

Prefectura Naval Argentina

ORDENANZA N° 1-25 (DPSN)

TOMO 3

“RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE”

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

Buenos Aires, 13 de enero de 2025

Normas particulares para los buques en puertos, terminales portuarias y/o muelles de la Zona Patagónica

Visto lo propuesto por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, mediante el expediente electrónico EX-2024-130247541- -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 distintas áreas, 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, resulta procedente.

Que se hace necesario replantear una nueva Ordenanza en donde estén contemplados los Puertos y/o Terminales ubicados en la zona patagónica, 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, 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-2024-142388511-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° 1-25 del TOMO 3 “Régimen Operativo del Buque” titulada “**Normas particulares para los buques en puertos, terminales portuarias y/o muelles de la Zona Patagónica**”, la cual se adjunta como Anexo DI-2025-03485363-APN-SGEN#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° 11, 15, 17 y 20 de la Ordenanza Marítima N° 1-74 del Tomo 3; la Disposición SNAV, NA9 N° 110/92, Disposición SNAV, NA9 N° 092/98, Disposición SNAV, NA9 N° 034/99, DI-2023-139-APN-MADR#PNA, DI-2024-155-APN-MADR#PNA, sus modificatorias, y todas aquéllas que tengan relación con la presente.

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, etcétera), 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-2025-45-APN-PNA#MSG

Buenos Aires, 13 de enero de 2025.

Guillermo José Giménez Pérez
Prefecto General
Prefecto Nacional Naval

PUERTOS ZONA PATAGÓNICA

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 puertos de San Antonio Este, Madryn, Bahía Camarones, Complejo Portuario Comodoro Rivadavia (Muelle de Ultramar "Antonio Morán", Muelle Pesquero, Muelle General Mosconi – "Terminal YPF" –, Puerto Caleta Córdova y Monoboya Caleta Córdova); Puerto Caleta Paula y Monoboya Caleta Olivia; Puerto Deseado; Puerto San Julián (Muelle Punta Caldera); Puerto Santa Cruz (Muelle Punta Quilla); Puerto Río Gallegos (Muelle Presidente Arturo Illia); Puerto Río Grande y Monoboya Cullen y Puerto Ushuaia, 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), siempre que, dichos órganos auxiliares funcionen correctamente y con la inmersión adecuada, debiendo el Capitán y/o Práctico informar previamente al Centro de Gestión de Tráfico jurisdiccional de la Prefectura Naval Argentina (Estación Costera), 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. 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. **Buque remolcador Tipo Azimutal:** Utilizados comúnmente como buques remolcadores de puerto. Equipados con DOS (2) propulsores azimutales dispuestos en toberas ubicadas en popa y pueden generar una fuerza de propulsión totalmente 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 “**proa afuera**” indica que el buque amarrado no debe virar para salir del puerto.
- 3.9. La expresión “**proa adentro**” indica que el buque amarrado debe virar para salir del puerto.
- 3.10. En las dimensiones de las “esloras máximas”, “mangas moldeadas” y “mangas máximas” de los buques y convoyes de empuje”. Únicamente respecto de la eslora máxima, podrá concederse un margen de tolerancia del **CINCO POR CIENTO (5 %)** a los fines de acogerse a las franquicias que pudieran comprenderle a un determinado buque, debiendo ser previamente aportados los elementos técnicos de juicio que garanticen la seguridad de la/s maniobra/s.
- 3.11. **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.
- 3.12. **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.
- 3.13. **Buque Pesquero:** Es todo buque utilizado comercialmente para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar.

- 3.14. **Buque de Pasaje:** Es todo buque destinado al transporte de más de DOCE (12) pasajeros.
- 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 Petrolero:** Buque cisterna diseñado específicamente para el transporte de crudo o productos derivados del petróleo.
- 3.18. **Buque Tanque:** Buque de carga construido o adaptado para el transporte a granel de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable.
- 3.19. **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.
- 3.20. **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.
- 3.21. **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).
- 3.22. **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.
- 3.23. **Handymax o Handy:** Buques de eslora de hasta 200 m. y puede cargar hasta 60.000 TPM. Debido a sus características, es una de las clases de buques utilizadas para cargas secas.
- 3.24. **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.
- 3.25. **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.
- 3.26. **Monoboya:** Es una estructura autoflotante que permite amarrar un **buque tanque** y al mismo tiempo entregar o recibir, a través de ella, cualquier tipo de **hidrocarburo**. Estas monoboas permiten la atención de grandes buques con grandes calados, ya que pueden ser instaladas en cualquier profundidad, siendo su conexión a tierra a través de un **oleoducto submarino**.
- 3.27. **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.
- 3.28. **Hélice Transversal Proel (Bow Thruster):** Es un propulsor de proa que ayuda a girar el buque durante las maniobras de atraque o cuando el buque opera a bajas velocidades. Consiste en una hélice montada en un eje transversal al casco del buque. Abreviatura **(BT)**.
- 3.29. **Hélice Transversal Popel (Stern Thruster):** Es un propulsor de popa que ayuda a girar el buque durante las maniobras de atraque o cuando el buque opera a bajas velocidades. Consiste en una hélice montada en un eje transversal al casco del buque. Abreviatura **(ST)**.
- 3.30. **Buque con Hélice Transversal Proel (Bow Thruster) y Hélice Transversal Popel (Stern Thruster):** Buque que posee ambos propulsores. Abreviatura **(BST)**.
- 3.31. **Buque bihélice:** Buque cuya propulsión se encuentra conformada por DOS (2) hélices y DOS (2) palas de timón. Abreviatura **(BH)**.

- 3.32. **Sistema propulsión azimutal:** 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)**.
- 3.33. **Horario Diurno:** Se entenderá el comprendido luego del inicio del crepúsculo civil matutino y antes del fin del crepúsculo civil vespertino.
- 3.34. **Horario Nocturno:** Se entenderá el comprendido entre la finalización del crepúsculo vespertino y el inicio del crepúsculo matutino.
- 3.35. **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.)**
- 3.36. **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.)**
- 3.37. **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)**.
- 3.38. **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.
- 3.39. **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.
- 3.40. **Operación de bunker:** El bunkering es un sistema de repostaje que permite a las embarcaciones rellenar sus depósitos de combustible utilizándose un buque tanque o cisterna.
- 3.41. **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.
- 3.42. **Tonelada:** Es una unidad medida de masa que equivale a 1.000 kg. Abreviatura **(t.)**
- 3.43. **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.
- 3.44. **Velocidad del buque:** Toda referencia a la velocidad del buque será la correspondiente a la que desarrolle con respecto al fondo.
- 3.45. **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)**.
- 3.46. **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)**.

- 3.47. **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.
- 3.48. **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.
- 3.49. **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.

PARTE B

PUERTO SAN ANTONIO ESTE

1. Disposiciones Generales

- 1.1. La visibilidad para iniciar la navegación por el Canal de Acceso al puerto deberá ser 2.000 m.
- 1.2. El cierre de puerto se realizará cuando exista una **intensidad de viento superior a 20 Kts.** proveniente de cualquier cuadrante, para todo tipo de buques con excepción de los buques remolcadores y de las embarcaciones que cumplan con los requisitos de certificación y efectúen el servicio de practica, pilotaje y servicios complementarios, las cuales podrán operar con una **intensidad de viento de hasta 30 Kts.**, debiendo poseer y encontrarse con 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.
- 1.3. La Prefectura local podrá evaluar el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes se vea comprometida su seguridad, toda vez que dicha maniobra no represente asumir riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.
- 1.4. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Se deberá guardar un **(MSBQ) no inferior a 0,70 m.** para la navegación por el canal de acceso hasta la zona portuaria.

2. Zonas de Fondeo

2.1. Fondeadero Principal:

- 2.1.1. Se encuentra distante a 10 millas náuticas del puerto local, con profundidades que oscilan entre 11 y 30 m. Desde el sitio hacia el NNE se puede observar en marea baja el Banco Palisa y Banco Lobos. Como puntos notables se observa al W costa y edificaciones de la localidad de Las Grutas, en la misma dirección de los bancos se pueden observar las balizas Pedro García, Juan de la Piedra y la Península Villarino, en dirección al WNW, se encuentra baliza Las Grutas. El fondeadero ofrece abrigo a todos los vientos, menos a los del sector SE, los que no son frecuentes en la zona.
- 2.1.2. Se encuentra delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:
 - 2.1.2.1. Latitud 40° 55' 21" S – Longitud 064° 58' 46" W.
 - 2.1.2.2. Latitud 40° 55' 21" S – Longitud 065° 01' 20" W.
 - 2.1.2.3. Latitud 40° 54' 04" S – Longitud 064° 57' 41" W.
 - 2.1.2.4. Latitud 40° 54' 04" S – Longitud 065° 00' 13" W.

2.2. Fondeadero Secundario:

- 2.2.1. Se encuentra distante a 5 cables al 265° de la cabecera SW del Muelle de Ultramar con profundidades entre 10 y 25 metros con fondo blando, de arena, conchillas y pedregullo. Es un fondeadero de buen tenedero, no siendo aconsejable la permanencia prolongada. En caso de levantarse rachas fuertes de vientos de cualquier sector presentará dificultades por la cercanía de la costa, los bancos y el propio muelle. No apta para realizar maniobras de carga y descarga debido a que no es un fondeadero extenso y ancho y se encuentra sobre curso navegable de buques de menor porte como pesqueros de altura de salida y entrada al puerto.

2.2.2. Se encuentra delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:

2.2.2.1. Latitud 40° 48' 05" S – Longitud 064° 54' 15" W.

2.2.2.2. Latitud 40° 47' 46" S – Longitud 064° 54' 15" W.

2.2.2.3. Latitud 40° 47' 37" S – Longitud 064° 53' 39" W.

2.2.2.4. Latitud 40° 47' 56" S – Longitud 064° 53' 39" W.

2.3. Fondeadero para buques pesqueros:

2.3.1. Se encuentra a 2,5 cables de la cabecera NE del Muelle de Ultramar con profundidades entre 6 y 8 m. en fondo de arena, fango y conchilla, destinada para buques pesqueros y embarcaciones menores.

2.3.1.1. Latitud 40° 47' 42" S / Longitud 064° 52' 53" W.

2.3.1.2. Latitud 40° 47' 36" S / Longitud 064° 53' 03" W.

2.3.1.3. Latitud 40° 47' 38" S / Longitud 064° 52' 43" W.

2.3.1.4. Latitud 40° 47' 32" S / Longitud 064° 52' 52" W.

3. Remolque – Maniobra Obligatoria

3.1. Los buques de eslora **máxima superior a 115 m. y hasta la eslora máxima permitida** se utilizarán **UN (1) (BR)** para sus maniobras de entrada y salida al/del **Sitio N° 1 y N° 2**.

PARTE C

PUERTO MADRYN

1. Disposiciones Generales (Muelles Almirante Storni y Comandante Luis Piedra Buena)

- 1.1. La Prefectura local podrá clausurar el puerto para la entrada y salida de buques por:
 - 1.1.1. **Intensidad de viento superior a 30 kts.** proveniente de cualquier cuadrante.
 - 1.1.2. **Visibilidad menor de 1.000 m.**
- 1.2. La Prefectura local podrá conceder excepcionalmente el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes se vea comprometida su seguridad y/o la de las personas a bordo, toda vez que dicha maniobra no represente riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.
- 1.3. La Prefectura local podrá exigir el uso obligatorio de remolque a aquellos buques cuyas circunstancias de navegabilidad supongan un riesgo para la seguridad de la navegación, de las personas, el propio buque, la carga, la instalación portuaria y/o la protección ambiental.
- 1.4. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Los buques deberán mantener como mínimo un **(MSBQ) no inferior a 0,60 m.** durante la aproximación del buque a muelle.

2. Zonas de Servicios en Golfo Nuevo

- 2.1. Para la permanencia de los buques dentro de las zonas de servicios será obligatorio contar permanentemente con un tripulante que cumpla con las funciones de "vigilancia visual" y de "equipos de ayuda a la navegación", de conformidad con las exigencias y funciones establecidas por el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (COLREG 1972). De igual manera, dicha guardia deberá contar con un Operador de Radio, siguiendo las prescripciones del Reglamento del Servicio Móvil Marítimo (RESMMA), no pudiendo interrumpirse la atención de tales guardias obligatorias por causa de los servicios generales de a bordo.
- 2.2. **Zona de fondeo "ALPHA":**
 - 2.2.1. Se encuentra delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:
 - 2.2.1.1. Latitud 42° 44',500 S - Longitud 065° 00',783 W.
 - 2.2.1.2. Latitud 42° 45',300 S - Longitud 065° 00',783 W.
 - 2.2.1.3. Latitud 42° 45',300 S - Longitud 064° 59',850 W.
 - 2.2.1.4. Latitud 42° 44',500 S - Longitud 064° 59',850 W.
 - 2.2.2. Zona de uso inmediato para buques pesqueros que realicen embarco y/o desembarco de tripulantes o personal técnico, de carga (víveres, pertrechos, repuestos) e inspecciones subacuáticas.
 - 2.2.3. El Capitán/Patrón del buque que desee ingresar solicitará autorización previamente a la Estación Costera de manera radioeléctrica, permaneciendo en espera hasta que se autorice este.

- 2.2.4. Asimismo, deberá proceder con el pedido de autorización para realizar cada maniobra, mediante Mensaje de Servicio Radioeléctrico (**SVC**), **con una antelación no menor a DOS (2) horas del horario previsto**. La resolución del pedido será cursada por idéntica vía. Radioeléctricamente se deberá informar el inicio, suspensión y/o finalización de las maniobras autorizadas, y de corresponder las novedades pertinentes.

De igual modo, la agencia marítima que lo represente y/o gestione administrativamente deberá presentar ante la Prefectura local, una nota donde consten los movimientos que prevé realizar el navío y los motivos por los cuales se efectúan.

- 2.2.5. El buque que arribe al fondeadero para efectuar cualquiera de las maniobras de referencia, deberá proceder indefectiblemente a fondear, quedando dispuesto al ancla, encontrándose prohibida la permanencia al garete o evolucionando.
- 2.2.6. El sector aludido será considerado como zona de uso excepcional perentorio por el tiempo mínimo necesario que demande la operatoria solicitada por cada buque.
- 2.2.7. No se podrá realizar navegación simultánea de pasaje y carga desde o hacia el buque afectado. El embarco/desembarco de elementos (provisiones, alimentos, repuestos, mercadería general) deberá contar con el aval aduanero.

2.3. Zona de fondeo "BRAVO":

- 2.3.1. Se encuentra delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:

- 2.1.1.1. Latitud 42° 43',720 S - Longitud 064° 59',850 W.
- 2.1.1.2. Latitud 42° 45',730 S - Longitud 064° 59',850 W.
- 2.1.1.3. Latitud 42° 45',730 S - Longitud 064° 57',216 W.
- 2.1.1.4. Latitud 42° 43',720 S - Longitud 064° 57',216 W.

- 2.3.2. Zona de uso inmediato para permanencia de buques pesqueros fondeados.
- 2.3.3. El sector será considerado como "**zona de fondeo exclusiva para permanencia de uso inmediato para buques en espera para ingreso a puerto**", encontrándose prohibida la permanencia al garete o evolucionando.
- 2.3.4. Queda terminantemente prohibido realizar cualquier tipo de maniobra de embarco/desembarco.
- 2.3.5. El Capitán/Patrón del buque que desee ingresar para fondear solicitará autorización mediante Mensaje de Servicio Radioeléctrico (**SVC**), **con una antelación no menor a DOS (2) horas del horario previsto**. La resolución del pedido será cursada por idéntica vía.
- 2.3.6. Al procederse con la maniobra de fondeo, se tendrá en cuenta el límite del área de borneo del buque propio fondeado, de manera tal que dicho **límite** (borneo) se aparte como mínimo **CINCO (5) esloras de otro buque** fondeado en el área.
- 2.3.7. Adicionalmente, se permitirá el fondeo de buques de gran porte que realicen embarco y/o desembarco de tripulantes, personal técnico, carga (víveres, pertrechos, repuestos) e inspecciones subacuáticas, sin obligatoriedad de formalizar el despacho de entrada/salida a puerto, bajo las siguientes regulaciones:
- 2.3.7.1. El Capitán/Patrón del buque que desee ingresar solicitará autorización previamente a la Estación Costera de manera radioeléctrica, permaneciendo en espera hasta que esta autorice.
 - 2.3.7.2. El buque que arribe a la Zona de fondeo "BRAVO" para efectuar cualquiera de las maniobras de referencia, deberá proceder indefectiblemente a fondear, quedando dispuesto al ancla, encontrándose prohibida la permanencia al garete o evolucionando.

- 2.3.7.3. El sector aludido será considerado como zona de uso excepcional perentorio por el tiempo mínimo necesario que demande la operatoria solicitada por cada buque.
- 2.3.7.4. Deberá proceder con el pedido de autorización para realizar cada maniobra, mediante Mensaje de Servicio Radioeléctrico (**SVC**), con una **antelación no menor a DOS (2) horas del horario previsto**. La resolución del pedido será cursada por idéntica vía. Radioeléctricamente se deberá informar el inicio, suspensión y/o finalización de las maniobras autorizadas, y de corresponder las novedades pertinentes.
- De igual modo, la agencia marítima que lo represente y/o gestione administrativamente deberá presentar ante la Prefectura local, una nota donde consten los movimientos que prevé realizar el navío y los motivos por los cuales se efectúan.
- 2.3.7.5. No se podrá realizar navegación simultánea de pasaje y carga desde o hacia el buque afectado. El embarco/desembarco de elementos (provisiones, alimentos, repuestos, mercadería general) deberá contar con el aval aduanero.
- 2.3.8. Ante casos de condiciones hidrometeorológicas desfavorables, quedará a consideración de la Prefectura local la permanencia de buques fondeados temporalmente en zonas contiguas NORTE y SUR de las denominadas Zonas de fondeo "ALPHA" y "BRAVO" descritas en los puntos precedentes, bajo las siguientes condiciones:
- 2.3.8.1. El buque que desee permanecer en zona contigua solicitará autorización previamente a la Estación Costera de manera radioeléctrica, permaneciendo en espera hasta que se autorice este.
- 2.3.8.2. El buque que permanezca en zona contigua deberá proceder indefectiblemente a fondear, quedando dispuesto al ancla.
- 2.3.8.3. Queda terminantemente prohibido realizar cualquier tipo de maniobra de embarco/desembarco, como así también se encuentra prohibida la permanencia de buque al garete en esta Zona.
- 2.3.8.4. Al procederse con la maniobra de fondeo, se tendrá en cuenta el límite del área de borneo del buque propio fondeado, de manera tal que dicho **límite** (borneo) se aparte como mínimo **CINCO (5) esloras de otro buque** fondeado en el área.

2.4. Zona "CHARLIE":

- 2.4.1. Se encuentra delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:
- 2.4.1.1. Latitud 42° 42',675 S - Longitud 064° 57',216 W.
- 2.4.1.2. Latitud 42° 45',850 S - Longitud 064° 57',216 W.
- 2.4.1.3. Latitud 42° 45',850 S - Longitud 064° 51',900 W.
- 2.4.1.4. Latitud 42° 42',675 S - Longitud 064° 51',900 W.
- 2.4.2. Zona de uso inmediato para permanencia de buques evolucionando, quedando prohibido el fondeo, al igual que cualquier tipo de maniobra de embarco/desembarco.
- 2.4.3. El buque que arribe deberá permanecer indefectiblemente evolucionando a una velocidad mínima compatible con un buen gobierno.
- 2.4.4. El Capitán/Patrón deberá proceder con el pedido de autorización para permanecer al garete, mediante Mensaje de Servicio Radioeléctrico (**SVC**), **inmediatamente arribado a la Zona**. La resolución del pedido será cursada por idéntica vía.

3. La Prefectura local estará facultada para establecer mediante acto administrativo (disposición) las siguientes zonas acorde las necesidades del caso, restringiendo la navegación de cualquier tipo de embarcaciones o fijando condiciones particulares que permitan la misma:
 - 3.1. Zona Intangible por presencia de cetáceos.
 - 3.2. Zona de uso sostenible que permita el avistaje de cetáceos, utilizada por operadores turísticos.
 - 3.3. Zona de uso sostenible restringido para la realización de tomas fotográficas y filmaciones con fines de investigación.
 - 3.4. Corredor para la navegación de buques que ingresen o egresen del puerto local.

PARTE D

PUERTO BAHÍA CAMARONES

1. Disposiciones Generales

- 1.1. Se prohíbe el cruce y/o el adelantamiento durante la navegación de un buque por el canal de acceso al puerto, a tal efecto, se dará prioridad de paso o navegación al buque de salida.
- 1.2. La Prefectura a requerimiento del Capitán del buque involucrado, podrá autorizar la entrada o salida en horario nocturno, cuando su buque posea en funcionamiento y disponibilidad aquellos dispositivos electrónicos que suplan las ayudas a la navegación que brindan las balizas y demás señales de enfilación cuando éstas se encuentren apagadas o fuera de servicio.
- 1.3. **Margen de Seguridad bajo la quilla (MSBQ):**

Para la operatoria de ingreso y egreso al puerto y/o efectuar movimientos portuarios en su interior se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ)** no inferior **al QUINCE POR CIENTO (15%)** del calado estático del buque.
- 1.4. La Prefectura local podrá clausurar el puerto por:
 - 1.4.1. **Intensidad de viento sostenido superior a 27 kts.** proveniente del **sector NW; N; y NE** o **de 20 kts.** de los **restantes cuadrantes.**
 - 1.4.2. **Visibilidad menor de 1.000 m.**, dentro o fuera de las escolleras.
- 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.**, en el marco de los procedimientos previstos en su sistema de gestión de la seguridad, 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 Prefectura Local.
- 1.6. La Prefectura local podrá evaluar el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes se vea comprometida su seguridad, toda vez que dicha maniobra no represente asumir riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.
- 1.7. La eslora máxima permitida para el amarre será determinada por la Prefectura local.
- 1.8. La Prefectura local podrá exigir el uso obligatorio de remolque a aquellos buques cuyas circunstancias de navegabilidad supongan un riesgo para la seguridad de la navegación, de las personas, el propio buque, la carga, la instalación portuaria y/o la protección ambiental.

2. Disposiciones Particulares para Buques Pesqueros

- 2.1. La cantidad de buques pesqueros amarrados en andana estará de sujeta al cumplimiento del protocolo de asignación del giro/amarre de la Administración Portuaria local, la cual será responsable a través de un profesional idóneo de efectuar los cálculos de resistencia estructural tanto del muelle como de los arraigos de las bitas y bolardos y tramitar la correspondiente Certificación de Seguridad en el Amarre.
- 2.1. No se permiten las operaciones de carga/descarga a buques pesqueros en andana.
- 2.2. No se permite la provisión de combustibles durante la operatoria de carga/descarga de buques pesqueros.

3. Zona de Fondeo

- 3.1. Todo buque podrá fondear en la parte Sur de la bahía, en la zona determinada por los siguientes puntos demarcatorios:
 - 3.1.1. Latitud $44^{\circ} 48' 31''$ S - Longitud $065^{\circ} 42' 53''$ W.
 - 3.1.2. Latitud $44^{\circ} 49' 58''$ S - Longitud $065^{\circ} 42' 53''$ W.
 - 3.1.3. Latitud $44^{\circ} 49' 38''$ S - Longitud $065^{\circ} 41' 38''$ W.
 - 3.1.4. Latitud $44^{\circ} 48' 31''$ S - Longitud $065^{\circ} 41' 38''$ W.
- 3.2. La Prefectura local podrá autorizar el fondeo de buques en la zona señalada en el punto 3.1., considerando las condiciones hidrometeorológicas, el tráfico de buques y que no interfiera con las maniobras para tomar la enfilación de entrada a puerto.

PARTE E

COMPLEJO PORTUARIO DE COMODORO RIVADAVIA – MUELLE DE ULTRAMAR “ANTONIO MORAN” Y MUELLE PESQUERO; MUELLE GENERAL MOSCONI – “TERMINAL YPF”; PUERTO CALETA CÓRDOVA y MONOBOYA CALETA CÓRDOVA.

1. Muelle de Ultramar “ANTONIO MORAN” y Muelle Pesquero

1.1. Disposiciones Generales:

- 1.1.1. Se prohíbe el cruce y/o el adelantamiento durante la navegación de un buque por el canal de acceso al puerto. A tal efecto, se dará prioridad de paso o navegación al buque de salida.
- 1.1.2. La navegación de entrada o salida por el canal de acceso a puerto en horario nocturno quedará bajo responsabilidad del capitán y/o práctico cuando alguna de las siguientes balizas este fuera de servicio o apagadas:
 - 1.1.2.1. Balizas de la escollera (baliza escollera Norte y lateral Sur).
 - 1.1.2.2. Baliza murallón.
 - 1.1.2.3. Baliza comodoro (mareógrafo).
 - 1.1.2.4. Baliza muelle pesquero Este.
- 1.1.3. **Margen de Seguridad bajo la quilla (MSBQ):**

Para garantizar la seguridad durante las operaciones de ingreso y egreso, así como los movimientos dentro del puerto, se establece el siguiente **(MSBQ)**:

 - 1.1.3.1. Los buques que presenten un **calado igual o superior a 6 m.** deberán mantener un **MSBQ no inferior al 10%** del calado estático del buque.
 - 1.1.3.2. Los buques cuyo **calado sea inferior a 6 m.** deberán mantener un **(MSBQ) no inferior a 0.60 m.**
- 1.1.4. La Prefectura local podrá clausurar el puerto por:
 - 1.1.4.1. **Intensidad de viento sostenida superior de 30 Kts.** para todo tipo de buques, medida por el anemómetro ubicado en la Oficina de Operaciones de la Administración de Puertos del Puerto de Comodoro Rivadavia.
 - 1.1.4.2. Para navegación de **entrada visibilidad menor de 1 milla náutica y de salida menor a 0,5 milla náutica.**
- 1.1.5. Las embarcaciones que cumplan los requisitos de certificación y efectúen el servicio de practicaje, pilotaje, baquía y servicios complementarios, podrán operar con una **visibilidad mayor a 500 m.**, en el marco de los procedimientos previstos en su sistema de gestión de la seguridad, 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 Gestión de Tráfico Marítimo Local.
- 1.1.6. La Prefectura local podrá evaluar el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes se vea comprometida su seguridad, toda vez que dicha maniobra no represente asumir riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.
- 1.1.7. La Prefectura local podrá exigir el uso obligatorio de remolque a aquellos buques cuyas circunstancias de navegabilidad supongan un riesgo para la seguridad de la navegación,

de las personas, el propio buque, la carga, la instalación portuaria y la protección ambiental.

- 1.1.8. La **eslora máxima** permitida para el amarre en el **Muelle de Ultramar “ANTONIO MORAN”** y **Muelle Pesquero** estará determinada por la Prefectura local.
- 1.1.9. La cantidad de buques amarrados en andana estará sujeta al cumplimiento del protocolo de asignación del giro/amarre de la Administración Portuaria local, la cual será responsable a través de un profesional idóneo de efectuar los cálculos de resistencia estructural tanto del muelle como de los arraigos de las bitas y bolardos y tramitar la correspondiente Certificación de Seguridad en el Amarre.

2. Disposiciones particulares para Buques Pesqueros

- 2.1. No se permiten las operaciones de carga/descarga a buques pesqueros en andana.
- 2.2. No se permite la provisión de combustibles durante la operatoria de carga/descarga de buques pesqueros.

3. Zonas de Fondeo

- 3.1. Queda determinada por los siguientes límites geográficos:
 - 3.1.1. Norte: Paralelo 45° 43' 30" Latitud Sur.
 - 3.1.2. Sur: Paralelo 45° 52' 30" Latitud Sur.
 - 3.1.3. Oeste: Línea de costa entre los paralelos indicados al Norte y Sur.
 - 3.1.4. Este: Meridiano 067° 47' Longitud Oeste entre paralelos 45° 43' 30" y 45° 17'00" Latitud Sur y Meridiano 067° 25' Longitud Oeste.
- 3.2. Dentro de la zona de fondeo definida, se han dispuesto CUATRO (4) áreas que permiten que los buques puedan fondear por razones de seguridad de la navegación, servicios y/o para aguardar la liberación de alguno de los sitios de amarre correspondientes a los puertos de Comodoro Rivadavia, Caleta Córdova, campo de boyas marítimas (CBM) del muelle General Mosconi o monoboya de Caleta Córdova, quedando determinadas por las siguientes posiciones geográficas:
 - 3.2.1. **Zona “ALPHA”:**
 - 3.2.1.1. Latitud 45° 51',5 S - Longitud 067° 27',3 W.
 - 3.2.1.2. Latitud 45° 52',5 S - Longitud 067° 25',0 W.
 - 3.2.1.3. Latitud 45° 52',5 S - Longitud 067° 27',2 W.
 - 3.2.2. **Zona “BRAVO”:**
 - 3.2.2.1. Latitud 45° 48',2 S - Longitud 067° 21',5 W.
 - 3.2.2.2. Latitud 45° 48',7 S - Longitud 067° 19',4 W.
 - 3.2.2.3. Latitud 45° 51',0 S - Longitud 067° 22',9 W.
 - 3.2.2.4. Latitud 45° 50',3 S - Longitud 067° 24',6 W.
 - 3.2.3. **Zona “CHARLIE”:**
 - 3.2.3.1. Latitud 45° 44',1 S – Longitud 067° 21',7 W.
 - 3.2.3.2. Latitud 45° 44',1 S – Longitud 067° 20',7 W.
 - 3.2.3.3. Latitud 45° 44',4 S – Longitud 067° 20',7 W.
 - 3.2.3.4. Latitud 45° 44',4 S – Longitud 067° 21',7 W.
 - 3.2.4. **Zona “DELTA”:**
 - 3.2.4.1. Latitud 45° 43',5 S – Longitud 067° 19',5 W.

- 3.2.4.2. Latitud 45° 43',5 S – Longitud 067° 17',6 W.
- 3.2.4.3. Latitud 45° 44',1 S – Longitud 067° 17',6 W.
- 3.2.4.4. Latitud 45° 44',1 S – Longitud 067° 19',5 W.

4. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

- 4.1. 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 e interior de puerto, iniciarán o finalizarán al abrigo de las escolleras. No obstante, dichos lugares podrán ser determinados por el práctico interviniente, quien deberá garantizar la seguridad de la maniobra evaluando las características del buque, de los remolcadores intervinientes y las condiciones hidrometeorológicas reinantes, informando de tal decisión a la Estación Costera local.
- 4.2. Los buques de **eslora máxima superior a 130 m. y hasta la eslora máxima permitida** utilizarán **UN (01) (BR)** para sus **maniobras de entrada y salida del Muelle de Ultramar “ANTONIO MORAN”**.
- 4.3. Los buques de **eslora máxima superior a 130 m. y hasta 145 m.** que 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 operen en el **Muelle de Ultramar “ANTONIO MORAN”**.
- 4.4. Los buques que, debido a sus características, se encuentren obligados al uso de **(BR)** para maniobras de entrada, salida o interior en el puerto, el capitán y/o práctico podrán, ante la ausencia de disponibilidad inmediata de **(BR)** y existiendo condiciones hidrometeorológicas favorables (**intensidad de viento inferior a 15 Kts.**), solicitar a la Estación Costera local de manera excepcional y bajo su responsabilidad, autorización para prescindir de su uso, siempre que dicha maniobra no represente riesgos para la seguridad de la navegación, las personas, el buque, la carga y las instalaciones portuarias así como tampoco afectar a la protección ambiental.

5. Muelle General Mosconi – “Terminal YPF”

- 5.1. Se encuentra conformado por un campo de boyas marítimas **(CBM)**, que permite las operaciones con buques tanques cuya **eslora máxima no exceda los 152 m.** y las **21.500 toneladas métricas de (TPM) o (DWT)**, ubicadas en las siguientes posiciones geográficas:
 - 5.1.1. Boya N° 1: Latitud 45° 51' 01,08" S – Longitud 067° 27' 22,68" W.
 - 5.1.2. Boya N° 2: Latitud 45° 51' 01,13" S – Longitud 067° 27' 26,17" W.
 - 5.1.3. Boya N° 3: Latitud 45° 51' 02,42" S – Longitud 067° 27' 27,50" W.
 - 5.1.4. Boya N° 4: Latitud 45° 51' 04,58" S – Longitud 067° 27' 26,71" W.
 - 5.1.5. Boyarín Norte: Latitud 45° 51' 09,28" S – Longitud 067° 27' 28,17" W.
 - 5.1.6. Boyarín Sur: Latitud 45° 51' 08,03" S – Longitud 067° 27' 30,35" W.
- 5.2. **Disposiciones Particulares:**
 - 5.2.1. Se prohíbe la navegación y/o el fondeo para todo tipo de embarcaciones no vinculadas a la operación de la terminal, en la zona comprendida por la línea imaginaria que determina la enfilación de aproximación desde el extremo Este del muelle "General Mosconi", 150 m. a cada lado de la línea imaginaria que determina la enfilación de aproximación hasta 2.500 m. hacia el mar, medidos sobre la misma línea cuando se encuentre un buque tanque operando el **(CMB)** del muelle General Mosconi.
 - 5.2.2. Se prohíben las maniobras de amarre o desamarre de buques tanques al **(CBM)**, en horario nocturno, cuando las balizas utilizadas como enfilación de aproximación (baliza posterior y baliza anterior) se encuentren apagadas o fuera de servicio.
 - 5.2.3. Se establece el **cierre de las maniobras de amarre** de buques tanques en el **(CMB)** del muelle General Mosconi cuando se den alguna de las siguientes condiciones:

- 5.2.3.1. **Horas diurnas: Intensidad de viento sostenido superior a 30 Kts. del sector W/NW/SW.**
- 5.2.3.2. **Horas nocturnas: Intensidad de viento sostenido superior a 16 Kts. del sector W/NW/SW.**
- 5.2.3.3. Altura de ola superior a 1,25 m.
- 5.2.3.4. Visibilidad menor a 1.000 m.

5.3. **Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio:**

- 5.3.1. El buque tanque en operación amarrado en el **(CBM)** deberá contar con la asistencia de **UN (1) (BR)** para permanecer a la espera de mejores condiciones hidrometeorológicas o para zarpar cuando exista una **intensidad de viento sostenido superior a 35 Kts.**
- 5.3.2. En circunstancias de que no exista disponibilidad inmediata de **(BR)** en la zona, y tanto el capitán como el práctico consideren que la condición meteorológica reinante pone en riesgo la permanencia segura del buque tanque amarrado en el **(CMB)** al igual que la seguridad de las personas y la protección ambiental, podrán solicitar a la Estación Costera local de manera excepcional y bajo su responsabilidad autorización para efectuar la maniobra de zarpada de emergencia.

6. **Puerto Caleta Córdova**

6.1. **Disposiciones Generales:**

- 6.1.1. Se prohíbe el cruce y/o el adelantamiento durante la navegación de un buque por el canal de acceso al puerto, a tal efecto, se dará prioridad de paso o navegación al buque de salida.
- 6.1.2. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Para la operatoria de ingreso y egreso al puerto y/o efectuar movimientos portuarios en su interior se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ)** no inferior a **0,60 m.**
- 6.1.3. La Prefectura local podrá clausurar el puerto por:
 - 6.1.3.1. **Intensidad de viento sostenida superior de 30 Kts.** para todo tipo de buques.
 - 6.1.3.2. **Visibilidad menor de 1.000 m.,** dentro o fuera de las escolleras.
- 6.1.4. Las embarcaciones que cumplan los requisitos de certificación y efectúen el servicio de practicaje, pilotaje, baquía y servicios complementarios, podrán operar con una **visibilidad mayor a 500 m.,** en el marco de los procedimientos previstos en su sistema de gestión de la seguridad, 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 Gestión de Tráfico Marítimo Local.
- 6.1.5. La Prefectura local podrá evaluar el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes se vea comprometida su seguridad, toda vez que dicha maniobra no represente asumir riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.
- 6.1.6. La Prefectura local podrá exigir el uso obligatorio de remolque a aquellos buques cuyas circunstancias de navegabilidad supongan un riesgo para la seguridad de la navegación, de las personas, el propio buque, la carga, la instalación portuaria y la protección ambiental.

- 6.1.7. La eslora máxima permitida para el amarre de buques en el Puerto Caleta Córdova estará determinada por la Prefectura local.
- 6.1.8. La cantidad de buques amarrados en andana estará sujeta al cumplimiento del protocolo de asignación del giro/amarre de la Administración Portuaria local, la cual será responsable a través de un profesional idóneo de efectuar los cálculos de resistencia estructural tanto del muelle como de los arraigos de las bitas y bolardos y tramitar la correspondiente Certificación de Seguridad en el Amarre.

7. Monoboya Caleta Córdova

7.1. Disposiciones Generales:

- 7.1.1. Se establece para los buques tanques cuyo **(TPM) no excedan las 150.000 toneladas métricas** (con un margen de tolerancia de 10.000) y un **calado máximo de 18 m.**, que prevean operar en la monoboya ubicada en Latitud 45° 46' 28,178'' S y Longitud 067° 19' 14,07'' W una **zona de maniobras de forma circular** con centro en dicha monoboya y un **radio de DOS (2) millas náuticas**.
- 7.1.2. Dentro de dicha **zona de maniobras estará prohibido el fondeo** de todo tipo de embarcaciones a **excepción** de aquéllas que **brinden servicios y/o apoyo** y sean **indispensables** para las **operaciones y/o el mantenimiento** de la monoboya.
- 7.1.3. Se establece una **zona circular de prohibición permanente a la navegación** para **todo tipo de embarcaciones no vinculadas a las operaciones de la monoboya**, con centro en su posición geográfica y con un **radio de SIETE (7) cables**, independientemente si existen buques y/o embarcaciones operando en esa área, quedando exentos los buques tanques en operaciones y las embarcaciones de apoyo y/o mantenimiento de la monoboya.
- 7.1.4. Las embarcaciones de apoyo y/o mantenimiento de la monoboya que necesiten fondear a una distancia menor a 222 m. de esta, no podrán hacerlo bajo ningún concepto en las siguientes áreas:
- 7.1.4.1. Área comprendida desde la monoboya a 30° hacia ambos lados de la tubería submarina, indicada en la Carta Náutica H-356 (margen de seguridad total de 60°).
- 7.1.4.2. Área comprendida desde la monoboya a 15° hacia cada lado de las posiciones geográficas en donde se encuentran ubicadas sus anclas, acorde el siguiente detalle:
- Ancla N° 1: Lat. 45° 46' 31,90'' S – Long. 67° 19' 27,45'' W.
 - Ancla N° 2: Lat. 45° 46' 21,70'' S – Long. 67° 19' 25,46'' W.
 - Ancla N° 3: Lat. 45° 46' 17,62'' S – Long. 67° 19' 11,78'' W.
 - Ancla N° 4: Lat. 45° 46' 24,07'' S – Long. 67° 18' 59,39'' W.
 - Ancla N° 5: Lat. 45° 46' 34,98'' S – Long. 67° 19' 01,69'' W.
 - Ancla N° 6: Lat. 45° 46' 38,64'' S – Long. 67° 19' 18,18'' W.
- 7.1.5. Se prohíbe la navegación sobre la proyección del oleoducto indicado en la carta náutica H-356 y hasta una **distancia de 100 m.** a cada lado del mismo desde la línea de costa hasta la **isobata de 10 m.**
- 7.1.6. Se prohíbe la navegación de buques cuyo calado sea mayor a **CUATRO (4) m.** sobre la proyección del oleoducto indicado en la Carta Náutica H-356 y hasta **una distancia de 100 m.** a cada lado del mismo, desde la **isobata de 10 m.** mencionada en el punto anterior hasta la zona de seguridad indicada en el punto 7.1.3, la cual registró lo establecido en dicho punto.

7.2. Limitaciones hidrometeorológicas:

- 7.2.1. La Prefectura local podrá clausurar las maniobras de aproximación para el amarre y maniobra de zarpada cuando se den alguna de las siguientes condiciones:
 - 7.2.1.1. Intensidad de viento superior a **30 Kts.** provenientes del sector W, en tanto que de los restantes cuadrantes cuando exista una intensidad inferior que formen **olas con una altura** superior a 1,8 m.
 - 7.2.1.2. **Visibilidad menor a DOS (2) millas náuticas** para las **maniobras de amarre y zarpada.**
- 7.2.2. Las **operaciones con buques tanque deberán suspenderse** cuando se registre una **intensidad de viento superior a 48 Kts.**
- 7.2.3. Los **buques tanque de (TPM) superior a 70.000 toneladas métricas** únicamente podrán realizar **maniobras de amarre en horario diurno.**
- 7.2.4. Los **buques tanque de (TPM) igual o inferior a 70.000 toneladas métricas** podrán amarrar en **horario nocturno** con una **intensidad de viento no superior a 10 Kts. o altura de ola no superior a 0,6 m.**

PARTE F

PUERTO CALETA PAULA Y MONOBOYA CALETA OLIVIA

1. Puerto Caleta Paula

1.1. Disposiciones Generales:

1.1.1. Se prohíbe el cruce y/o el adelantamiento durante la navegación de un buque por el canal de acceso al puerto. A tal efecto, se dará prioridad de paso o navegación al buque de salida.

1.1.2. La Prefectura a requerimiento del Capitán del buque involucrado, podrá autorizar la entrada o salida en horario nocturno, cuando su buque posea en funcionamiento y disponibilidad aquellos dispositivos electrónicos que suplan las ayudas a la navegación que brindan las balizas y demás señales de enfilación y/o boya de acceso, cuando éstas se encuentren apagadas y/o fuera de servicio.

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

Para la operatoria de ingreso y egreso al puerto y/o efectuar movimientos portuarios en su interior se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ) no inferior al 15% del calado estático.**

1.1.4. La Prefectura local podrá clausurar el puerto cuando se den algunas de las siguientes condiciones:

1.1.4.1. Para **buques de eslora máxima de hasta 100 m.** con una **intensidad de viento sostenido superior a 27 Kts.**

1.1.4.2. Para **buques de eslora máxima superior a 100 m. intensidad de viento sostenido superior a 16 Kts.** proveniente de los **cuadrantes NW pasando por el W hasta el SW**, en tanto que cuando provenga de los **cuadrantes NW pasando por el E hasta el SW** la **intensidad de viento sostenido** deberá ser superior a 27 Kts.

1.1.4.3. **Visibilidad menor de DOS (2) millas náuticas** desde la **boya demarcatoria de inicio del canal de acceso.**

1.2. 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.**, en el marco de los procedimientos previstos en su sistema de gestión de la seguridad, 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 Gestión de Tráfico Marítimo Local.

1.3. La Prefectura local podrá evaluar el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes se vea comprometida su seguridad, toda vez que dicha maniobra no represente asumir riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.

1.4. La Prefectura local podrá exigir el uso obligatorio de remolque a aquellos buques cuyas circunstancias de navegabilidad supongan un riesgo para la seguridad de la navegación, de las personas, el propio buque, la carga, la instalación portuaria y la protección ambiental.

1.5. La **eslora máxima permitida** para el amarre en los diferentes Sitios estará determinada por la Prefectura local.

- 1.6. El sentido de amarre en los **sitios del Muelle Principal Norte** será **“proa afuera”** para buques con **eslora máxima superior a 45 m.**, excepto de que al momento de la maniobra se registren una **intensidad de viento superior a 15 Kts.** proveniente de los **sectores NW, W y SW.**

2. Disposiciones particulares para Buques Pesqueros

- 2.1. La cantidad de buques pesqueros amarrados en andana estará sujeta al cumplimiento del protocolo de asignación del giro/amarre de la Administración Portuaria local, la cual será responsable a través de un profesional idóneo de efectuar los cálculos de resistencia estructural tanto del muelle como de los arraigos de las bitas y bolardos y tramitar la correspondiente Certificación de Seguridad en el Amarre.
- 2.2. No se permiten las operaciones de carga/descarga a buques pesqueros en andana.
- 2.3. No se permite la provisión de combustibles durante la operatoria de carga/descarga de buques pesqueros.

3. Zonas de Fondeo

- 3.1. Todo buque que deba esperar la liberación de alguno de los sitios del puerto podrá fondear en la **Zona “DELTA”** determinada por las siguientes posiciones geográficas:
 - 3.1.1. Latitud 46° 28´,2 S – Longitud 067° 27´,3 W.
 - 3.1.2. Latitud 46° 28´,2 S – Longitud 067° 25´,9 W.
 - 3.1.3. Latitud 46° 29´,5 S – Longitud 067° 24´,8 W.
 - 3.1.4. Latitud 46° 29´,5 S – Longitud 067° 26´,3 W.
- 3.2. Los buques que deban realizar transferencias de carga utilizarán la **Zona “ECHO”** determinada por las siguientes posiciones geográficas:
 - 3.2.1. Latitud 46° 29´,5 S – Longitud 067° 26´,3 W.
 - 3.2.2. Latitud 46° 29´,5 S – Longitud 067° 24´,8 W.
 - 3.2.3. Latitud 46° 30´,8 S – Longitud 067° 23´,7 W.
 - 3.2.4. Latitud 46° 30´,8 S – Longitud 067° 25´,2 W.
- 3.3. La Prefectura local podrá autorizar el fondeo de buques en otra zona diferente a la señalada en el punto 3.1. considerando las condiciones hidrometeorológicas y el tráfico de buques, siempre que dicho fondeo no interfiera con las maniobras para tomar la enfilación de entrada o salida de puerto.

4. Monoboya Caleta Olivia

4.1. Disposiciones Generales:

- 4.1.1. Se establece para los buques tanques cuyo **(TPM)no excedan las 150.000 toneladas métricas** (con un margen de tolerancia de 10.000) y un **calado máximo de 18 m.**, que prevean operar en la monoboya ubicada en Latitud 46° 25' 36" S y Longitud 067° 28' 42" W una **zona de maniobras de forma circular** con centro en dicha monoboya y un **radio de DOS (2) millas náuticas.**
- 4.1.2. Dentro de dicha **zona de maniobras estará prohibido el fondeo** de todo tipo de embarcaciones a **excepción** de aquéllas que **brinden servicios y/o apoyo** y sean **indispensables** para las **operaciones y/o el mantenimiento** de la monoboya.
- 4.1.3. Se establece una **zona circular de prohibición permanente a la navegación** para **todo tipo de embarcaciones no vinculadas a las operaciones de la monoboya**, con centro en su posición geográfica y con un **radio de SIETE (7) cables**, independientemente si existen buques y/o embarcaciones operando en esa área, quedando exentos los buques tanque en operaciones y las embarcaciones de apoyo y/o mantenimiento de la monoboya.

4.1.4. Las **embarcaciones de apoyo y/o mantenimiento** de la monoboya que necesiten **fondear a una distancia menor a 222 m.** de esta, no podrán hacerlo bajo ningún concepto en las siguientes áreas:

4.1.4.1. Área comprendida desde la monoboya a 30° hacia ambos lados de la tubería submarina, indicada en la Carta Náutica H-359 (margen de seguridad total de 60°).

4.1.4.2. Área comprendida desde la monoboya a 15° hacia cada lado de las posiciones de sus anclas, acorde el siguiente detalle:

- a. Ancla N° 1: Lat. 46° 25' 33,979'' S – Long. 67° 28' 45,144'' W.
- b. Ancla N° 2: Lat. 46° 25' 27,150'' S – Long. 67° 28' 35,542'' W.
- c. Ancla N° 3: Lat. 46° 25' 29,320'' S – Long. 67° 28' 21,933'' W.
- d. Ancla N° 4: Lat. 46° 25' 38,793'' S – Long. 67° 28' 18,338'' W.
- e. Ancla N° 5: Lat. 46° 25' 45,486'' S – Long. 67° 28' 28,353'' W.
- f. Ancla N° 6: Lat. 46° 25' 42,981'' S – Long. 67° 28' 41,613'' W.

4.1.5. Se prohíbe la navegación sobre la proyección del oleoducto indicado en la Carta Náutica H-359 y hasta una **distancia de 100 m.** a cada lado del mismo desde la línea de costa hasta la **isobata de 10 m.**

4.1.6. Se prohíbe la navegación de buques cuyo calado sea mayor a **CUATRO (4) m.** sobre la proyección del oleoducto indicado en la carta náutica H-359 y hasta **una distancia de 100 m.** a cada lado del mismo, desde la **isobata de 10 m.** mencionada en el punto anterior, hasta la zona de seguridad indicada en el punto 4.1.3, la cual registró ya establecido en dicho punto.

4.1.7. La Prefectura local podrá exigir el uso obligatorio de remolque a aquellos buques cuyas circunstancias de navegabilidad supongan un riesgo para la seguridad de la navegación, de las personas, el propio buque, la carga, la instalación portuaria y la protección ambiental.

4.2. Limitaciones hidrometeorológicas:

4.2.1. La Prefectura local podrá clausurar las maniobras de aproximación para el amarre y la maniobra de zarpada cuando se den alguna de las siguientes condiciones:

4.2.1.1. **Intensidad de viento superior a 30 Kts.** provenientes del **sector W**, en tanto que de los restantes cuadrantes cuando exista una **intensidad inferior** que formen **olas con una altura superior a 1,8 m.**

4.2.1.2. **Visibilidad menor a DOS (2) millas náuticas** para las **maniobras de amarre y zarpada.**

4.2.2. Las **operaciones con buques tanque deberán suspenderse** cuando se registre una **intensidad de viento superior a 48 Kts.**

4.2.3. Los **buques tanque de (TPM) superior a 70.000 toneladas métricas** únicamente podrán realizar **maniobras de amarre en horario diurno.**

4.2.4. Los **buques tanque de (TPM) igual o inferior a 70.000 toneladas métricas** podrán amarrar en **horario nocturno** con una **intensidad de viento no superior a 10 Kts.** o **altura de ola no superior a 0,6 m.**

5. Zonas de Fondeo

- 5.1. **Zona de Fondeo y Alije:** Definida para los **buques tanque que prevean efectuar o hayan finalizado operaciones en la monoboya**, quedando determinada por las siguientes posiciones geográficas:
- 5.1.1. Latitud 46° 22',2 S – Longitud 067° 27',0 W.
 - 5.1.2. Latitud 46° 22',2 S – Longitud 067° 30',0 W.
 - 5.1.3. Latitud 46° 23',5 S – Longitud 067° 27',0 W.
 - 5.1.4. Latitud 46° 23',5 S – Longitud 067° 30',0 W.
- 5.2. **Zona “CHARLIE”:** Se define para el **embarco y desembarco de prácticos**, quedando determinada por las siguientes posiciones geográficas:
- 5.2.1. Latitud 46° 27',0 S – Longitud 067° 25',0 W.
 - 5.2.2. Latitud 46° 27',0 S – Longitud 067° 26',0 W.
 - 5.2.3. Latitud 46° 27',4 S – Longitud 067° 27',0 W.
 - 5.2.4. Latitud 46° 28',2 S – Longitud 067° 27',0 W.
 - 5.2.5. Latitud 46° 28',2 S – Longitud 067° 25',0 W.
- 5.3. La Prefectura local, considerando las condiciones hidrometeorológicas, la seguridad de la navegación y el tráfico de buques, podrá autorizar el fondeo de buques tanque en otra zona diferente a la señalada en el punto 5.1. siempre que dicho fondeo no interfiera en la zona de maniobras indicada en el punto 4.1.1. de la **PARTE F**.

PARTE G

PUERTO DESEADO

1. Disposiciones Generales

- 1.1. Se prohíbe el cruce y/o el adelantamiento durante la navegación de un buque por los canales de acceso al puerto. A tal efecto, se dará prioridad de paso o navegación al buque de salida.
- 1.2. La Prefectura a requerimiento del Capitán del buque involucrado, podrá autorizar la entrada o salida en horario nocturno, cuando su buque posea en funcionamiento y disponibilidad aquellos dispositivos electrónicos que suplan las ayudas a la navegación que brindan las balizas y demás señales de enfilación, cuando éstas se encuentran apagadas y/o fuera de servicio.
- 1.3. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Para la operatoria de ingreso y egreso al puerto y/o efectuar movimientos portuarios en su interior se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ) no inferior al 15% del calado estático.**
- 1.4. La Prefectura local podrá clausurar el puerto por:
 - 1.4.1 Para **buques de eslora máxima superiora 40 m.** con una **intensidad de viento sostenido mayor de 30 Kts.** proveniente de los **cuadrantes NW, N y NE** o **superior a 20 Kts.** proveniente de los **restantes sectores.**
 - 1.4.2. Para **buques de eslora máxima de hasta 40 m.** con una **intensidad de viento sostenido superior a 19 Kts.** proveniente de los **cuadrantes NW, N y NE** o **superior a 25 Kts.** proveniente de los **restantes sectores.**
 - 1.4.3 **Visibilidad menor 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.,** en el marco de los procedimientos previstos en su sistema de gestión de la seguridad, 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 Gestión de Tráfico Marítimo Local.
- 1.7. La Prefectura local podrá evaluar el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes se vea comprometida su seguridad, toda vez que dicha maniobra no represente asumir riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.
- 1.8. La Prefectura local podrá exigir el uso obligatorio de remolque a aquellos buques cuyas circunstancias de navegabilidad supongan un riesgo para la seguridad de la navegación, de las personas, el propio buque, la carga, la instalación portuaria y la protección ambiental.
- 1.6. La eslora máxima permitida para el amarre en los diferentes sitios estará determinada por la Prefectura local.

2. Disposiciones particulares para Buques Pesqueros

- 2.1. La cantidad de buques pesqueros amarrados en andana estará sujeta al cumplimiento del protocolo de asignación del giro/amarre de la Administración Portuaria local, la cual será responsable a través de un profesional idóneo de efectuar los cálculos de resistencia estructural tanto del muelle como de los arraigos de las bitas y bolardos y tramitar la correspondiente Certificación de Seguridad en el Amarre.

- 2.2. No se permiten las operaciones de carga/descarga a buques pesqueros en andana.
- 2.3. No se permite la provisión de combustibles durante la operatoria de carga/descarga de buques pesqueros.

3. Zonas de Fondeo

Todo buque podrá fondear en el área delimitada por las siguientes posiciones geográficas:

- 3.1. Latitud 47° 49' 00" S - Longitud 065° 47' 04" W.
- 3.2. Latitud 47° 50' 04" S - Longitud 065° 47' 04" W.
- 3.3. Latitud 47° 49' 00" S - Longitud 065° 44' 05" W
- 3.4. Latitud 47° 50' 04" S - Longitud 065° 47' 04" W.

4. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

- 4.1. Los **buques de eslora máxima superior a 80 m.** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus maniobras de entrada y salida.
- 4.2. Los buques **de eslora máxima de hasta 150 m.** que posean **(BT)** podrán prescindir del uso de **(BR)**.
- 4.3. La Prefectura local podrá exigir el uso obligatorio de remolque a aquellos buques cuyas circunstancias de navegabilidad supongan un riesgo para la seguridad de la navegación, de las personas, el propio buque, la carga, la instalación portuaria y la protección ambiental.
- 4.4. En circunstancias de que no exista disponibilidad inmediata de **(BR)** en la zona al momento que deba ingresar o egresar buques contemplados en el **punto 4.1 de la Parte G**, el capitán y/o práctico del buque podrá solicitar a la Estación Costera local de manera excepcional y bajo su responsabilidad autorización para efectuar la maniobra, cuando la **intensidad de viento no supere los 20 Kts.** Independientemente de la comunicación radioeléctrica por parte del capitán y/o práctico, la **Administración Portuaria local deberá manifestar su conformidad por escrito a la Prefectura local**, asumiendo las responsabilidades que le sean propias.

PARTE H

PUERTO SAN JULIÁN – MUELLE PUNTA CALDERA

1. Disposiciones Generales

- 1.1. Se prohíbe el cruce y/o el adelantamiento durante la navegación de un buque por el canal de acceso al puerto. A tal efecto, se dará prioridad de paso o navegación al buque de salida.
- 1.2. El ingreso se realizará siempre con marea creciendo a casi pleamar, calculándose para cada caso, la hora en que podrá comenzar a hacerlo, considerando las menores profundidades existentes y la altura de la marea
- 1.3. La Prefectura a requerimiento del Capitán del buque involucrado, podrá autorizar la entrada o salida en horario nocturno, cuando su buque posea en funcionamiento y disponibilidad aquellos dispositivos electrónicos que suplan las ayudas a la navegación que brindan las balizas y demás señales de enfilación cuando éstas se encuentren apagadas o fuera de servicio.
- 1.4. **Margen de Seguridad bajo la quilla (MSBQ):**

Para la operatoria de ingreso y egreso al puerto y/o efectuar movimientos portuarios en su interior se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ)** no inferior **al QUINCE POR CIENTO (15%)** del calado estático del buque.
- 1.5. La Prefectura local podrá clausurar el puerto por:
 - 1.5.1. **Intensidad de viento sostenido superior a 21 Kts.** proveniente de cualquier sector.
 - 1.5.2. **Visibilidad menor de 1.000 m.**, dentro o fuera de las escolleras.
- 1.6. 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.**, en el marco de los procedimientos previstos en su sistema de gestión de la seguridad, 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 Gestión de Tráfico Marítimo Local.
- 1.7. La Prefectura local podrá evaluar el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes se vea comprometida su seguridad, toda vez que dicha maniobra no represente asumir riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.
- 1.8. La Prefectura local podrá exigir el uso obligatorio de remolque a aquellos buques cuyas circunstancias de navegabilidad supongan un riesgo para la seguridad de la navegación, de las personas, el propio buque, la carga, la instalación portuaria y la protección ambiental.
- 1.9. La eslora máxima permitida para el amarre será determinada por la Prefectura local.

2. Disposiciones Particulares para Buques Pesqueros

- 2.1. La cantidad de buques pesqueros amarrados en andana estará sujeta al cumplimiento del protocolo de asignación del giro/amarre de la Administración Portuaria local, la cual será responsable a través de un profesional idóneo de efectuar los cálculos de resistencia estructural tanto del muelle como de los arraigos de las bitas y bolardos y tramitar la correspondiente Certificación de Seguridad en el Amarre.
- 2.2. No se permiten las operaciones de carga/descarga a buques pesqueros en andana.

- 2.3. No se permite la provisión de combustibles durante la operatoria de carga/descarga de buques pesqueros.

3. Zonas de Fondeo

- 3.1. Se establecen los siguientes puntos y zonas de fondeo:

- 3.1.1. Se podrá fondear en la parte externa de la bahía a la espera de marea para el ingreso a puerto en las siguientes coordenadas geográficas:

- 3.1.1.1. Punto "ALPHA": Latitud 49° 12' 32" S - Longitud 067° 35' 30" W.
3.1.1.2. Punto "BRAVO": Latitud 49° 13' 59" S - Longitud 067° 35' 27" W.

- 3.1.2. Se podrá fondear en la parte interna de la bahía dentro de la Zona "CHARLIE", quedando delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:

- 3.1.2.1. Latitud 49° 18' 38" S - Longitud 067° 42' 44" W.
3.1.2.2. Latitud 49° 18' 32" S - Longitud 067° 42' 20" W.
3.1.2.3. Latitud 49° 19' 03" S - Longitud 067° 42' 16" W.
3.1.2.4. Latitud 49° 19' 07" S - Longitud 067° 42' 40" W.

PARTE I

PUERTO DE SANTA CRUZ - MUELLE PUNTA QUILLA

1. Disposiciones Generales

- 1.1. El Muelle Punta Quilla funciona como puerto "multipropósito", posee DOS (2) frentes de amarre (Sitio 1 Exterior y el Sitio 2 Interior), que facilita operaciones de buques de transporte de líquidos combustibles, inflamables, carga general y de proyecto, remolcadores de altura y/o pesqueros entre otros.
- 1.2. Se prohíbe el cruce y/o el adelantamiento durante la navegación de un buque por los canales exteriores de acceso al puerto (canal norte y sur), a tal efecto, se dará prioridad de paso o navegación al buque de salida.
- 1.3. Dada las características y condiciones hidrometeorológicas, el Canal Sur será de uso prioritario para los buques de mayor calado, en tanto que el Canal Norte será utilizado para embarcaciones menores.
- 1.4. En el canal de acceso interior, las maniobras de cruce y/o adelantamiento se encuentra permitido, debiendo los Capitanes/Prácticos coordinar puente a puente, e informar de tal circunstancia al Centro de Gestión de Tráfico local.
- 1.5. La Prefectura a requerimiento del Capitán del buque involucrado, podrá autorizar la entrada o salida en horario nocturno, cuando su buque posea en funcionamiento y disponibilidad aquellos dispositivos electrónicos que suplan las ayudas a la navegación que brindan las balizas y demás señales de enfilación cuando se encuentren apagadas o fuera de servicio.
- 1.6. La eslora máxima permitida para el amarre será determinada por la Prefectura local.
- 1.7. **Margen de Seguridad bajo la quilla (MSBQ):**

Para la operatoria de ingreso y egreso al puerto y/o efectuar movimientos portuarios en su interior se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ)** no inferior al **QUINCE POR CIENTO (15%)** del calado estático del buque.
- 1.8. La Prefectura local podrá clausurar el puerto cuando se den alguna de las siguientes condiciones:
 - 1.8.1. **Sitio N° 1 (Exterior):**
 - 1.8.1.1. **Intensidad de viento sostenido superior a 24Kts.** proveniente del sector SW.
 - 1.8.1.2. **Intensidad de viento sostenido superior a 14 Kts.** proveniente del sector NW y SE.
 - 1.8.1.3. **Intensidad de viento sostenido superior a 10 Kts.** proveniente del sector NE.
 - 1.8.2. **Sitio N° 2 (Interior):**
 - 1.8.2.1. **Intensidad de viento sostenido superior a 24 Kts.** proveniente del sector SW.
 - 1.8.2.2. **Intensidad de viento sostenido superior a 14 Kts.** proveniente del sector NW.
 - 1.8.2.3. **Intensidad de viento sostenido superior a 10 Kts.** proveniente de los cuadrantes restantes.

1.8.3. **Visibilidad menor de 3.000 m.**

- 1.9. 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.**, en el marco de los procedimientos previstos en su sistema de gestión de la seguridad, 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 Gestión de Tráfico Marítimo Local.
- 1.10. La Prefectura local podrá evaluar el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes se vea comprometida su seguridad, toda vez que dicha maniobra no represente asumir riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.
- 1.11. La Prefectura local podrá exigir el uso obligatorio de remolque a aquellos buques cuyas circunstancias de navegabilidad supongan un riesgo para la seguridad de la navegación, de las personas, el propio buque, la carga, la instalación portuaria y la protección ambiental.

2. **Disposiciones Particulares para Buques Pesqueros**

- 2.1. La cantidad de buques pesqueros amarrados en andana estará sujeta al cumplimiento del protocolo de asignación del giro/amarre de la Administración Portuaria local, la cual será responsable a través de un profesional idóneo de efectuar los cálculos de resistencia estructural tanto del muelle como de los arraigos de las bitas y bolardos y tramitar la correspondiente Certificación de Seguridad en el Amarre.
- 2.2. No se permiten las operaciones de carga/descarga a buques pesqueros en andana.
- 2.3. No se permite la provisión de combustibles durante la operatoria de carga/descarga de buques pesqueros.

3. **Zonas de Fondeo**

Se definen DOS (2) zonas de fondeo determinadas por las siguientes posiciones geográficas:

3.1. **Zona de Fondeo Exterior:**

- 3.1.1. Latitud 50° 13' 03" S - Longitud 068° 21' 02" W.
- 3.1.2. Latitud 50° 14' 03" S - Longitud 068° 19' 09" W.
- 3.1.3. Latitud 50° 14' 06" S - Longitud 068° 20' 05" W.
- 3.1.4. Latitud 50° 13' 04" S - Longitud 068° 21' 09" W.

3.2. **Zona de Fondeo de Interior:**

- 3.2.1. Latitud 50° 06' 08" S - Longitud 068° 24' 03" W.
- 3.2.2. Latitud 50° 07' 00" S - Longitud 068° 23' 07" W.
- 3.2.3. Latitud 50° 07' 02" S - Longitud 068° 23' 11" W.
- 3.2.4. Latitud 50° 06' 11" S - Longitud 068° 24' 07" W.

PARTE J

PUERTO RÍO GALLEGOS (MUELLE PRESIDENTE ARTURO ILLIA)

1. Disposiciones Generales

- 1.1. El Muelle Presidente Arturo Illia, permite el amarre y operación preferentemente de buques petroleros, tanques y graneleros (mineraleros), razón por la cual no se permite el amarre ni operaciones de buques pesqueros.
- 1.2. No obstante, la Prefectura local podrá mediante acto fundado, otorgar exenciones para el amarre de buques pesqueros, en circunstancias especiales y/o de navegabilidad que supongan un riesgo para la seguridad de las personas, el propio buque, la carga y la protección ambiental.
- 1.3. Se prohíbe el cruce y/o el adelantamiento durante la navegación de un buque por el canal de acceso a la ría, a tal efecto, se dará prioridad de paso o navegación al buque con mayor calado.
- 1.4. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

El buque para navegar por el canal de acceso a la ría y para la operatoria portuaria, deberá mantener como mínimo un **(MSBQ) no inferior al 15% del calado estático del buque.**
- 1.5. La Prefectura local podrá clausurar el puerto por:
 - 1.5.1. **Visibilidad menor de 1.000 m.**
 - 1.5.2. **Intensidad de viento sostenido superior a 27 Kts.** proveniente del cualquier sector.
- 1.6. 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.**, en el marco de los procedimientos previstos en su sistema de gestión de la seguridad, 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 Gestión de Tráfico Marítimo Local.
- 3.3. La Prefectura local podrá evaluar el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes se vea comprometida su seguridad, toda vez que dicha maniobra no represente asumir riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.
- 1.7. La Prefectura local podrá exigir el uso obligatorio de remolque a aquellos buques cuyas circunstancias de navegabilidad supongan un riesgo para la seguridad de la navegación, de las personas, el propio buque, la carga, la instalación portuaria y la protección ambiental.
- 1.8. Las esloras máximas permitidas para el amarre se encontrarán dictadas por la Prefectura local.
- 1.9. La cantidad de buques amarrados en andana estará sujeta al cumplimiento del protocolo de asignación del giro/amarre de la Administración Portuaria local, la cual será responsable a través de un profesional idóneo de efectuar los cálculos de resistencia estructural tanto del muelle como de los arraigos de las bitas y bolardos y tramitar la correspondiente Certificación de Seguridad en el Amarre.

2. Zonas de Fondeo

Se definen **DOS (2)** zonas de fondeo determinadas por las siguientes posiciones geográficas:

2.1. Zona de Fondeo Interior:

- 2.1.1. Latitud 51° 36' 05" S - Longitud 069° 01' 00" W.
- 2.1.2. Latitud 51° 36' 05" S - Longitud 069° 02' 00" W.
- 2.1.3. Latitud 51° 35' 40" S - Longitud 069° 02' 00" W.
- 2.1.4. Latitud 51° 35' 40" S - Longitud 069° 01' 00" W.

2.2. Zona de Fondeo Exterior:

- 2.2.1. Latitud 51° 37' 00" S - Longitud 068° 38' 00" W.
- 2.2.2. Latitud 51° 37' 00" S - Longitud 068° 31' 00" W.
- 2.2.3. Latitud 51° 32' 00" S - Longitud 068° 31' 00" W.
- 2.2.4. Latitud 51° 32' 00" S - Longitud 068° 38' 00" W.

PARTE K

PUERTO RÍO GRANDE Y MONOBOYA RÍO CULLEN

1. Puerto Río Grande

1.1. Disposiciones Generales:

- 1.1.1. Al ser un puerto de marea, es apto únicamente para **buques con casco de fondo plano**, con un **calado no superior a 3,7 m.**, pudiéndose **aumentar hasta 4,3 m. en mareas de sicigias**. No se requiere remolque para el amarre o zarpe.
- 1.1.2. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**
Se deberá guardar un **(MSBQ)** no inferior al **DIEZ POR CIENTO (10%)**, del calado estático del buque.
- 1.1.3. La eslora máxima permitida para el amarre de buques es de 60 m.
- 1.1.4. La Prefectura local podrá clausurar el puerto por:
 - 1.1.4.1. **Visibilidad menor de 1.000 m.**
 - 1.1.4.2. **Intensidad de viento superior a 22 Kts.** proveniente de cualquier sector.
- 1.1.5. La Prefectura local podrá evaluar el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes se vea comprometida su seguridad, toda vez que dicha maniobra no represente asumir riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.

2. Zonas de Fondeo

Zona determinada por las siguientes posiciones geográficas:

- 2.1. Latitud 53° 45',16 S – Longitud 067° 37',33 W.
- 2.2. Latitud 53° 45',16 S – Longitud 067° 33',33 W.
- 2.3. Latitud 53° 47',80 S – Longitud 067° 33',41 W.
- 2.4. Latitud 53° 47',80 S – Longitud 067° 29',41 W.

3. Monoboya Río Cullen

3.1. Disposiciones Generales:

- 3.1.1. Se establece para los buques tanques cuyo **(TPM)no excedan las150.000 toneladas métricas** que prevean operar en la monoboya ubicada en Latitud 52° 48' 11" S y Longitud 068° 13' 29" W una **zona de maniobras de forma circular** con centro en dicha monoboya y un **radio de DOS (2) millas náuticas**.
- 3.1.2. Dentro de dicha **zona de maniobras estará prohibido el fondeo** de todo tipo de embarcaciones a **excepción** de aquéllas que **brinden servicios y/o apoyo** y sean **indispensables** para las **operaciones y /o el mantenimiento** de la **monoboya**.
- 3.1.3. Se establece una zona circular de prohibición permanente a la navegación para todo tipo de embarcaciones no vinculadas a las operaciones de la monoboya, con centro en su posición geográfica y **con un radio de SIETE (7) cables**, independientemente si existan buques y/o embarcaciones operando en esa área, quedando exentos los buques tanques en operaciones y las embarcaciones de apoyo y/o mantenimiento de la monoboya.

4. Limitaciones Hidrometeorológicas

- 4.1. La Prefectura local podrá clausurar las maniobras de aproximación para el amarre y maniobra de zarpada cuando se de alguna de las siguientes condiciones:
 - 4.1.1. Para las maniobras de amarre una **intensidad de viento sostenido superior a hasta 25 Kts.** con una **altura de ola superior a 2 m.**
 - 4.1.2. La visibilidad mínima no será inferior a UNA (1) milla náutica.
 - 4.1.3. Las operaciones con buques tanque deberán suspenderse cuando se registre una **intensidad de viento superior a 45 Kts.** o con una **altura de ola superior a 2,8 m.**

5. Zonas de Fondeo

Definida para **los buques tanque que prevean efectuar o hayan finalizado operaciones en la monoboya**, quedando determinada por las siguientes posiciones geográficas:

- 5.1. Latitud 52° 43',00 S – Longitud 068° 24',00 W.
- 5.2. Latitud 52° 42',42 S – Longitud 068° 24',34 W.
- 5.3. Latitud 52° 42',49 S – Longitud 068° 23',37 W.
- 5.4. Latitud 54° 45',42 S – Longitud 068° 23',45 W.

6. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

- 6.1. Los buques tanque que utilizarán **UN (1) (BR)** para sus maniobras de amarre y zarpada.
- 6.2. Una vez que el buque tanque tenga la cadena de amarre asegurada a bordo por medio del estopor, el **(BR)** pasará la línea de remolque a la popa del buque, permaneciendo con remolque de seguridad durante toda la operación de carga.
- 6.3. La **operación de amarre de buques tanque** se realizará en **horario diurno desde la salida del sol y hasta UNA (1) hora antes de su puesta.** En el caso de circunstancias especiales la operación podría tomar lugar durante el período del crepúsculo.
- 6.4. Las **maniobras de desamarre/zarpe** podrán efectuarse en cualquier momento del día.
- 6.5. La aproximación del buque tanque a la monoboya de cargamento se realizará, bajo los procedimientos previstos en el sistema de gestión de la seguridad de la compañía a cargo de la monoboya, con acuerdo del capitán del buque involucrado.
- 6.6. En circunstancias debidamente justificadas en la que **no se pueda cumplir con lo disponibilidad inmediata de UN (1) (BR) acorde a lo pautado en los puntos 6.1. y 6.2. de la Parte K**, el capitán del buque involucrado podrá solicitar a la Prefectura local de manera excepcional y bajo su responsabilidad autorización para efectuar la maniobra, debiendo contar además con la expresa anuencia de la empresa a cargo de la monoboya, asumiendo las responsabilidades que le sean propias.

7. Disposiciones particulares – prohibiciones

De acuerdo con lo indicado en las Cartas Náuticas editadas por el Servicio de Hidrografía Naval Argentina, se indica la posición de las instalaciones con las correspondientes zonas donde estará prohibida la navegación, fondeo y pesca, siendo sus posiciones geográficas las siguientes:

- 7.1. Hidra Centro: Latitud 52° 50' 11",553 S – Longitud 068° 10' 50",585 W.
- 7.2. Hidra Norte: Latitud 52° 49' 14",204 S – Longitud 068° 13' 15",429 W.
- 7.3. Argo I & II: Latitud 52° 43' 39",900 S – Longitud 068° 12' 51",898 W.
- 7.4. Carina: Latitud 52° 45' 25",830 S – Longitud 067° 13' 10",570 W.
- 7.5. Aries: Latitud 52° 40' 59",930 S – Longitud 068° 02' 31",760 W.
- 7.6. Vega Pléyade: Latitud 53° 17' 56",390 S – Longitud 067° 44' 45",979 W.
- 7.7. Fénix: Latitud 53° 05' 22",384 S – Longitud 067° 19' 22",247 W.

PARTE L

PUERTO USHUAIA – MUELLE COMERCIAL, MUELLE CATAMARANES, MUELLE ORIÓN YPF Y PUERTO ALMANZA

1. Disposiciones Generales

- 1.1. La navegación hacia o desde el Puerto de Ushuaia inicia o finaliza en el Islote Les Eclaireus. Atento a ello, el Centro de Gestión de Tráfico Local dispondrá, de ser necesario, las zonas de cruce y/o adelantamientos teniendo en consideración entre otras variables, las características y dimensiones de las diferentes embarcaciones.
- 1.2. Los buques navegarán de ingreso y/o egreso manteniendo la buena vía. Los capitanes y/o prácticos responsables de sus buques estarán facultados a coordinar su franqueo, debiendo informar previamente dicha maniobra al Centro de Gestión de Tráfico Marítimo local, que verificará su cumplimiento.
- 1.3. Los buques y embarcaciones dedicados al servicio de turismo informarán previamente al Centro de Gestión de Tráfico Local el área a navegar, debiendo el capitán o patrón de la embarcación, adoptar las providencias de seguridad que el arte de navegar y las circunstancias aconsejen.
- 1.4. **Margen de Seguridad bajo la quilla (MSBQ):**
 - 1.4.1. Para navegar la Bahía de Ushuaia, se deberá mantener como mínimo un **(MSBQ) no inferior a 0,60 m.**
 - 1.4.2. Las maniobras de embicado sobre las costas donde no existan muelles o infraestructura similar, que realizan las embarcaciones de servicios turísticos con puerto de asiento en Ushuaia, para el desembarco / embarco de pasajeros se encuentran exceptuadas de conservar durante dichas maniobras el **(MSBQ)**.
- 1.5. La Prefectura local podrá clausurar el puerto cuando se de alguna de las siguientes situaciones:
 - 1.5.1. **Muelle Comercial, Muelle Catamaranes y Muelle Orión YPF:**
 - 1.5.1.1. **Visibilidad menor a 1.000 m.**
 - 1.5.1.2. **Intensidad de viento sostenido superior a 25 Kts.** proveniente de cualquier sector para **buques menores a 9 N.A.T.**
 - 1.5.1.3. **Intensidad de viento sostenido superior a 32 Kts.** proveniente de cualquier sector para **buques mayores a 9 N.A.T.** El Centro de Gestión de Tráfico Marítimo Local, autorizará la zarpada de los buques y embarcaciones en el marco de los procedimientos previstos en su sistema de gestión de la seguridad, ante la solicitud y opinión favorable del Capitán del buque/embarcación involucrada.
 - 1.5.2. **Puerto Almanza:**
 - 1.5.2.1. **Visibilidad menor a 1.000 m.**
 - 1.5.2.2. **Intensidad de viento sostenido superior a 25 Kts.** proveniente de cualquier sector para **buques menores a 9 N.A.T.**
- 1.6. 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.**, en el marco de los procedimientos previstos en su sistema de gestión de la seguridad, 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 Gestión de Tráfico Marítimo Local.

- 1.7. La Prefectura local podrá evaluar el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes se vea comprometida su seguridad, toda vez que dicha maniobra no represente asumir riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.
- 1.8. El Centro de Gestión de Tráfico Marítimo Local podrá exigir el uso obligatorio de buque remolcador y/o con capacidad para la asistencia en el amarre a aquellos buques cuyas circunstancias de navegabilidad supongan un riesgo para la seguridad de la navegación, de las personas, el propio buque, la carga, la instalación portuaria y la protección ambiental.
- 1.9. En circunstancias que se dé la situación planteada **en el punto 1.5.1.3. de la Parte L**, el capitán y/o práctico del buque que posea **(BST)** y sea del tipo **(BH)**, o que posea **(BT)** y **(SPA)** podrá solicitar la excepción para el ingreso o egreso del puerto al Centro de Gestión de Tráfico Marítimo local, el cual evaluará los elementos técnicos de juicio que se informe, autorizando la maniobra de considerarlo pertinente, la cual no deberá representar riesgos innecesarios para otros buques, para las obras o instalaciones portuarias y/o la protección ambiental.
- 1.10. Las esloras máximas permitidas para el amarre se encontrarán dictadas por la Prefectura Local.
- 1.11. La cantidad de buques amarrados en andana estará sujeta al cumplimiento del protocolo de asignación del giro/amarre de la Administración Portuaria local, la cual será responsable a través de un profesional idóneo de efectuar los cálculos de resistencia estructural tanto del muelle como de los arraigos de las bitas y bolardos y tramitar la correspondiente Certificación de Seguridad en el Amarre.

2. Disposiciones Particulares para Buques Pesqueros

No se permitirán las operaciones de carga y descarga en buques pesqueros en andana.

3. Zonas de Fondeo

Todo buque, previa coordinación radioeléctrica con el Centro de Gestión de Tráfico local, podrá fondear y/o permanecer en condiciones de posicionamiento dinámico (DP) en las zonas definidas por las siguientes posiciones geográficas:

3.1. Zona "ALPHA":

- 3.1.1. Latitud 54° 48',70 S – Longitud 068° 17',10 W.
- 3.1.2. Latitud 54° 47',80 S – Longitud 068° 15',80W.
- 3.1.3. Latitud 54° 49',09 S – Longitud 068° 11',23 W (Baliza Escarpados).
- 3.1.4. Latitud 54° 49',50 S – Longitud 068° 13',00 W.

3.2. Zona "BRAVO":

- 3.2.1. Latitud 54° 48',96 S – Longitud 068° 17',98 W (Baliza Observatorio).
- 3.2.2. Latitud 54° 49',60 S – Longitud 068° 15',27 W (Bajo Usnea).
- 3.2.3. Latitud 54° 50',14 S – Longitud 068° 15',41 W (Baliza Isla Casco).

3.3. Zonas de Fondeo para Buques Militares y/o Seguridad:

- 3.3.1. Baliza Moutin (Muelle Combustible Planta Orión).
- 3.3.2. Latitud 54° 48',6 S – Longitud 068° 16',8 W.
- 3.3.3. Latitud 54° 47',8 S – Longitud 068° 15',8. (Desembocadura Río Grande).