L. Km. 395,5.
 - 1.1.2.1. Muelle de ultramar Cerealero.
 - 1.1.3. Terminal Portuaria LOUIS DREYFUS COMPANY ARGENTINA S.A. Km. 396.
 - 1.1.3.1. Muelle de Ultramar Cerealero.
 - 1.1.3.2. Muelle de Ultramar Aceitero.
 - 1.1.3.3. Muelle de Interno de Barcazas Cerealero/Aceitero.
 - 1.1.4. Terminal Portuaria CARGILL S.A.C.I. - Punta Alvear. Km. 406,5.
 - 1.1.4.1. Muelle de Ultramar Cerealero.
 - 1.1.5. Terminal Portuaria CARGILL S.A.C.I. - Villa Gobernador Gálvez. Km. 408.
 - 1.1.5.1. Muelle de Ultramar Cerealero/Aceitero.
 - 1.1.5.2. Muelle Interno de Barcazas Cerealero.
- 1.2. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ) de 0,60 m.**
- 1.3. No se permitirá el amarre de buques en andana en la totalidad de los muelles externos de las terminales portuarias cuando la suma de sus mangas máximas supere los 50 m.
- 1.4. La Prefectura local procederá al cierre del Complejo Portuario por:
 - 1.4.1. La **intensidad del viento sea superior a 40 Km/h.**
 - 1.4.2. La **visibilidad** se encuentre reducida a **menos de 1.000 m.**
- 1.5. Las embarcaciones que cumplan los requisitos de certificación y efectúen el servicio de practica, pilotaje, baquía y servicios complementarios, podrán operar con una **visibilidad mayor a 500 m. y con una intensidad de hasta 50 Km/h.**, debiendo encontrarse el equipamiento radioeléctrico y de ayuda a la navegación en correcto funcionamiento, siempre que el capitán /patrón de la embarcación lo considere seguro, adoptando las providencias de seguridad que el arte de navegar y las circunstancias aconsejen, informando de ello a la Estación Costera local.

2. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

- 2.1. Cuando se registre una **intensidad de viento superior a 20 Km/h.** los buques de **eslora máxima superior a 130 m.** y los buques de **eslora superior a 150 m. que posean (BT)** utilizarán **UN (1) (ASD)** en sus **maniobras de entrada y salida,** en las siguientes Terminales Portuarias:
 - 2.1.1. Terminal Portuaria ADM AGRO S.R.L. Km. 395,5. Muelle de Ultramar Cerealero.
 - 2.1.2. Terminal Portuaria LOUIS DREYFUS COMPANY ARGENTINA S.A. Km. 396. Muelle de Ultramar Aceitero.
 - 2.1.3. Terminal Portuaria LOUIS DREYFUS COMPANY ARGENTINA S.A. Km. 396. Muelle de Ultramar Cerealero.
- 2.2. En circunstancias de que no exista disponibilidad inmediata de **(ASD)** en la zona, previo a iniciarse la maniobra, el práctico del buque podrá evaluar las condiciones hidrometeorológicas reinantes, la maniobrabilidad del buque, etc. y de considerarlo factible, viable y seguro solicitará a la Estación Costera local de manera excepcional y bajo su responsabilidad autorización para efectuar la maniobra sin la asistencia del **(ASD)**. Independientemente de esta comunicación radioeléctrica, la Administración de la Terminal Portuaria deberá manifestar su conformidad por escrito a la Prefectura local, asumiendo las responsabilidades que le sean propias.

PARTE F

Complejo Portuario Rosario

1. Disposiciones Generales

- 1.1. El Complejo Portuario Rosario se encuentra comprendido en el tramo del Río Paraná sobre la margen derecha entre los Kms. 408 al 435, hallándose conformado por las terminales portuarias acorde el siguiente detalle:

- 1.1.1. Muelle de Ultramar Unidad VII – Servicios Portuarios S.A. Km. 414,800.
- 1.1.2. Muelle de Ultramar Unidad VI – Servicios Portuarios S.A. Km 415,000.
- 1.1.3. Muelle de Ultramar Nuevo Centro – Terminal Puerto Rosario S.A. Km. 415,180.
- 1.1.4. Muelle de Ultramar Nuevo Sur – Terminal Puerto Rosario S.A. Km. 415,300.
- 1.1.5. Muelle de Cabotaje – Dirección Nacional de Vías Navegables. Km 416,000.
- 1.1.6. Muelle de Ultramar y Cabotaje Depósito J-K – Terminal Puerto Rosario S.A. Km. 416,100.
- 1.1.7. Muelle de Ultramar y Cabotaje Depósito H-I – Terminal Puerto Rosario S.A. Km. 416,300.
- 1.1.8. Muelle de Ultramar y Cabotaje Depósito F-G – Terminal Puerto Rosario S.A. Km 416,400.
- 1.1.9. Muelle de Cabotaje – Ente Administrador Puerto Rosario. Km. 416,500.
- 1.1.10. Muelle de Ultramar y Cabotaje Depósito B-C – Terminal Puerto Rosario S.A. Km. 416,700.
- 1.1.11. Muelle de Ultramar y Cabotaje Depósito A-B – Terminal Puerto Rosario S.A. Km. 416,800.
- 1.1.12. Muelle de Ultramar Nuevo Norte – Terminal Puerto Rosario S.A. Km. 417,140.
- 1.1.13. Muelle de Pasajeros Estación Fluvial – Ente Administrador Puerto Rosario. Km. 418,500.
- 1.1.14. Muelle Termoeléctrica Sorrento – Generación Rosario S.A. Km. 426,000.

1.2. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ) de 0,60 m.**

- 1.3. La Prefectura local procederá al cierre del Complejo Portuario cuando se den alguna de las siguientes condiciones:

- 1.3.1. La **intensidad del viento sea superior a 30 Km/h.** para **embarcaciones menores a 9 t.** de numeral de arqueo total.
- 1.3.2. La **intensidad del viento sea superior a 40 Km/h.** para **embarcaciones iguales o superiores a 9 t.** de numeral de arqueo total.
- 1.3.3. La **visibilidad** se encuentre reducida a **menos de 1.000 m.**
- 1.3.4. El Centro de Control de Tráfico Rosario, podrá conceder las excepciones que considere oportunas y necesarias para el ingreso o salida de buques, atendiendo razones extraordinarias y/o de urgencias debidamente fundadas.

- 1.4. Las embarcaciones que cumplan los requisitos de certificación y efectúen el servicio de practica, pilotaje, baquía y servicios complementarios, podrán operar con una **visibilidad mayor a 500 m. y con una intensidad de hasta 50 Km/h.**, debiendo encontrarse el equipamiento radioeléctrico y de ayuda a la navegación en correcto funcionamiento, siempre que el capitán /patrón de la embarcación lo considere seguro, adoptando las providencias de seguridad que el arte de navegar y las circunstancias aconsejen, informando de ello a la Estación Costera local.

PARTE G

Complejo Portuario San Lorenzo – Puerto General San Martín – Puerto Timbúes

1. Disposiciones Generales

- 1.1. El Complejo Portuario San Lorenzo, Puerto General San Martín y Timbúes se encuentra conformado por las terminales portuarias acorde el siguiente detalle:

1.1.1. Complejo Portuario San Lorenzo (Km. 438,2 al Km 447,9 margen derecha del Río Paraná):

- 1.1.1.1. Puerto BG – Muelle de Cabotaje. Km. 441,1.
- 1.1.1.2. Molinos Agro S.A. – Muelle de Barcaza San Benito. Km. 441,8.
- 1.1.1.3. Molinos Agro S.A. – Muelle de Ultramar San Benito. Km. 441,8.
- 1.1.1.4. Vicentín S.A.I.C. – Muelle de Ultramar Vicentín. Km. 442.
- 1.1.1.5. Vicentín S.A.I.C. – Muelle de Barcazas (Interno). Km. 442.
- 1.1.1.6. Nouryon Chemical Argentina S.A. Km. 443.
- 1.1.1.7. Asociación de Cooperativas Argentinas C.L – Muelle 2. Km. 445,6.
- 1.1.1.8. Asociación de Cooperativas Argentinas C.L – Muelle Barcazas. Km. 445,6.
- 1.1.1.9. Asociación de Cooperativas Argentinas C.L – Muelle 1. Km. 446.
- 1.1.1.10. YPF S.A. – Muelle 1 y 2. Km. 446,6 – 446,7.
- 1.1.1.11. YPF S.A. – Muelle 3. Km. 446,8.
- 1.1.1.12. Axió Energy S.A. Km. 447,3.
- 1.1.1.13. YPF S.A. – Muelle Chacabuco. Km. 447,9.

1.1.2. Complejo Portuario General San Martín (Km. 448,2 al Km. 458 margen derecha del Río Paraná):

- 1.1.2.1. Bunge Argentina S.A. – Muelle Dempa. Km. 448,2.
- 1.1.2.2. Bunge Argentina S.A. – Muelle Pampa. Km. 448,9.
- 1.1.2.3. ADM Agro S.R.L. – Muelle El Tránsito. Km. 449,3.
- 1.1.2.4. ADM Agro S.R.L. – Muelle de Barcazas. Km. 449,7.
- 1.1.2.5. COFCO Internacional Argentina S.A. – Muelle Sur. Km. 450,8.
- 1.1.2.6. COFCO Internacional Argentina S.A – Muelle Norte Fertilizante. Km. 451,1.
- 1.1.2.7. Pampa Energía S.A. Km. 451,5.
- 1.1.2.8. Terminal de Fertilizantes Argentinos S.A. Km. 452,8.
- 1.1.2.9. Cargill S.A.C.I. – Muelle Quebracho. Km. 454.
- 1.1.2.10. Cargill S.A.C.I. Muelle de Barcazas. Km. 454,3.
- 1.1.2.11. Arauco Argentina S.A. Km. 454,5.
- 1.1.2.12. Terminal 6 S.A. – Muelle Sur. Km. 456.
- 1.1.2.13. Terminal 6 S.A. – Muelle Norte. Km. 456,3.
- 1.1.2.14. Terminal 6 S.A – Muelle Barcazas. Km. 456,6.
- 1.1.2.15. Minera Alumbra L.T.D. Km. 447.
- 1.1.2.16. Profertil S.A. km. 458.

1.1.3. Complejo Portuario Timbúes (Km. 460 margen derecha hasta Km. 5 Río Coronda margen derecha – Altura Km. 468,7 Río Paraná):

- 1.1.3.1. Aceitera General Dehesa (AGD). Km. 460,5.
- 1.1.3.2. Asociación de Cooperativas Argentinas C.L. Km. 461,2.
- 1.1.3.3. COFCO Argentina S.A. – Muelle Sur. Km. 1,3 Río Coronda.
- 1.1.3.4. COFCO Argentina S.A. – Muelle Interno de Barcazas. Km. 1,3 Río Coronda.
- 1.1.3.5. COFCO Argentina S.A. – Muelle Flotante. Km. 1,5 Río Coronda.
- 1.1.3.6. LDC Argentina S.A. Km. 2,1 Río Coronda.
- 1.1.3.7. LDC Argentina S.A. – Muelle de Barcazas. Km. 2,3 Río Coronda.
- 1.1.3.8. Renova S.A. – Muelle Sur. Km. 3,8 Río Coronda.

- 1.1.3.9. Renova S.A. – Muelle de Barcazas. Km. 3,9 Río Coronda.
- 1.1.3.10. Renova S.A. – Muelle Norte. Km. 4,1 Río Coronda.
- 1.1.3.11. Termoeléctrica José de San Martín S.A. Km. 5 Río Coronda.

1.2. La Prefectura local procederá al cierre del Complejo Portuario cuando se de alguna de las siguientes condiciones:

1.2.1. **Intensidad de viento superior a 40 Km/h.**

1.2.2. **Visibilidad menor de 1.000 m.**

1.3. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ) de 0,60 m.**

1.4. Las embarcaciones que cumplan los requisitos de certificación y efectúen el servicio de practica, pilotaje, baquía y servicios complementarios, podrán operar con una **visibilidad mayor a 500 m. y con una intensidad de hasta 50 Km/h.**, debiendo encontrarse el equipamiento radioeléctrico y de ayuda a la navegación en correcto funcionamiento, siempre que el capitán / patrón de la embarcación lo considere seguro, adoptando las providencias de seguridad que el arte de navegar y las circunstancias aconsejen, informando de ello a la Estación Costera local.

2. Zona de Remolque – Maniobra Obligatoria

2.1. Los buques de **eslora máxima superior a 160 m. y hasta 230 m.** utilizarán **UN (1) (BR)** cuando **zarpen** de cualquiera de las **terminales portuarias** ubicadas sobre la margen derecha del **Canal San Martín** entre la progresiva de los **Kms. 448,2 al 451,5** del Río Paraná **y deban virar frente al muelle o en la zona de maniobra centro aguas abajo.**

2.2. Los buques de **eslora máxima superior a 230 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán **DOS (2) (BR)** cuando **zarpen** de cualquiera de las **terminales portuarias** ubicadas sobre la margen derecha del **Canal San Martín** entre la progresiva de los **Kms. 448,2 al 451,5** del Río Paraná **y deban virar frente al muelle o en la zona de maniobra centro aguas abajo.**

2.3. Sin perjuicio de lo indicado en el punto 2.2., los buques que posean propulsor principal con hélice levógira utilizarán **UN (1) (BR)** cuando **zarpen** de cualquiera de las **terminales portuarias** comprendidas dentro del **Complejo Portuario San Lorenzo, San Martín y Timbúes**, ubicadas entre el **Km. 438,2 del Río Paraná hasta el Km. 5 del Río Coronda** (altura Km. 468,7 del Río Paraná) **y deban virar aguas abajo**, excepto que posean **(BT)**.

2.4. Los buques que decidan **navegar de popa por el Canal San Martín** para dirigirse a otro muelle, virar aguas abajo o continuar navegación aguas arriba por el Canal Principal utilizarán **UN (1) (BR)**. Cuando su **eslora máxima sea superior a 230 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)**.

2.5. Los buques de **eslora máxima superior a 160 m.** que **navegando el Canal Principal de aguas abajo** decidan **virar** en la **Zona de Maniobra Centro** para ingresar al Canal San Martín o que **navegando el Canal Principal de aguas arriba** hagan lo propio en dicha zona para **continuar de aguas abajo** utilizarán **UN (1) (BR)**. Cuando su **eslora máxima sea superior a 230 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)**.

2.6. Los buques que zarpan de las terminales ubicadas sobre la margen derecha del **Canal San Martín** entre los **Kms. 448,2 al 451,5** y que por su calado puedan navegar el mismo de aguas arriba respetando el **(MSBQ)** hasta su unión con el Río Paraná (Canal Principal) e ingresar a este de aguas abajo, estarán exentos del uso de buques remolcadores.

PARTE H

Complejo Portuario Santa Fé

1. Disposiciones Generales

- 1.1. El Complejo Portuario de Santa Fe comprende el Canal de Derivación Norte desde el Puente Oroño hasta la progresiva del Km. 592,7 Río Paraná, la zona de maniobra hasta la boca interior del Canal de Derivación Sur excluido éste, los muelles y diques ubicados en sus márgenes, el tramo exterior del Canal del Acceso entre los Kms. 592 al 586, hasta la zona de fondeo en proximidades del Km. 583 incluida ésta. Dentro de esta área se encuentran las siguientes terminales portuarias:
 - 1.1.1. Terminal de Contenedores y Carga General.
 - 1.1.2. Terminal Agrograneles.
 - 1.1.3. Muelle de Cabotaje.
 - 1.1.4. Muelle de Pasajeros Transfluvial.
 - 1.1.5. Terminal Raizen.
 - 1.1.6. Muelle de Hidrovía S.A.
 - 1.1.7. Muelle de Raúl Negro & Cía.
- 1.2. El **Canal de Acceso al puerto** se extiende entre los Kms. 592 al 586 margen derecha del Río Paraná y el Canal de Derivación Norte desde el Puente Oroño hasta la progresiva del Km. 592,7 del Río Paraná.
- 1.3. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Durante la navegación en el **Canal de Acceso** y en las **maniobras portuarias** los buques deberán mantener como mínimo un **(MSBQ) de 0,30 m.**
- 1.4. La Prefectura local procederá a la clausura del puerto y el cierre de la navegación del Canal de Acceso cuando se den alguna de las siguientes condiciones:
 - 1.4.1. La **visibilidad** se encuentre reducida a **menos de 1.000 m.**
 - 1.4.2. La **altura del hidrómetro del Dique II** del Puerto de Santa Fe **supere los 6 m.**
 - 1.4.3. La **velocidad de la corriente** en el **Canal de Derivación Norte** (zona portuaria) **supere 4,5 Km/h.**
 - 1.4.4. La **intensidad del viento sea superior a 30 Km/h.** proveniente de los sectores NNE, NE, ENE y SSW, SW, WSW.
- 1.5. Se prohíbe el **cruce y/o adelantamiento** de buques o convoyes cuando ambos tengan una **eslora máxima superior a 70 m.** en la zona delimitada como puerto Santa Fe. Asimismo, cuando naveguen en un mismo sentido conservarán una **distancia mínima de 1.000 m.** entre sí.
- 1.6. Los buques cuyas **esloras máximas** estén comprendidas entre los **30 m. y hasta los 70 m. no podrán cruzarse** en la zona delimitada como Puerto Santa Fe, con:
 - 1.6.1. Buques con una **eslora máxima superior a 70 m.**
 - 1.6.2. Buques que transporten líquidos o gases inflamables.

- 1.6.3. Convoyes de empuje, remolque por largo o abarloados.
- 1.7. Los buques remolcadores portuarios y las embarcaciones menores que puedan alejarse del canal recostándose siempre hacia su banda de estribor estarán exceptuados del cumplimiento del punto 1.6.
- 1.8. A excepción de los buques remolcadores portuarios, los buques comprendidos en el punto 1.6 no podrán adelantarse unos a otros dentro del puerto de Santa Fe, navegando en la misma dirección, debiendo mantenerse a una distancia mínima de 200 m.
- 1.9. Todo buque menor de 35 m. de eslora máxima que navegue en aguas del canal de Acceso, Canal Derivación Norte o Derivación Sur, de encontrarse con otro navegando de vuelta encontrada, navegará fuera del canal a efectos de no molestar las maniobras del buque mayor.

2. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

- 2.1. La asistencia de buque remolcadores (con o sin pasaje de cabo/s) a los buques que por sus características se encuentren obligados a su utilización en los movimientos de entrada, salida e interior de puerto, iniciarán o finalizarán previo al ingreso o luego del egreso de Canal de Acceso respectivamente.
- 2.2. Los buques de **eslora máxima superior a 140 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** en sus **maniobras de entrada y salida** con las siguientes excepciones:
- 2.2.1. En las **maniobras de entrada**, los buques de **eslora máxima de hasta 170 m.** que amarren **“proa adentro”** utilizarán **UN (1) (BR)**.
- 2.2.2. En las **maniobras de entrada**, los buques de **eslora máxima de hasta 170 m.** que deban amarrar **“proa afuera”** y que posean **(BT)** utilizarán **UN (1) (BR)**.
- 2.2.3. En las **maniobras de salida**, los buques **eslora máxima de hasta 170 m.** amarrados **“proa adentro”** y que posean **(BT)** utilizarán **UN (1) (BR)**.
- 2.2.4. En las **maniobras de salida**, los buques amarrados **“proa afuera”** utilizarán **UN (1) (BR)**.

PARTE I

Complejo Portuario Diamante

1. Disposiciones Generales

- 1.1. El Complejo Portuario de Diamante se encuentra comprendido en el tramo del Río Paraná sobre la margen izquierda entre los Kms. 533 al 570, hallándose conformado por las Terminal Portuaria Cargill S.A.C.I. y el Muelle Provincial N° 7 del Ente Autárquico.
- 1.2. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ) de 0,60 m.** tanto sea para la navegación por el canal de acceso como en los movimientos portuarios.
- 1.3. La Prefectura local procederá al cierre del Complejo Portuario y navegación del Canal de Acceso cuando se de alguna de las siguientes condiciones:
 - 1.3.1. La **intensidad del viento sea superior a 30 Km/h.**
 - 1.3.2. La **visibilidad** se encuentre reducida a **menos de 1.000 m.**
- 1.4. Se prohíbe el cruce y/o el adelantamiento de buques en la boca de acceso al puerto.
- 1.5. Los **buques** que naveguen el **canal de acceso** lo harán en **horario diurno**, condición que deberá cumplirse tanto sea para las **maniobras de entrada como de salida.**
- 1.6. Las **maniobras de entrada de buques** deberán realizarse de proa, amarrándose **“proa adentro”**, en que las **maniobras de salida** deberán realizarse de “popa” (máquina atrás), dado que el espacio de maniobra no permite un giro de 180°.

2. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

- 2.1. La asistencia de buque remolcadores (con o sin pasaje de cabo/s) a los buques que por sus características se encuentren obligados a su utilización en los movimientos de entrada, salida e interior de puerto, iniciarán o finalizarán en el Km. 530 del Río Paraná.
- 2.2. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán **UN (1) (ASD)** en sus **maniobras de entrada** y **DOS (2) (ASD)** en sus **maniobras de salida.**

ZONA BAJO URUGUAY

Ámbito de aplicación, definiciones, conceptos y abreviaturas, Disposiciones Generales, Zona de Fondeo y excepciones del uso de buques remolcadores

1. Ámbito de Aplicación

- 1.1. Las disposiciones regulatorias del remolque maniobra se aplicarán a los buques argentinos y extranjeros que entren, salgan o efectúen movimientos de interior del puerto de Concepción del Uruguay.
- 1.2. La provisión del o los cabos de remolque podrá ser efectuada por parte del buque a ser remolcado o del buque remolcador. En los casos en que dicha provisión sea solicitada por el capitán, armador y/o práctico del buque que va a ser objeto del servicio señalado, siendo el prestatario del servicio de remolque el responsable de asegurar que el o los cabos a emplear sean adecuados para el buque que va a ser remolcado y del tipo aprobado conforme la normativa vigente. Dichos cabos formarán parte del equipo de seguridad del buque remolcador y serán inspeccionados en oportunidad de sus reconocimientos ordinarios. Las características y los requisitos de aprobación del o los cabos de remolque suministrados por el buque remolcador serán como mínimo los establecidos para los cabos de remolque del buque remolcado.
- 1.3. Dentro de la zona de maniobra de remolque obligatoria, quedará a criterio del capitán junto con el asesoramiento del práctico, dependiendo de cada situación, establecer la forma en que se realizará la asistencia de cada uno de los buques remolcadores involucrados en la maniobra y la utilización o no de la línea de remolque.

2. Excepciones del uso de buques remolcadores

Las presentes disposiciones no se aplicarán a:

- 2.1. Los buques remolcadores.
- 2.2. Los buques militares y de policía.
- 2.3. Los casos especiales no contemplados en la presente podrán ser presentados por el interesado adjuntando los elementos técnicos de juicio necesarios, debidamente confeccionados e intervenidos por el/los profesionales matriculados correspondientes, con el fin de ser analizados y resueltos por la Dirección de Policía Seguridad de la Navegación, pudiéndose solicitarse la realización de maniobras en simuladores de navegación debidamente certificados.

3. Definiciones, Conceptos y Abreviaturas

- 3.1. El término "buque", incluye a los artefactos navales.
- 3.2. **Buque remolcador:** Se refiere a los buques que sean asignados para cumplir las tareas de acompañamiento, maniobras de atraque/desatraque. Los mismos deberán contar con la correspondiente certificación de la potencia de tiro a punto fijo (*Bollard Pull-BP*), expedida por una Sociedad de Clasificación reconocida por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS). Abreviatura (**BR**).

- 3.3. **Tracción a punto fijo o bollard pull:** Es la cantidad de fuerza horizontal que puede aplicar el remolcador trabajando avante en el supuesto de velocidad nula de desplazamiento, coincidiría por tanto con la tracción que el remolcador produciría en una amarra que le fijase a un bolardo fijo de un muelle. La tracción a punto fijo depende del área de giro de la hélice, su paso, la potencia al freno y la potencia en el eje, además del desplazamiento, forma del casco y tipo de propulsor. Abreviatura **(BP)**.
- 3.4. Cuando se mencione la obligatoriedad o exención de utilizar buques remolcadores para las maniobras de entrada y/o salida se entenderá que estarán comprendidos los movimientos de interior de puertos.
- 3.5. Cuando no se establezca la potencia mínima requerida para una maniobra que deba poseer un buque remolcador, se entenderá que será la potencia adecuada para el buque al que se asiste en ese determinado lugar y con las condiciones hidrometeorológicas reinantes; la determinación de la misma quedará a criterio del Capitán y/o Práctico.
- 3.6. La expresión **“proa afuera”** indica que el buque amarrado no debe virar para salir del puerto.
- 3.7. La expresión **“proa adentro”** indica que el buque amarrado debe virar para salir del puerto.
- 3.8. En las dimensiones de las “esloras máximas”, “mangas moldeadas” y “mangas máximas” de los buques y convoyes de empuje”, no se aplicarán márgenes porcentuales de tolerancia, excepto que se indique específicamente.
- 3.9. **Horario Diurno:** Se entenderá el comprendido luego del inicio del crepúsculo civil matutino y antes del fin del crepúsculo civil vespertino.
- 3.10. **Horario Nocturno:** Se entenderá el comprendido entre la finalización del crepúsculo vespertino y el inicio del crepúsculo matutino.
- 3.11. **Nudos:** Unidad utilizada para medir la velocidad de buques y la intensidad del viento. Tiene una equivalencia a 1,852 kilómetros por hora. Abreviatura **(Kts.)**
- 3.12. **Sistema Métrico Legal Argentino:** Es un sistema de medición utilizado en todo el mundo y se basa en el uso de unidades decimales. El metro es la unidad estándar de longitud en el sistema métrico y se utiliza para medir distancias en todo el mundo. Abreviatura **(m.)**
- 3.13. **Handymax o Handy:** Buques de eslora de hasta 200 m. y puede cargar hasta 60.000 TPM. Debido a sus características, es un **tipo de buque** utilizado para cargas secas.
- 3.14. **Buque Clase Panamax:** Término utilizado para denominar a buques de hasta 290 m. de eslora, 32,2 m. metros de manga y con una capacidad de hasta 5.000 teus.
- 3.15. **TEUS:** Significa Twenty-Foot Equivalent Unit. Es una medida utilizada en la industria del transporte marítimo. Se utiliza para determinar la capacidad de carga de un buque portacontenedor hasta calcular la actividad portuaria.
- 3.16. **Velocidad del buque:** Toda referencia a la velocidad del buque será la correspondiente a la que desarrolle con respecto al fondo.
- 3.17. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla:** Es la distancia vertical de columna de agua que separa la parte más sumergida del buque, ya sea del casco o de sus apéndices (quilla, timón, hélice, hélice transversal, ASD, etc.) con el fondo del mar o río. Para el cálculo de este parámetro se tendrá en cuenta las variaciones de asiento y escora del buque, así como la altura del agua para un lugar, área o mareógrafo de referencia en un instante o ventana de tiempo específica. A esos fines, los calados máximos serán calculados teniendo en consideración además los distintos factores y efectos evolutivos que incidan para su determinación, particularmente la velocidad del buque durante la navegación en los canales y áreas de aguas restringidas. Abreviatura **(MSBQ)**.
- 3.18. **Eslora Máxima:** Distancia medida paralelamente a la línea de base entre dos planos perpendiculares al plano de crujía del buque, situados uno en la parte más a proa y el otro en la parte más a popa del buque.
- 3.19. **Manga Máxima:** Distancia medida paralelamente a la línea de base entre dos planos paralelos al plano de crujía tangentes a la parte más extrema de los costados del buque.

4. Disposiciones Generales

- 4.1. Los buques de **eslora máxima de hasta 200 m.** estarán exentos de utilizar **UN (1) buque remolcador** para sus maniobras de entrada, salida e interior de puerto, cuando los vientos no superen los 15 Kts., limitándose a 10 Kts. aquellos provenientes del sector NE al S.
- 4.2. La totalidad de las **maniobras de ingreso y/o egreso** de buques se efectuarán con **luz diurna, visibilidad mínima de 2.000 m.** y con un **(MSBQ) de 0,30 m.** Se deberá tener en cuenta para los ingresos un margen de **NOVENTA (90) minutos antes de la puesta del sol** para el inicio de las maniobras del buque desde la zona de fondeo hasta el amarre.
- 4.3. Se prohíbe la navegación y/o maniobras portuarias simultáneas de DOS (2) o más buques.
- 4.4. Se prohíbe el sobrepaso de buques en el canal de acceso al puerto, excepto con la asistencia de **(BR).**
- 4.5. Dada la variación de la altura del río, los cargadores deberán asegurar que los buques se mantengan a flote durante las operaciones de carga.

5. Zona de Fondeo

- 5.1. Los buques que deban fondear en espera lo harán entre los Kms. 187,5 y el 189,4 margen derecha del Río Uruguay, manteniendo expedito el canal de navegación.