

Prefectura Naval Argentina

ORDENANZA N° 4-18 (DPSN)

TOMO 3

“RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE”

Ordenanza actualizada mediante DISFC-2025-296-APN-PNA#MSG

Buenos Aires, 25 de febrero de 2025.-

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

NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN PARA LAS ÁREAS FLUVIALES Y MARÍTIMAS DE JURISDICCIÓN NACIONAL

Visto lo propuesto por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, lo analizado por la Dirección de Planeamiento, y

CONSIDERANDO:

Que la reglamentación vigente, a través del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, aprobado por Decreto N° 4516, establece que la Prefectura Naval Argentina dispondrá las normas particulares que complementen las disposiciones generales sobre seguridad de la navegación, e incluye como norma general la aplicación del “Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes”.

Que si bien la Ordenanza N° 4-00 (DPSN) del Tomo 3 “RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE” titulada “COMPLEMENTA NORMAS DE NAVEGACIÓN DEL TÍTULO 3 CAPÍTULO 01 DEL REGINAVE” contiene esas normas particulares, que han sido actualizadas desde su entrada en vigor; de acuerdo con la experiencia adquirida en su aplicación, por obras de dragado y balizamiento de la Ruta Troncal Santa Fe - Océano se originaron nuevas mensuras con modificaciones en los kilometrajes, y otras circunstancias naturales de la traza de la vía de navegación, mediante Volantes Rectificativos y Disposiciones; por razones de mejor ordenamiento y practicidad, resulta necesario establecer nuevas medidas para actualizar, salvaguardar la vida de las personas a bordo y prevenir situaciones riesgosas en las vías navegables.

Que la Asesoría Jurídica de la Institución ha emitido Dictamen favorable para la implementación de la presente.

Que el proyecto no presenta objeciones desde el punto de vista reglamentario, conforme lo establece la publicación R.I. PNA 3-001 “Reglamento de Publicaciones”.

Que esta instancia está facultada para dictar el correspondiente acto administrativo, de acuerdo a los preceptos del Artículo 5º, inciso a), apartado 2 de la Ley N° 18.398 “Ley General de la Prefectura Naval Argentina”.

Por ello,

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE:

ARTÍCULO 1°. APRUÉBASE la Ordenanza N° 4-18 (DPSN) del Tomo 3 "RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE" titulada "NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN PARA LAS ÁREAS FLUVIALES Y MARÍTIMAS DE JURISDICCIÓN NACIONAL", que se adjunta como Anexo (DI-2018-50803432-APN-DPLA#PNA) y que forma parte de la presente disposición.

ARTÍCULO 2°. La presente Ordenanza entrará en vigencia transcurridos TREINTA (30) días a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

ARTÍCULO 3°. DERÓGASE la Ordenanza N° 4/00 (DPSN) del Tomo 3 "RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE" titulada "COMPLEMENTA NORMAS DE NAVEGACIÓN DEL TÍTULO 3 CAPÍTULO 01 DEL REGINAVE".

ARTÍCULO 4°. Por la DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO, se procederá a la publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina y difusión en los sitios oficiales de INTERNET e INTRANET de la Prefectura Naval Argentina y al archivo del presente.

Buenos Aires, 12 de octubre de 2018.-

EDUARDO RENÉ SCARZELLO
PREFECTO GENERAL
PREFECTO NACIONAL NAVAL

Disposición DISFC-2018-1587-APN-PNA#MSG

***(V.R. N° 1-2025 aprobado por DISFC-2025-296-APN-PNA#MSG)**

**NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN
EN EL RÍO DE LA PLATA**

**CANALES “PUNTA INDIO”, “INTERMEDIO”,
“PASO BANCO CHICO”,
“BROWN DESDE EL KM. 37 HASTA EL KM. 12” ⁽¹⁾ y “EMILIO MITRE”**

1. GENERALIDADES

A los efectos de la aplicación de las presentes disposiciones, se tendrán en cuenta la toponimia y límites que para los Canales Punta Indio, Intermedio, Paso Banco Chico, Brown desde el Km 37 hasta el Km 12 y Emilio Mitre, establecen el correspondiente derrotero argentino, los estudios técnicos fijados en los Pliegos de Licitación de las Obras de Dragado y Balizamiento de la Vía de Navegación Troncal, los estudios y proyectos ejecutivos de profundización llevados a cabo y a realizarse en dicha vía navegable y la información suministrada por el Boletín Fluvial u otro medio publicado por la Autoridad competente. ⁽¹⁾

Cuando sea menester una especificación toponímica no contemplada en la documentación oficial mencionada, se tendrán en cuenta los usos y costumbres, como así mismo, las buenas prácticas marineras.

- 1.1. Los Canales PUNTA INDIO, INTERMEDIO, PASO BANCO CHICO, BROWN DESDE EL KM. 37 HASTA EL KM. 12 y EMILIO MITRE están señalizados con boyas y pares de boyas acorde el Sistema IALA B, siendo sus anchos navegables mínimos, los indicados por las profundidades al cero en el lugar de las determinantes, según el último relevamiento que sea publicado oficialmente por la Autoridad competente. ⁽¹⁾
- 1.2. Se denominan “ZONAS CONTIGUAS DE TRÁNSITO”, a aquellas que se extienden a cada lado de los tramos del canal que a continuación se señalan, con las siguientes anchuras:
 - 1.2.1. Canal PUNTA INDIO desde el Km 118,5 hasta el Km 239,1:
TRESCIENTOS METROS (300 m) medidos perpendicularmente, desde las líneas de boyas demarcatorias del canal.
 - 1.2.2. Canales INTERMEDIO y PASO BANCO CHICO:
QUINIENTOS METROS (500 m) medidos perpendicularmente, desde los respectivos límites del canal.
- 1.3. Las expresiones "hacia adentro", "entrando" o similares, significan navegar desde la boca del río hacia el nacimiento (Oeste). Inversamente, las expresiones "hacia afuera", "saliendo" o similares, significan navegar desde el interior del río hacia su desembocadura en el mar (Este).
- 1.4. ESLORAS MÁXIMAS ADMISIBLES:

En el Canal EMILIO MITRE solo podrán navegar los buques cuya eslora máxima no supere los DOSCIENTOS TREINTA METROS (230 m), con excepción de los buques que, de acuerdo a sus características constructivas, calados máximos, tramo a navegar en el Río Paraná de las Palmas, tipo de carga transportada, etcétera, posean la correspondiente autorización al respecto.
- 1.5. DIMENSIONES DE CONVOYES:
 - 1.5.1. A los efectos de la aplicación de la presente normativa, los conceptos “convoy de empuje” y “convoy de remolque”, se ajustarán a las definiciones que se establecen en la reglamentación vigente, a través del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre.

1.5.2. Las dimensiones máximas de los convoyes de empuje y remolque estarán referidas a los siguientes parámetros:

1.5.2.1. Convoyes de Empuje: El largo máximo (eslora) se medirá desde la popa del buque empujador hasta la proa de la barcaza que se encuentre más adelante del convoy; el ancho máximo (manga) será la sumatoria de las mangas de las barcasas que estén abarloadas o acoderadas.

1.5.2.2. Convoyes de Remolque:

a) Por largo: Se entenderá por largo máximo (eslora), a la longitud total de convoy, medida desde la proa del remolcador situado al frente (a proa del convoy) hasta la popa del remolcador ubicado atrás del convoy (a popa) y por ancho máximo del convoy (manga) a la manga máxima del buque remolcado.

b) Abarloado o acoderado: Se entenderá por largo máximo (eslora) a la eslora máxima del buque remolcado y por ancho máximo del convoy (manga) a la sumatoria de las mangas del buque remolcado y del buque remolcador abarloado o acoderado.

2. MARGEN DE SEGURIDAD MÍNIMO BAJO LA QUILLA ⁽¹⁾

Para navegar por los Canales PUNTA INDIO, INTERMEDIO, PASO BANCO CHICO, BROWN DESDE EL KM. 37 HASTA EL KM. 12 y EMILIO MITRE, incluidas las Zonas Contiguas de Tránsito, los buques de hasta DIEZ METROS CON TREINTA Y SEIS (10,36 m) (34') dejarán un margen de seguridad mínimo bajo la quilla (MSBQ) no inferior a DECIMAL SESENTA METROS (0,60 m) (2').

A esos fines, los calados máximos serán calculados teniendo en consideración 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:

2.1. Incrementos adicionales al margen de seguridad (MSBQ):

2.1.1. Para calados iguales o superiores a DIEZ CON TREINTA Y SIETE (10,37) y hasta DIEZ CON SESENTA Y SIETE (10,67) metros, el incremento de UN CENTÍMETRO CON CINCUENTA (1,5 cm) por cada centímetro adicional.

2.1.2. Para calados iguales o superiores a DIEZ CON SESENTA Y OCHO (10,68) metros, la aplicación del DIEZ POR CIENTO (10 %) del calado estático.

2.2. En ambos casos, las milésimas deberán ser redondeadas a las centésimas enteras más próximas, es decir, si la cifra finaliza en CINCO (5) o mayor, se debe redondear hacia arriba y si es CUATRO (4) o menor, se redondeará hacia abajo.

2.3. Con las obras de mejoramiento en la profundización y el balizamiento de la vía navegable troncal, con las certificaciones de obra parciales y verificado el mejoramiento de las ayudas a la navegación, el margen de seguridad mínimo bajo la quilla (MSBQ) será de DECIMAL SESENTA METROS (0,60 m) (2') para todos los buques que cumplan con el nuevo diseño del canal.

La Prefectura Naval Argentina revisará periódicamente dicho (MSBQ) a fin de garantizar la seguridad de la navegación, la protección ambiental y la seguridad de la vida humana en las aguas, fijando las exigencias para los buques que excedan el calado de diseño, conformando una mesa de trabajo con los diferentes actores del quehacer naviero a fin de evaluar los riesgos y la eficiencia en el uso de la vía navegable troncal.

Sin perjuicio de lo hasta aquí estipulado, el capitán, cuando sea necesario y se encuentre debidamente justificado, deberá incrementar dicho (MSBQ), debiendo tener en cuenta las características particulares del buque con el que se emprenderá la navegación por el canal, al igual que los distintos factores y efectos evolutivos del mismo, particularmente la velocidad de este durante la navegación en los canales y aguas restringidas, evaluando, adoptando y aplicando las

medidas adicionales de seguridad para asegurar los estándares necesarios para mantener la seguridad de la navegación del buque, preservar la protección ambiental y la integridad de la vía navegable.*

*** (Incorporado por V.R. 1-2025)**

3. CLASIFICACIÓN DE BUQUES DE ACUERDO CON EL CALADO ⁽¹⁾

A los efectos del ordenamiento del tráfico, los buques se clasificarán en:

- Clase "A": Buques cuyo calado sea igual a 8,84 m (29') o superior.
- Clase "B": Buques cuyo calado sea igual a 7,32 m (24') o superior, pero inferior a 8,84 m. (29').
- Clase "C": Buques cuyo calado sea inferior a 7,32 m (24').

4. NORMAS PARTICULARES DE NAVEGACIÓN EN LOS CANALES PUNTA INDIO, INTERMEDIO, PASO BANCO CHICO Y EMILIO MITRE ⁽¹⁾

La prioridad de ingreso al Canal Punta Indio se dará para los buques de entrada por sobre los buques de salida, excepto cuando el de salida haya franqueado el Km. 99 del Canal Intermedio y el de entrada **no haya hecho lo propio por el Km. 239,1 de Canal Punta Indio.**

4.1. En el Canal PUNTA INDIO

4.1.1. Los Buques Clase "A", estarán obligados a navegar por el Canal en toda su extensión, debiendo dar cumplimiento a los artículos 5. "ZONAS DE PROHIBICIÓN DE CRUCES Y/O ADELANTAMIENTOS" y/o 6. "ZONAS PERMITIDAS PARA CRUCES DE BUQUES".

4.1.2. Los buques clase "B" utilizarán el canal en toda su extensión hasta o desde el Km. 210, continuando la navegación hasta o desde el Km. 239,1 por fuera del canal, a menos que por razones de altura de marea no pudieran liberarlo, debiendo para este caso informar previamente al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO RÍO DE LA PLATA.

4.1.3. Los buques Clase "C" podrán hacer uso del canal cuando no existan buques que por su calado estén obligados a hacer uso del mismo y se encuentren en la situación de "vuelta encontrada", a menos que por razones de altura de marea deba hacer uso de este, en cuyo caso deberán dar cumplimiento a lo establecido en el apartado 4.1.4.

En caso de optar por no utilizar el canal, navegarán por la "Zona Contigua Norte" de entrada y por la "Zona Contigua Sur" de salida.

4.1.4. Los buques Clase "C", cuando por razones de altura de marea u otras debidamente justificadas deban hacer uso del canal, previo al ingreso al sistema deberá solicitar autorización al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO RÍO DE LA PLATA, debiendo, además dar cumplimiento a los artículos 5. "ZONAS DE PROHIBICIÓN DE CRUCES Y/O ADELANTAMIENTOS" y/o 6. "ZONAS PERMITIDAS PARA CRUCES DE BUQUES", según corresponda.

5. ZONAS DE PROHIBICIÓN DE CRUCES Y/O ADELANTAMIENTOS ⁽¹⁾

Se prohíbe el cruce y/o adelantamiento de todo tipo de buque indistintamente a su calado que haga uso de canal, cuando se encuentre en vigencia una "RESERVA DE CANAL", o bien una "Gestión Especial de Tráfico" establecida por el CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO RÍO DE LA PLATA.

5.1. En el Canal PUNTA INDIO

- 5.1.1. Los buques que estén obligados a navegar por dentro del canal "Punta Indio" y aquellos que por la altura del río se vean forzados a ello, cualquiera sea su categoría, tendrán prohibido cruzarse y/o adelantarse entre:
- 5.1.1.1. El Km 140,8 y el Km 150,0 (El Codillo)
 - 5.1.1.2. El Km 210,0 y el Km 216,0
- 5.1.2. Cuando DOS (2) o más buques Clase "A" se encuentren en la situación de "VUELTA ENCONTRADA", además de lo establecido en el apartado 5.1.1., tendrán prohibido el cruce y/o adelantamiento entre:
- 5.1.2.1. El Km 150,0 y el Km 177,0.
 - 5.1.2.2. El Km 194,4 y el Km 201,6.
- 5.1.3. Prohibir el cruce de buques cuyas esloras máximas sean superiores a TRESCIENTOS CUARENTA METROS (340 m) y/o sus mangas máximas (moldeadas o aéreas) sean mayores a CUARENTA Y NUEVE METROS (49 m) con cualquier otro buque que, de acuerdo con su calado, deba hacer uso obligatorio del canal, en todo el tramo comprendido entre el kilómetro 118,5 y 239,1.
- 5.2. En el Canal PASO BANCO CHICO:
- 5.2.1. Prohibir el cruce de un buque cuya manga máxima (moldeada o aérea) se encuentre comprendida entre CUARENTA Y SEIS METROS (46 m) y CUARENTA Y NUEVE METROS (49 m) entre los Kms. 59 al 77, con los siguientes buques:
- a) Con buques cuya manga máxima (moldeada o aérea) sea superior a CUARENTA METROS (40 m).
 - b) Con buques dedicados al transporte de rodados (Ro-Ro o Car Carriers).
 - c) Con buques cuyo calado máximo sea igual o superior a OCHO METROS CON OCHENTA Y CUATRO (8,84 m) (29').
- 5.2.2. Prohibir el cruce de buques cuyas esloras máximas sean superiores a TRESCIENTOS CUARENTA METROS (340 m) o sus mangas máximas (moldeadas o aéreas) sean mayores a CUARENTA Y NUEVE METROS (49 m) con cualquier otro buque que, de acuerdo a su calado deba hacer uso obligado del canal, entre los Kms. 59 al 77.
- 5.3. En los Canales BROWN desde el Km. 37 hasta el Km. 12 y EMILIO MITRE:
- 5.3.1. Prohibir el cruce de buques cuyas esloras máximas sean superiores a TRESCIENTOS CUARENTA METROS (340 m) y/o sus mangas máximas (moldeadas o aéreas) sean mayores a CUARENTA Y NUEVE METROS (49 m) con cualquier otro buque que, de acuerdo a su calado deba hacer uso obligado del Canal Brown, en los siguientes tramos:
- 5.3.1.1. Del Km 37 al Km 19.
 - 5.3.1.2. Del Km 16 al Km 12.
- 5.3.2. Cuando DOS (2) buques cuyas esloras máximas sean superiores a SETENTA METROS (70 m.) con una tolerancia del CINCO POR CIENTO (5%), y estén navegando uno por el Canal Brown, que se disponga a tomar el Canal Emilio Mitre, y el otro proveniente de este, tendrán prohibido el cruce y/o adelantamiento entre el Km. 16 del Canal Brown y el Km. 16 del Canal Emilio Mitre.
- 5.3.3. Prohibir, para aquellos buques que realicen navegación por el Canal Emilio Mitre y sus esloras máximas sean superiores a SETENTA METROS (70 m) con una tolerancia del CINCO POR CIENTO (5%), el cruce entre los Kms. 45 al 48.
- 5.3.4. Se prohíbe el cruce de buques dedicados al transporte de contenedores y/o rodados, que naveguen por el Río Paraná de las Palmas, cuya eslora máxima supere los

DOSCIENTOS TREINTA METROS (230 m.) y hasta la máxima permitida, con buques de eslora máxima superior a SETENTA METROS (70 m) con una tolerancia del CINCO POR CIENTO (5%), entre los Kms. 48 al 50 del mencionado río.

6. ZONAS PERMITIDAS PARA CRUCES DE BUQUES ⁽¹⁾

En todos los casos en que se vayan a producir maniobras de cruces en las zonas permitidas que a continuación se detallan, las coordinaciones de las mismas serán realizadas por los Capitanes, Prácticos y/o Baqueanos de los buques involucrados mediante comunicación "Puente a Puente", debiéndose informar dicha determinación al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO RÍO DE LA PLATA.

Deberán adoptar todas aquellas medidas necesarias tendientes a resguardar la seguridad del buque a su mando y la de terceros, acorde las características y particularidades de la zona navegable en donde se desarrollen las maniobras de cruce, debiendo tener en cuenta las batimetrías actualizadas de las zonas en cuestión y las condiciones hidrometeorológicas reinantes al momento de llevarlas a cabo (viento, visibilidad, altura del río, etcétera).

6.1. En los Canales PUNTA INDIO y PASO BANCO CHICO:

- 6.1.1. Permitir el cruce de un buque cuya manga máxima (aérea o moldeada) se encuentre comprendida entre CUARENTA Y SEIS METROS (46 m) y CUARENTA Y NUEVE (49 m) con otro cuya manga máxima (moldeada o aérea) esté comprendida entre CUARENTA METROS (40 m) y CUARENTA Y SEIS (46 m), cualquiera sea su calado y tipo de buque, únicamente en los siguientes tramos:

6.1.1.1. Entre los Kms 194,4 al 177,0.

6.1.1.2. Entre los Kms. 126,400 al 121.

- 6.1.2. Permitir el cruce de un buque cuya manga máxima (moldeada o aérea) sea inferior a CUARENTA Y NUEVE METROS (49 m) con otro cuyo calado máximo sea inferior a OCHO METROS CON OCHENTA Y CUATRO (8,84 m), entre los Kms. 118,5 al 239,1 con las siguientes excepciones:

- a) Con buques dedicados al transporte de rodados (Ro-Ro o Car Carriers), con la salvedad señalada en el apartado 6.1.1.
- b) Con buques cuyas mangas máximas (moldeadas o aéreas), superiores a CUARENTA METROS (40 m) con la salvedad señalada en el apartado 6.1.1.
- c) Entre los kms. 140,8 al 150,0 y entre los km 210,0 al 216,0.

6.2. En el Canal BROWN desde el Km. 37 hasta el Km 12:

- 6.2.1. Permitir el cruce entre buques de hasta CINCUENTA Y DOS METROS (52 m) de manga máxima (moldeada o aérea) entre los Kms. 16 al 19 de dicho Canal.

- 6.2.2. Permitir el cruce de buques cuya manga máxima (moldeada o aérea) esté comprendida entre CUARENTA Y SEIS METROS (46 m) y CUARENTA Y NUEVE METROS (49 m) con otros que no superen los SEIS METROS CON CUARENTA (6,40 m) (21' 00") de calado máximo entre los Kms. 14 al 16 exclusivamente para los buques que procedan o se dirijan al Puerto de Buenos Aires y/o Dock Sud y del Km.19 al 20 del Canal Brown de manera indistinta.

- 6.2.3. Permitir el cruce de un buque cuya manga máxima (moldeada o aérea), se encuentre comprendida entre CUARENTA Y SEIS METROS (46 m) y CUARENTA Y NUEVE METROS (49 m) con otro buque que, de acuerdo a su calado, deba hacer uso obligado del canal, entre los Kms. 25 al 37 del Canal Brown, con las siguientes excepciones:

- a) Con buques dedicados al transporte de Gas Natural Licuado (GNL – Regasificadores o Metaneros).

- b) Con buques dedicados al transporte de rodados (Ro-Ro o Car Carriers).
- c) Con buques cuya manga máxima (moldeada o aérea) sea superior a CUARENTA Y SEIS METROS (46 m).
- d) Si alguno de los buques involucrados en la maniobra posee un calado superior a DIEZ METROS CON QUINCE CENTÍMETROS (10,15 m).

6.2.4. Permitir el cruce de un buque cuya manga máxima (moldeada o aérea), se encuentre comprendida entre CUARENTA METROS (40 m) y CUARENTA Y SEIS METROS (46 m) con otro buque que, de acuerdo a su calado deba hacer uso obligado del canal, entre los Kms. 25 al 37 del Canal Brown, con la siguiente excepción:

- a) Con buques dedicados al transporte de Gas Natural Licuado (GNL – Regasificadores o Metaneros).

6.3. En el Canal EMILIO MITRE

Permitir el cruce de buques hasta la eslora máxima autorizada, según corresponda, con buques de hasta CIENTO VEINTE METROS (120 m) de eslora, entre los pares de boyas de los kilómetros 42,7 al 45,0.

7. ZONA DE ESPERA EN EL CANAL INTERMEDIO:

A los efectos de un mejor ordenamiento del tráfico, los buques podrán pedir autorización al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO RÍO DE LA PLATA para fondear en la “Zona de Espera” comprendida por los kilómetros 87 al 99 del Canal Intermedio, con la finalidad de aguardar el momento oportuno de marea para continuar la navegación por el Río de la Plata vía Canal Punta Indio. Deberán cumplimentar con las normas de Prohibición de Cruces y/o Adelantamientos establecidas en la presente Ordenanza; liberación de la vía navegable en caso de Reservas de Canal; gestión o regulación especial de tráfico; obstrucción de la vía navegable, etc., y cualquier otra circunstancia que la Autoridad Marítima considere pertinente.

A tal fin, dichos buques, al momento de fondear, lo harán alejándose el máximo que les permita su calado de la isobata más profunda del área señalada, sin obstruir el Canal Principal de navegación.

8. MANIOBRA DE VIRADA DE BUQUES EN LA INTERSECCIÓN DE LOS CANALES EMILIO MITRE Y BROWN ⁽¹⁾

Los buques que, provenientes del Canal Emilio Mitre, deban entrar al Puerto de Buenos Aires o inversamente, podrán virar indistintamente en la intersección de ambos canales o en las inmediaciones del Km. 37 del Canal Brown, atendiendo a las condiciones hidrometeorológicas imperante y a las condiciones de carga y maniobrabilidad del buque.

A los efectos de la maniobra de virada en la intersección de ambos canales, la utilización de remolque maniobra para asistir al buque, se limitará a:

- 8.1. Buques monohélices, de esloras comprendidas entre los CIENTO SESENTA METROS (160 m) y DOSCIENTOS METROS (200 m), utilizarán por lo menos UN (1) remolcador.
- 8.2. Buques monohélices, de esloras superiores a los DOSCIENTOS METROS (200 m) y hasta los DOSCIENTOS TREINTA METROS (230 m), utilizarán DOS (2) remolcadores.
- 8.3. Los buques bihélices o monohélices dotados con hélice transversal proel, estarán eximidos del uso de remolcador-maniobra para realizar la mencionada virada.

En todos los casos, los movimientos de virada, tanto en la intersección de los canales Emilio Mitre y Brown, como en las proximidades del Km 37 de este último, sólo podrán ser efectuados con la previa autorización y coordinación del CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO RÍO DE LA PLATA.

9. CONTROL DEL TRÁFICO:

Previo al inicio de la navegación en los Canales del Río de la Plata, tanto de entrada (Km 239,1) como de salida, los buques deberán solicitar la información pertinente al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO RÍO DE LA PLATA.

En todos los casos, las coordinaciones para las maniobras de cruces serán realizadas por los Capitanes, Prácticos y/o Baqueanos de los buques involucrados mediante comunicación "Puente a Puente", debiéndose informar al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO RÍO DE LA PLATA dicha determinación. Deberán adoptar todas aquellas medidas necesarias tendientes a resguardar la seguridad del buque a su mando y la de terceros, acorde las características y particularidades de la zona navegable en donde se desarrollen las maniobras de cruce, debiendo tener en cuenta las batimetrías actualizadas de las zonas en cuestión y las condiciones hidrometeorológicas reinantes al momento de llevarlas a cabo (viento, visibilidad, altura del río, etc).

10. VELOCIDAD EN LOS CANALES:

Las velocidades de los buques en los canales deberán mantenerse en todo momento en los límites establecidos entre el correspondiente a la mínima compatible con el mejor gobierno del buque y la máxima que determine el cuidado de los veriles, las boyas demarcatorias de los mismos y toda otra obra de arte o ayuda a la navegación involucrada.

No obstante, las velocidades máximas permitidas en el Canal Ing. Emilio Mitre serán las que a continuación se detallan, de acuerdo al tramo del mismo, el tipo de buque que se trate, el calado máximo que posea y las condiciones mareológicas e hidrometeorológicas reinantes al momento de la travesía:

- 10.1. Buques Clase "A" (con calados máximos, iguales o superiores a OCHO METROS CON OCHENTA Y CUATRO (8,84 m / 29' 00"), una velocidad máxima de OCHO (8) nudos entre los Kms. 40 al 47 y de DIEZ (10) nudos entre los Kms. 12 al 40.
- 10.2. Buques Clase "B" y "C" (con calados máximos, inferiores a OCHO METROS CON OCHENTA Y CUATRO (8,84 m / 29'), una velocidad máxima de DOCE (12) nudos entre los Kms. 12 al 48, desarrollando asimismo una velocidad mínima compatible con el buen gobierno cuando se realice el pasaje frente a destacamentos.

Estas velocidades máximas podrán variar como excepción cuando el Capitán o Práctico interviniente lo consideren necesario por razones de seguridad de la navegación. Deberán comunicar tal decisión al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO jurisdiccional.

11. ZONAS DE SEGURIDAD Y FONDEO EN PROXIMIDADES DEL "PONTÓN RECALADA" – "ESTACIONARIO DE PRÁCTICOS" - UBICADO EN PROXIMIDADES DEL KM. 239,1 DEL CANAL PUNTA INDIO:

Los buques en navegación de entrada y salida del Canal Punta Indio o en operaciones de embarco o desembarco de Prácticos deberán mantener, en su aproximación al Pontón Recalada, una distancia mínima de seguridad de UNA (1) Milla Náutica (MN) y tendrán prohibido fondear a una distancia inferior a TRES (3) MN de dicho Pontón.

Título I
NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN
PARA LOS TRAMOS
“RÍO PARANÁ – RÍO PARANÁ GUAZÚ –
RÍO PARANÁ BRAVO – PASAJE TALAVERA”

1. GENERALIDADES:

A los efectos de la aplicación de las presentes disposiciones, se tendrán en cuenta la toponimia y límites que para los Ríos Paraná, Paraná Guazú, Paraná Bravo y Pasaje Talavera, se establecen en el Derrotero Argentino correspondiente, los estudios técnicos fijados en los Pliegos de Licitación de las Obras de dragado y balizamiento de la Ruta Troncal Santa Fe – Océano, los estudios y proyectos ejecutivos de profundización llevados a cabo y a realizarse en dicha vía navegable y la información suministrada por el Boletín Fluvial u otros medios publicados por la Autoridad competente.

Cuando sea menester una especificación toponímica no contemplada en la documentación oficial mencionada, se tendrán en cuenta los usos y costumbres, como así mismo, las buenas prácticas maríneas.

Asimismo, deberá tenerse en cuenta que conforme las “Cartas Náuticas H-1000” que reemplazaron oportunamente a los “Croquis de los Ríos”, en variadas zonas o vías navegables (Pasos Principales y Secundarios), los kilometrajes de mensura real pueden diferir de los Kms. asignados a las marcas de señalización (Boyas y Balizas).

1.1. Las operaciones de EXTRACCIÓN DE ARENA O CANTO RODADO, según corresponda, se realizarán a más de CIEN METROS (100 m) de la isobata de mayor profundidad demarcatoria de los veriles del canal principal. Esta restricción deberá ser particularmente respetada en los siguientes tramos de los ríos:

1.1.1. RÍO PARANÁ GUAZÚ:

- 1.1.1.1. Entre los Kms. 159 al 164.
- 1.1.1.2. Entre los Kms. 164 al 168 (“Zona de Fondeo Este”).
- 1.1.1.3. Entre los Kms. 173 al 174,5 (“Zona de Fondeo Oeste”).
- 1.1.1.4. Entre los Kms. 174,5 al 176 (“Zona de Reserva Operativa”).
- 1.1.1.5. Entre los Kms. 189 al 193.
- 1.1.1.6. En la margen derecha, entre los Kms. 210 al 223.
- 1.1.1.7. Entre los Kms. 230 al 232 (“Zona de Espera”).

1.1.2. RÍO PARANÁ:

- 1.1.2.1. Entre los Kms. 235 al 253 (“Zona de Espera”).

1.1.3. ZONAS DE FONDEO:

- 1.1.3.1. A los fines de atender aspectos relacionados con la gestión del tráfico o atender contingencias propias del buque, de acuerdo a las esloras máximas, la cantidad de buques en cada zona de fondeo será de:
 - a) En la Zona 1.1.1.7., hasta DOS (2) buques con eslora máxima entre SESENTA METROS (60 m) y CIENTO VEINTE METROS (120 m).
 - b) En la Zona 1.1.2.1., hasta NUEVE (9) buques con eslora máxima superior a CIENTO VEINTE METROS (120 m).
- 1.1.3.2. En los casos de los tramos definidos en los puntos 1.1.1.7. y 1.1.2.1, las operaciones de extracción de arena se podrán realizar de acuerdo a las siguientes condiciones:

- a) Se efectuarán sobre la margen derecha del río.
 - b) Se admitirán hasta un máximo de TRES (3) buques areneros operando simultáneamente en la zona indicada en el apartado 1.1.1.7., y hasta SEIS (6) en el punto 1.1.2.1., respectivamente.
 - c) Ante la solicitud de un buque cuya eslora sea superior a CIENTO VEINTE METROS (120 m) para fondear en cualquiera de dichas zonas, la Estación del CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO ZÁRATE, dispondrá los movimientos de aquellos buques areneros que se encuentren operando en las mismas, atendiendo a razones de seguridad y disponibilidad de los lugares mencionados.
- 1.1.3.3. “ZONA DE FONDEO OESTE”:
Ubicada entre los Kms. 173 y 174,500 – margen izquierda – del Río Paraná Guazú; fuera del canal principal de navegación. Capacidad: UN (1) buque afectado al Operativo Granos (OGRA).
- 1.1.3.4. “ZONA DE FONDEO ESTE”:
Ubicada entre los Kms. 164 y 168 – margen izquierda – del Río Paraná Guazú; fuera del canal principal de navegación.
Capacidad: TRES (3) buques afectados al Operativo Granos (OGRA).
- 1.1.3.5. “ZONA DE RESERVA OPERATIVA”:
Ubicada entre los Kms. 174,500 y 176 – margen izquierda – del Río Paraná Guazú; fuera del canal principal de navegación.
Capacidad: UN (1) buque de cualquier tipo y tonelaje, teniendo prioridad de fondeo el buque que tenga como destino operativo la Terminal Portuaria “DEL GUAZÚ S.A.” ubicada a la altura del Km. 179 sobre la margen izquierda del mismo río.
- 1.1.4. RESTRICCIONES EN GENERAL:
Las operaciones de EXTRACCIÓN DE ARENA O CANTO RODADO, según corresponda, estarán restringidas en general:
- 1.1.4.1. En las vueltas de los ríos con caídas de rumbo de más de TREINTA GRADOS (30°), a menos de MIL METROS (1.000 m) hacia arriba o hacia abajo de las puntas de aquellas.
- 1.1.4.2. En las “Zonas Reservadas para Alijos”, cuando se cumplan estas operaciones.-
- 1.1.4.3. Restricciones Especiales para Areneros en la Zona del Delta:
- a) Se prohíbe extracción de arena entre los Km 195 y 199, del Río Paraná Guazú, margen izquierda.
 - b) No se permitirá la extracción de arena entre los Kms. 165 y 170 del Río Paraná Bravo.
 - c) Se prohíbe extracción de arena entre los Km 174 y 184 del Río Paraná Guazú, margen izquierda.
 - d) Conforme las limitaciones impuestas por la Autoridad competente Nacional en la materia, mediante Disposiciones particulares otorgadas a cada permisionario para las extracciones de arena, las mismas no podrán realizarse a menos de CINCUENTA METROS (50 m) de la costa y deberá guardarse una distancia mínima de DOSCIENTOS METROS (200 m) al Canal Principal de Navegación.
 - e) En las ZONAS DE FONDEO “ESTE”, “OESTE” y “RESERVA OPERATIVA”, se tendrá en cuenta la siguiente restricción:
Desde la salida hasta la puesta del sol podrán operar hasta DOS (2) buques areneros en forma simultánea con los buques fondeados sobre la margen contraria, manteniendo los márgenes de seguridad acorde el buen arte marino, tanto para los propios buques, para los fondeados como para el tráfico en la vía de navegación.
- Con relación a la operatoria nocturna, no se autorizará la permanencia ni la operación de buques areneros, en ninguna de las márgenes, en las áreas coincidentes con las Zonas de Fondeos referenciadas.

1.2. Deberá prestarse especial atención a la prohibición de fondear o realizar operaciones de extracción de arena o canto rodado, conforme lo establecido en el punto 1.1. del Título III en el presente Agregado N° 2 (Navegación bajo los Puentes del "Río Paraná y sus Brazos").

1.3. DIMENSIONES DE CONVOYES:

1.3.1. A los efectos de la aplicación de la presente normativa, los conceptos de convoy de empuje y de convoy de remolque, se ajustarán a las definiciones que se establecen en la reglamentación vigente, a través del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre.

1.3.2. Las dimensiones máximas de los convoyes de empuje y remolque estarán referidas a los siguientes parámetros:

1.3.2.1. Convoyes de Empuje:

El largo máximo (eslora) se medirá desde la popa del buque empujador hasta la proa de la barcaza que se encuentre más adelante del convoy; el ancho máximo (manga) será la sumatoria de las mangas de las barcazas que estén abarloadas o acoderadas.

1.3.2.2. Convoyes de Remolque:

a) Por largo: Se entenderá por largo máximo (eslora), a la longitud total de convoy, medida desde la proa del remolcador situado al frente (a proa del convoy) hasta la popa del remolcador ubicado atrás del convoy (a popa) y por ancho máximo del convoy (manga) a la manga máxima del buque remolcado.

b) Abarloado o acoderado: Se entenderá por largo máximo (eslora) a la eslora máxima del buque remolcado y por ancho máximo del convoy (manga) a la sumatoria de las mangas del buque remolcado y del buque remolcador abarloado o acoderado.

2. MARGEN DE SEGURIDAD MÍNIMO BAJO LA QUILLA:

Todo buque que navegue por los ríos "PARANÁ BRAVO", "PARANÁ GUAZÚ", PASAJE TALAVERA, "PARANÁ HASTA EL KM 584 (Tramo Exterior de Acceso al Puerto de Santa Fe)" y desde el citado kilómetro hasta el "ACCESO AL PUERTO DE PARANÁ", deberá dejar Margen de Seguridad Mínimo Bajo la Quilla (MSBQ) de DECIMAL SESENTA METROS (0,60 m).

A esos fines, los calados máximos para efectuar la navegación, serán calculados teniendo en consideración 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 agua restringidas.

2.1. Incrementos adicionales al margen de seguridad (MSBQ) de DECIMAL SESENTA METROS (0,60 metros):

2.1.1. Tramo Río Paraná (Complejo Portuario Timbúes - San Martín - San Lorenzo hasta Confluencia con el Río Paraná de las Palmas - Km. 180):

2.1.1.1. Para buques con calados iguales o superiores a DIEZ CON TREINTA Y SIETE METROS (10,37 m) y hasta DIEZ CON CUARENTA Y NUEVE (10,49 m), el incremento será de TRES CENTÍMETROS (3 cm) por cada centímetro adicional.

2.1.1.2. Para buques con calados iguales o superiores a DIEZ METROS CON CINCUENTA (10,50 m), se aplicará el DIEZ POR CIENTO (10%) del calado estático.

2.2. En ambos casos, las milésimas deberán ser redondeadas a las centésimas enteras más próximas; es decir, si la cifra finaliza en CINCO (5) o mayor se debe redondear hacia arriba y si es CUATRO (4) o menor se redondeará hacia abajo.

2.3. Con las obras de mejoramiento en la profundización y el balizamiento de la vía navegable troncal, con las certificaciones de obra parciales y verificado el mejoramiento de las ayudas a la navegación,

el margen de seguridad mínimo bajo la quilla (MSBQ) será de DECIMAL SESENTA METROS (0,60 m) (2') para todos los buques que cumplan con el nuevo diseño del canal.

La Prefectura Naval Argentina revisará periódicamente dicho (MSBQ) a fin de garantizar la seguridad de la navegación, la protección ambiental y la seguridad de la vida humana en las aguas, fijando las exigencias para los buques que excedan el calado de diseño, conformando una mesa de trabajo con los diferentes actores del quehacer naviero a fin de evaluar los riesgos y la eficiencia en el uso de la vía navegable troncal.

Sin perjuicio de lo hasta aquí estipulado, el capitán, cuando sea necesario y se encuentre debidamente justificado, deberá incrementar dicho (MSBQ), debiendo tener en cuenta las características particulares del buque con el que se emprenderá la navegación por el canal, al igual que los distintos factores y efectos evolutivos del mismo, particularmente la velocidad de este durante la navegación en los canales y aguas restringidas, evaluando, adoptando y aplicando las medidas adicionales de seguridad para asegurar los estándares necesarios para mantener la seguridad de la navegación del buque, preservar la protección ambiental y la integridad de la vía navegable.*

* (Incorporado por V.R. 1-2025)

3. NORMAS PARTICULARES DE NAVEGACIÓN:

A los buques de eslora máxima superior a CIENTO VEINTE METROS (120 m) con una tolerancia del CINCO POR CIENTO (5%) les estará prohibido cruzarse o adelantarse unos a otros en los lugares indicados entre los PUNTOS 3.1.1. y 3.1.28. A los de eslora máxima superior a CIENTO METROS (100 m) con una tolerancia del CINCO POR CIENTO (5%), en los tramos indicados entre los puntos 3.1.29. y 3.1.37.

Cuando exista la posibilidad de cruce, al dar cumplimiento a la reglamentación vigente, el buque que navega en sentido contrario a la corriente, se mantendrá fuera de los límites fijados para cada tramo o sector, recostándose todo lo posible sobre el veril de la banda de su estribor.

A los efectos de la aplicación de las normas precedentemente señaladas, los convoyes de remolque y de empuje, de acuerdo a su longitud, serán considerados como buques.

Asimismo, en función de la dinámica del río, el incremento del tráfico de buques de porte y convoyes de empuje, los proyectos de construcción de futuras terminales portuarias y otras obras en sus márgenes, cambios en su traza o futuras tareas de dragados, la Dependencia Jurisdiccional que corresponda, a través de su Prefectura de Zona, quedará facultada para introducir las modificaciones parciales que resulten necesarias a las zonas o tramos de prohibición de cruces o adelantamientos establecidos en el presente Título, previa consulta con la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación (Departamento Seguridad de la Navegación).

3.1. ZONAS DE PROHIBICIÓN DE CRUCE Y/O ADELANTAMIENTO:

a) Entre Buques de eslora máxima superior a CIENTO VEINTE METROS (120 m):

Boca del PARANÁ BRAVO:

- 3.1.1. Km. 138 al 146 (Boca del Paraná Bravo e Isla de la Paloma)
- 3.1.2. Km. 148 al 150 (Confluencia Río Sauce)
- 3.1.3. Km. 158 al 161 (Confluencia Río Gutiérrez)

PARANÁ GUAZÚ:

- 3.1.4. Km. 122 al 126 (Boca del Paraná Guazú)
- 3.1.5. Km. 141 al 144 (Confluencia con Río Barca Grande)
- 3.1.6. Km. 159 al 165 (Isla La Paloma)
- 3.1.7. Km. 190 al 196 (Isla Botija)
- 3.1.8. Km. 211 al 216,7 (Boca Pavón)
- 3.1.9. Km. 217,7 al 223 (Isla Vizcaíno)
- 3.1.10. Km. 226 al 229 (Vuelta Lechiguanas)

PASAJE TALAVERA:

- 3.1.11. Km. 180 al 182 (Confluencia Este con R. Paraná Guazú)
- 3.1.12. Km. 192 al 196 (Vuelta Mala)
- 3.1.13. Km. 208 al 212 (La Matilde)

PARANÁ:

- 3.1.14. Km. 272 al 274 (Orzada de San Pedro)
- 3.1.15. Km. 286 al 290 (Isla del Medio - Paso Abajo Los Ratones)
- 3.1.16. Km. 293 al 295 (Paso Los Ratones)
- 3.1.17. Km. 318 al 325 (Paso Las Hermanas)
- 3.1.18. Km. 336,4 al 338,5 (Paso Cortada Isla Nueva Sur)
- 3.1.19. Km. 340,6 al 344,0 (Paso Cortada Isla Nueva Norte)
- 3.1.20. Km. 346,5 al 348,5 (Muelles y Vuelta de San Nicolás)
- 3.1.21. Km. 360 al 361,5 (Angostura Abajo Villa Constitución)
- 3.1.22. Km. 363,5 al 366,5 (Vuelta de Villa Constitución)
- 3.1.23. Km. 379,5 al 382 (Paso Abajo Isla Paraguay)
- 3.1.24. Km. 385 al 391,5 (Paso Isla Paraguayito)
- 3.1.25. Km. 398 al 408 (Paso Abajo Alvear y Paso Alvear)
- 3.1.26. Km. 414 al 416 (Canal de Muelles)
- 3.1.27. Km. 429 al 432 (Puente Rosario - Victoria)
- 3.1.28. Km. 450 al 452,5 (Paso Bella Vista).

b) Entre Buques de eslora máxima superior a CIEN METROS (100 m):

- 3.1.29. Km. 472 al 476 (Paso Abajo Correntoso)
- 3.1.30. Km. 489 al 496 (Paso Paranacito)
- 3.1.31. Km. 498 al 507 (Vuelta y Paso Campo Rico)
- 3.1.32. Km. 510,5 al 515,5 (Paso Tacuaní Sur)
- 3.1.33. Km. 518,5 al 521,6 (Paso Tacuaní Norte)
- 3.1.34. Km. 537 al 538,5 (Abajo Riacho Los Chivos)
- 3.1.35. Km. 546 al 557 (Raigones y Paso Punta Alvear)
- 3.1.36. Km. 576 al 586 (Paso Tragadero – Bifurcación con Tramo Exterior Acceso al Puerto de Santa Fe)
- 3.1.37. Km. 576 al 587 (Riacho y Paso Barroso).

No obstante lo señalado precedentemente, en los tramos o zonas en que la situación de la vía navegable lo permita, previa coordinación entre los Capitanes y/o Prácticos/Pilotos de Río, teniendo en cuenta la navegación de buques en lastre o cuyo calado les permita navegar con seguridad fuera del canal de navegación, se podrán realizar cruces y sobrepasos uno por dentro y otro por fuera del canal troncal sin que se considere un cruce prohibido. Estas maniobras serán informadas al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO jurisdiccional con la debida antelación, a fin de preverse la regulación del tráfico correspondiente.

3.2. MEDIDAS ESPECIALES EN CIERTOS TRAMOS:

Los buques navegarán con precaución, reduciendo la velocidad a la mínima de maniobra compatible con su buen gobierno, siempre que haya otros buques o embarcaciones amarradas, maniobrando o en operaciones de alijo, en las proximidades de los muelles, terminales portuarias o tramos del río que así lo requieran.

3.3. ZONAS DE ALIJO:

En las Zonas de Alico establecidas por la reglamentación vigente y en las futuras que puedan establecerse, estarán prohibidas las operaciones simultáneas de extracción de arena o similar y actividades náuticas deportivas, y por otra parte, los buques ajenos a las operaciones de alijo evitarán fondear en las zonas antes mencionadas, salvo casos especiales o de fuerza mayor. Deberán informar de esta circunstancia al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO correspondiente.

3.4. COORDINACIÓN PARA LA MANIOBRA DE CRUCE:

En todos los casos, las coordinaciones para las maniobras de cruces serán realizadas por los buques involucrados mediante comunicación "Puente a Puente". Esto deberá ser comunicado,

informando el correspondiente resultado, al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO jurisdiccional pertinente.

En los tramos en que la situación de la vía navegable lo permita, previa coordinación entre los Capitanes y/o Prácticos/Pilotos de Río, teniendo en cuenta la navegación de buques en lastre o cuyo calado les permita navegar con seguridad fuera del canal de navegación, se podrán realizar cruces y sobrepasos uno por dentro y otro por fuera del canal troncal sin que se considere un cruce prohibido. Estas maniobras serán informadas al Centro de Control de Tráfico de la zona con la debida antelación a fin de preverse la regulación del tráfico correspondiente.

Título II
NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN
EN EL TRAMO
“RÍO PARANÁ DE LAS PALMAS”

1. GENERALIDADES:

A los efectos de la aplicación de las presentes disposiciones, se tendrán en cuenta la toponimia y límites que para el Paraná de las Palmas, se establecen en el Derrotero Argentino correspondiente, los estudios técnicos fijados en los Pliegos de Licitación de las Obras de Dragado y Balizamiento de la Ruta Troncal Santa Fe – Océano, los estudios y proyectos ejecutivos de profundización llevados a cabo y a realizarse en dicha vía navegable y la información suministrada por el Boletín Fluvial u otros medios publicados por la Autoridad competente.

Cuando sea menester una especificación toponímica no contemplada en la documentación oficial mencionada, se tendrán en cuenta los usos y costumbres, como así mismo, las buenas prácticas marinerías.

Asimismo, deberá tenerse en cuenta que conforme las “Cartas Náuticas H-1000” que reemplazaron oportunamente a los “Croquis de los Ríos”, en variadas zonas o vías navegables (Pasos Principales y Secundarios), los kilometrajes de mensura real pueden diferir de los Kms. asignados a las marcas de señalización (Boyas y Balizas).

1.1. ZONA CONSIDERADA:

Las presentes normas se aplicarán en el tramo del RÍO PARANÁ DE LAS PALMAS, comprendido entre el kilómetro 180 (Confluencia con los Ríos Paraná Guazú y Paraná) y el kilómetro 48 (Extremo Final del Canal Ing. Emilio Mitre).

1.2. ESLORAS MÁXIMAS ADMISIBLES:

En toda la zona considerada solo podrán navegar los buques cuya eslora máxima no supere los DOSCIENTOS TREINTA METROS (230 m), con excepción de los buques que, de acuerdo a sus características constructivas, calados máximos, tramo a navegar, tipo de carga transportada, etc., posean la correspondiente autorización al respecto.

1.3. DIMENSIONES DE CONVOYES:

1.3.1. A los efectos de la aplicación de la presente normativa, los conceptos de convoy de empuje y de convoy de remolque, se ajustarán a las definiciones que se establecen en la reglamentación vigente, a través del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre.

1.3.2. Las dimensiones máximas de los convoyes de empuje y remolque estarán referidas a los siguientes parámetros:

1.3.2.1. Convoyes de Empuje:

El largo máximo (eslora) se medirá desde la popa del buque empujador hasta la proa de la barcaza que se encuentre más adelante del convoy; el ancho máximo (manga) será la sumatoria de las mangas de las barcasas que estén abarloadas o acoderadas.

1.3.2.2. Convoyes de Remolque:

a) Por largo: Se entenderá por largo máximo (eslora), a la longitud total de convoy, medida desde la proa del remolcador situado al frente (a proa del convoy) hasta la popa del remolcador ubicado atrás del convoy (a popa) y por ancho máximo del convoy (manga) a la manga máxima del buque remolcado.

- b) Abarloado o acoderado: Se entenderá por largo máximo (eslora) a la eslora máxima del buque remolcado y por ancho máximo del convoy (manga) a la sumatoria de las mangas del buque remolcado y del buque remolcador abarloado o acoderado.

2. MARGEN DE SEGURIDAD MÍNIMO BAJO LA QUILLA:

Todo buque que navegue por el "RÍO PARANÁ DE LAS PALMAS" con un calado de hasta DIEZ METROS CON TREINTA Y SEIS (10,36 m) (34' 00"), deberá dejar un Margen de Seguridad Mínimo Bajo la Quilla (MSBQ) de DECIMAL SESENTA METROS (0,60 m).

A esos fines, los calados máximos para efectuar la navegación, serán calculados teniendo en consideración 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.

2.1. Incrementos adicionales al margen de seguridad (MSBQ) de DECIMAL SESENTA METROS (0,60 m).

2.1.1. Tramo Río Paraná de las Palmas desde Km. 180 hasta Km. 57:

- 2.1.1.1. Para buques con calados iguales o superiores a DIEZ METROS CON TREINTA Y SIETE (10,37 m) y hasta DIEZ METROS CON CUARENTA Y NUEVE (10,49 m), el incremento de TRES CENTÍMETROS (3 cm) por cada centímetro adicional.
- 2.1.1.2. Para buques con calados iguales o superiores a DIEZ METROS CON CINCUENTA (10,50 m), la aplicación de DIEZ POR CIENTO (10%) del calado estático.

2.1.2. Tramo Río Paraná de las Palmas desde Km. 57 hasta Km. 48:

- 2.1.2.1. Para calados iguales o superiores a DIEZ METROS CON TREINTA Y SIETE (10,37 m) y hasta DIEZ METROS CON SESENTA Y SIETE (10,67 m), el incremento de UN CENTÍMETRO CON CINCO (1,5 cm) por cada centímetro adicional.
- 2.1.2.2. Para calados iguales o superiores a DIEZ METROS CON SESENTA Y OCHO (10,68 m), la aplicación del DIEZ POR CIENTO (10 %) del calado estático.

- 2.2. En ambos casos, las milésimas deberán ser redondeadas a las centésimas enteras más próximas, es decir, si la cifra finaliza en CINCO (5) o mayor se debe redondear hacia arriba y si es CUATRO (4) o menor se redondeará hacia abajo.

- 2.3. Con las obras de mejoramiento en la profundización y el balizamiento de la vía navegable troncal, con las certificaciones de obra parciales y verificado el mejoramiento de las ayudas a la navegación, el margen de seguridad mínimo bajo la quilla (MSBQ) será de DECIMAL SESENTA METROS (0,60 m) (2') para todos los buques que cumplan con el nuevo diseño del canal.

La Prefectura Naval Argentina revisará periódicamente dicho (MSBQ) a fin de garantizar la seguridad de la navegación, la protección ambiental y la seguridad de la vida humana en las aguas, fijando las exigencias para los buques que excedan el calado de diseño, conformando una mesa de trabajo con los diferentes actores del quehacer naviero a fin de evaluar los riesgos y la eficiencia en el uso de la vía navegable troncal.

Sin perjuicio de lo hasta aquí estipulado, el capitán, cuando sea necesario y se encuentre debidamente justificado, deberá incrementar dicho (MSBQ), debiendo tener en cuenta las características particulares del buque con el que se emprenderá la navegación por el canal, al igual que los distintos factores y efectos evolutivos del mismo, particularmente la velocidad de este durante la navegación en los canales y aguas restringidas, evaluando, adoptando y aplicando las medidas adicionales de seguridad para asegurar los estándares necesarios para mantener la seguridad de la navegación del buque, preservar la protección ambiental y la integridad de la vía navegable.*

*** (Incorporado por V.R. 1-2025)**

3. NORMAS PARTICULARES DE NAVEGACIÓN:

A los buques les estará prohibido cruzarse o adelantarse unos a otros en los tramos o lugares indicados en el punto 3.8. Por tal motivo, cuando exista la posibilidad de cruce, al dar cumplimiento a la reglamentación vigente, el buque que navega en sentido contrario a la corriente, se mantendrá fuera de los límites fijados para cada tramo o sector, recostándose todo lo posible sobre el veril de la banda de su estribor.

A los efectos de la aplicación de las normas precedentemente señaladas, los convoyes de remolque y de empuje, de acuerdo a su longitud, serán considerados como buques.

Asimismo, deberá tenerse en cuenta que conforme las “Cartas Náuticas Serie H-1000” que reemplazaron oportunamente a los “Croquis de los Ríos”, en variadas zonas o vías navegables (Pasos Principales y Secundarios), los kilometrajes de mensura real pueden diferir de los Kms. asignados a las marcas de señalización (Boyas y Balizas).

No obstante lo señalado precedentemente, en los tramos o zonas en que la situación de la vía navegable lo permita, previa coordinación entre los Capitanes y/o Prácticos/Pilotos de Río, teniendo en cuenta la navegación de buques en lastre o cuyo calado les permita navegar con seguridad fuera del canal de navegación, se podrán realizar cruces y sobrepasos uno por dentro y otro por fuera del canal troncal sin que se considere un cruce prohibido. Estas maniobras serán informadas al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO jurisdiccional con la debida antelación a fin de preverse la regulación del tráfico correspondiente.

3.1. NAVEGACIÓN EN HORAS DIURNAS y NOCTURNAS:

Se permitirá la navegación a:

- 3.1.1. Los buques en toda la zona considerada y en ambos sentidos.
- 3.1.2. Los convoyes de empuje de hasta un largo máximo de DOSCIENTOS TREINTA Y SEIS METROS (236 m) y hasta un ancho máximo de CINCUENTA METROS (50 m), entre los kilómetros 48 y 180 del Río Paraná de las Palmas, en ambos sentidos.
- 3.1.3. Los convoyes de remolque por largo cuyas longitudes o anchos totales no superen los CIENTO OCHENTA METROS (180 m) o VEINTIOCHO METROS (28 m), respectivamente, entre los kilómetros 48 y 180 del Río Paraná de las Palmas, en ambos sentidos.
- 3.2. En todos aquellos casos en que las dimensiones, tanto de buques como de convoyes de empuje o de remolque por largo, superen los máximos permitidos, se deberá tener en cuenta lo establecido en el punto 3.11.
- 3.3. No obstante las restricciones impuestas a los convoyes de empuje y convoyes de remolque por largo para navegar por el Canal Ing. Emilio Mitre, podrán hacerlo con las medidas máximas establecidas en los puntos 3.1.2. y 3.1.3., siempre y cuando en el canal citado no se encuentren navegando buques mayores de 100 m. de eslora máxima, ni exista la posibilidad del cruce de estos con aquellos en esa vía navegable. A tal fin y antes de iniciar la navegación, deberán solicitar la información correspondiente de buques navegando en la zona y la respectiva autorización de inicio al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO RÍO DE LA PLATA.

Se deberá además, prestar especial atención a las velocidades relativas de estos convoyes respecto a las desarrolladas por los buques, teniendo en cuenta la prohibición de cruce o adelantamiento establecido en el punto 3.8.1.1. del presente Título, y los puntos 5.3.3. y 5.3.4. del Agregado Nº 1 de esta Ordenanza.

3.4. ZONAS DE ESPERA:

A los efectos de un mejor ordenamiento del tráfico, los buques sólo podrán fondear en las “Zonas de Espera” que se indican en este punto.

A estos efectos, se entenderá que las mismas tienen como finalidad ser utilizadas para esperar el momento oportuno de marea para poder continuar con la navegación por el Río de la Plata vía Canal Ing. Emilio Mitre, esperar otros buques de bajada por el Paraná de las Palmas; cumplir con las normas de prohibición de cruces o adelantamientos establecidas en la presente Ordenanza; esperar la liberación de la vía navegable por la obstrucción de algún tramo de la misma; etc.

- 3.4.1. Fuera del tramo delimitado por el boyado entre los Km 46,5 (Canal E. Mitre) y 57,6; sólo para buques de hasta CIENTO VEINTE METROS (120 m) de eslora máxima, de acuerdo a su calado.
- 3.4.2. Entre los Kms. 63,0 y 73,5; teniendo prioridad de fondeo los buques de mayor porte y que se encuentren limitados por su calado para hacerlo en otros lugares habilitados. Asimismo, tendrán preponderancia aquellos buques que deban esperar marea para continuar navegación.
- 3.4.3. Entre los Kms. 77,0 y 81,5; teniendo prioridad de fondeo los buques de mayor porte y que se encuentren limitados por su calado para hacerlo en otros lugares habilitados.

Los buques fondearán alejándose el máximo que les permita su calado de los veriles del Canal Principal de Navegación.

Los buques de eslora máxima inferior a TREINTA Y CINCO METROS (35 m), podrán fondear fuera de las “Zonas de Espera” indicadas precedentemente, siempre lo más alejado que les sea posible de la isobata más profunda, pero les estará prohibido hacerlo en los siguientes lugares:

- 3.4.4. Dentro del tramo delimitado por el boyado entre los Kms. 46,5 y 57,6.
- 3.4.5. En los lugares de cruce prohibidos indicados en los puntos 3.8.1.1. y 3.8.1.13. inclusive.

3.5. ZONAS DE FONDEO:

A los fines de atender aspectos relacionados con la operatividad o disponibilidad de muelles en los puertos de Campana y/o Zárate, o atender contingencias propias del buque, de acuerdo a la eslora máxima, los buques sólo podrán fondear en:

- 3.5.1. Eslora máxima superior a SESENTA METROS (60 m) y hasta CIENTO VEINTE METROS (120 m):
 - 3.5.1.1. Entre los Kms. 58,0 y 60,0
 - 3.5.1.2. Entre los Kms. 121,5 y 123,0 (Zona de Fondeo de Reserva Operativa)
- 3.5.2. Eslora máxima superior a CIENTO VEINTE METROS (120 m):
 - 3.5.2.1. Entre los Kms. 60,7 y 63,0
 - 3.5.2.2. Entre los Kms. 81,5 y 83,0
 - 3.5.2.3. Entre los Kms. 121,5 y 123,0 (Zona de Fondeo de Reserva Operativa)

Los buques fondearán alejándose al máximo posible que les permita su calado de los veriles del Canal Principal de Navegación, solicitando la respectiva autorización al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO ZÁRATE, que será concedida atendiendo las razones que motivan dicha solicitud. El tiempo estimado de permanencia en la zona -que no excederá de las TREINTA Y SEIS (36) horas salvo causas debidamente justificadas por el referido CENTRO mencionado- y los buques existentes en esa situación en cada una de las zonas determinadas.

El CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO ZÁRATE, queda facultado para disponer el movimiento de los buques fondeados en esas zonas o la prohibición de hacerlo, por razones de seguridad, densidad del tránsito en la zona u otras contingencias propias de la navegación que así lo aconsejen.

3.6. ZONAS DE ESPERA Y DE FONDEO:

Tanto en las "Zonas de Espera" como en las de "Fondeo" mencionadas en los puntos 3.4. y 3.5., los buques deberán hallarse en todo momento en condiciones aptas para maniobrar, con las luces reglamentarias en servicio y mantener permanentemente comunicación "puente a puente" para los casos de cruces.

3.7. ZONA DE MANIOBRAS Y/O FONDEO EXCLUSIVA:

Se establece como "Zona de Maniobras y/o Fondeo Exclusiva", la comprendida entre los kilómetros 109,0 al 111,0 del Río Paraná de las Palmas, para los siguientes casos:

- 3.7.1. Buques que zarpen de las Terminales del Puerto de Zárate y deban maniobrar para quedar aguas abajo.
- 3.7.2. Buques que naveguen aguas abajo y como consecuencia de visibilidad reducida quede prohibido el cruce del Complejo Zárate – Brazo Largo.
- 3.7.3. Casos de emergencia en donde resulte necesario realizar maniobras de giro y/o fondeo.
- 3.7.4. Por espera transitoria o temporaria de muelle, por un tiempo no superior a SEIS (6) horas.

A tal efecto, el resto de las embarcaciones tendrá prohibido fondear entre dichos kilómetros en forma transitoria o permanente. En todos los casos, se mantendrá informado al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO ZÁRATE.

Asimismo, los buques y convoyes tendrán prohibido efectuar maniobras de giro, embarco o desembarco de prácticos o de personal técnico en el tramo del Río Paraná de las Palmas comprendido por los kilómetros 96,0 y 97,5.

3.8. ZONAS DE PROHIBICIÓN DE CRUCE Y/O ADELANTAMIENTO:

- 3.8.1. Se establecen como Zonas de Prohibición de Cruces y Adelantamientos, para aquellos buques que realicen navegación DIURNA o NOCTURNA y cuyas esloras máximas de ambos sean superiores a SETENTA METROS (70 m) con una tolerancia del CINCO POR CIENTO (5%), en los tramos del Río Paraná de las Palmas que se indican y que a continuación se detallan:

- 3.8.1.1. Km. 73,5 al 75,5 (Área Instalación Portuaria GNL - Escobar).
- 3.8.1.2. Km. 75,5 al 76,5 (Cuando dicha Área sea utilizada para realizar Maniobras de Giro por los buques que operen en la Terminal GNL - Escobar).
- 3.8.1.3. Km. 89,0 al 90,5 (Vuelta del Hinojo).
- 3.8.1.4. Km. 95,0 al 97,5 (Vuelta Campana y Zona Portuaria).
- 3.8.1.5. Km. 99,0 al 101,0 (Vuelta del Este).
- 3.8.1.6. Km. 119,0 al 121,0 (Vuelta de los Barbones).
- 3.8.1.7. Km. 124,5 al 127,0 (Vuelta de San Antonio).
- 3.8.1.8. Km. 131,0 al 131,5 (Vuelta del Recreo).
- 3.8.1.9. Km. 132,5 al 136,6 (Vueltas de las Limas y del Pelado).
- 3.8.1.10. Km. 140,0 al 143,0 (Vuelta de los Patos).
- 3.8.1.11. Km. 149,5 al 150,5 (Vuelta Romero).
- 3.8.1.12. Km. 157,0 al 159,5 (Confluencia con Zanja Mercadal).
- 3.8.1.13. Km. 177,0 al 180,0 (Confluencia con los Ríos Paraná y Paraná Guazú).
- 3.8.1.14. En los tramos indicados en los puntos 3.4. ("Zonas de Espera") y 3.5. ("Zonas de Fondeo"), cuando se encuentren buques fondeados.

- 3.8.2. Se establecen como Zonas de Prohibición de Cruces y Adelantamientos, en el tramo comprendido por los kilómetros 83 (Escobar) y 180 del Río Paraná de las Palmas, para aquellos buques que realicen navegación NOCTURNA y cuyas esloras máximas de ambos sean superiores a CIENTO VEINTE METROS (120 m) con una tolerancia del CINCO POR CIENTO (5%), en los tramos que se indican y que a continuación se detallan:

- 3.8.2.1. Entre los Kms. 83,0 y 86,5
- 3.8.2.2. Entre los Kms. 88,5 y 90,5
- 3.8.2.3. Entre los Kms. 94,0 y 97,5
- 3.8.2.4. Entre los Kms. 99,0 y 102,5.

- 3.8.2.5. Entre los Kms. 109,0 y 111,0 (Si hay buque/s fondeado/s o efectuando maniobra de giro)
- 3.8.2.6. Entre los Kms. 111,0 y 115,0
- 3.8.2.7. Entre los Kms. 117,6 y 121,0
- 3.8.2.8. Entre los Kms. 124,5 y 128,6
- 3.8.2.9. Entre los Kms. 130,5 y 131,6
- 3.8.2.10. Entre los Kms. 132,5 y 136,6
- 3.8.2.11. Entre los Kms. 140,0 y 150,5
- 3.8.2.12. Entre los Kms. 154,0 y 167,0
- 3.8.2.13. Entre los Kms. 173,0 y 180,0
- 3.8.2.14. En los tramos indicados en los puntos 3.4. ("Zonas de Espera") y 3.5. ("Zonas de Fondeo"), cuando se encuentren buques fondeados.

3.8.3. Deberá prestarse especial atención a la prohibición de CRUCE o ADELANTAMIENTO de buques o convoyes, entre los kilómetros 104,5 y 107,5 inclusive, conforme lo establecido en el punto 2.3.1. del Título III en el presente Agregado N° 2 (Navegación bajo los Puentes del "Río Paraná y sus Brazos").

En todos los casos se dará cumplimiento a la reglamentación vigente respecto a los lugares del río en que exista la posibilidad de cruce de "Vuelta Encontrada" o, de la posibilidad de cruce en la "Intersección de DOS (2) o más vías navegables".

No obstante, la prioridad para franquear el paso crítico o vuelta peligrosa, aún en el caso de navegar en contra de la corriente, será del buque de ultramar en el caso de cruzarse con uno de navegación fluvial de menores dimensiones y/o cuyo calado máximo fuera inferior a CUATRO METROS CON OCHENTA Y OCHO (4,88 m) (aprox. 16 pies). Dichas maniobras serán coordinadas por los buques involucrados mediante comunicación "Puente a Puente", lo que deberá ser informado al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO correspondiente.

Asimismo, a los buques que de acuerdo a sus dimensiones no les sea de aplicación la prohibición de cruce o adelantamiento en las zonas descritas en los puntos 3.8.1. y 3.8.2., deberán realizar dichas maniobras lo más alejado del Canal Principal de Navegación y/o lo más próximo a las márgenes del río que les permita su calado.

3.9. VELOCIDADES MÁXIMAS EN LA RUTA:

La velocidad máxima permitida en el Río Paraná de las Palmas entre los kilómetros 114,0 y 180 será de TRECE (13) NUDOS y en el resto de la ruta será de DIEZ (10) NUDOS.

Estas velocidades máximas podrán variar como excepción cuando el Capitán o Práctico interviniente lo consideren necesario por razones de seguridad de la navegación, comunicando tal decisión al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO jurisdiccional.

Todo buque disminuirá su velocidad a la mínima compatible con su buen gobierno y maniobrabilidad en los siguientes tramos:

- 3.9.1. Entre los Kms. 68,0 y 72,0
- 3.9.2. Entre los Kms. 73,5 y 75,5
- 3.9.3. Entre los Kms. 92,0 y 114,0

3.10. PROHIBICIÓN DE FONDEAR:

3.10.1. Se prohíbe fondear en horas NOCTURNAS, en forma permanente o transitoria, a todo buque o convoy, en los tramos del Río Paraná de las Palmas que a continuación se detallan, salvo casos de fuerza mayor o condiciones meteorológicas adversas en los que, después de haberlo hecho, se solicitará autorización al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO ZÁRATE para permanecer en esa situación:

- 3.10.1.1. Entre los Kms. 102,5 al 104,5
- 3.10.1.2. Entre los Kms. 115,0 al 117,6
- 3.10.1.3. Entre los Kms. 121,0 al 124,5
- 3.10.1.4. Entre los Kms. 150,5 al 154,0

3.10.2. Se prohíbe fondear, tanto en horas DIURNAS como NOCTURNAS, en forma permanente o transitoria, a todo buque o convoy, en el tramo del Río Paraná de las Palmas que a continuación se detalla, salvo casos de fuerza mayor o condiciones meteorológicas adversas en los que, después de haberlo hecho, se solicitará autorización al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO ZÁRATE para permanecer en esa situación:

3.10.2.1. Entre los Kms. 73,5 y el km 76,5

3.10.2.2. Entre los Kms. 88,0 y 91,0

3.10.2.3. Entre los Kms. 93,0 y 95,0

3.10.2.4. Entre los Kms. 99,0 y 102,5

3.10.2.5. Entre los Kms. 109,0 y 111,0 (Zona de Maniobras y Fondeo Exclusiva, según lo establecido en el punto 3.7.)

3.10.2.6. Entre los Kms. 130,0 y 147,0

3.10.2.7. Entre los Kms. 163,0 y 165,0

3.10.3. Deberá prestarse especial atención a la Prohibición de FONDEAR, conforme lo establecido en el punto 1.1. del Título III en el presente Agregado N° 2 (Navegación bajo los Puentes del "Río Paraná y sus Brazos").

3.11. NAVEGACIÓN DE BUQUES Y ARTEFACTOS NAVALES NO PREVISTOS:

Todo buque o artefacto naval que por sus características no estuviera específicamente contemplado en las presentes normas, sólo podrá navegar por las vías consideradas, previa autorización de la Prefectura.

3.12. COORDINACIÓN PARA LA MANIOBRA DE CRUCE:

En todos los casos, las coordinaciones para las maniobras de cruces serán realizadas por los buques involucrados mediante comunicación "Puente a Puente", informando al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO jurisdiccional pertinente, el correspondiente resultado de las mismas.

3.13. MEDIDAS PARTICULARES PARA LOS BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE DE GAS NATURAL LICUADO (GNL):

Las normas particulares de seguridad de la navegación para los "Canales del Río de la Plata y Río Paraná de las Palmas - Maniobras de Amarre y Zarpada" en el Muelle afectado a operaciones de buques dedicados al transporte de Gas Natural Licuado (GNL), ubicado a la altura del Km. 74,5 margen derecha del Río Paraná de las Palmas, en jurisdicción de Escobar, se encuentran establecidas por la Disposición SNAV, NA9 N°: 004/11- Anexo "ALFA", en su forma enmendada.

Título III
NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN
“BAJO LOS PUENTES
DEL RÍO PARANÁ Y SUS BRAZOS”

1. DISPOSICIONES GENERALES:

- 1.1. Se prohíbe FONDEAR o realizar operaciones de EXTRACCIÓN DE ARENA O CANTO RODADO a una distancia inferior a DOS MIL METROS (2000 m), tanto aguas abajo como aguas arriba, de los puentes.
- 1.2. En oportunidad de transponer los puentes, los buques y convoyes disminuirán su velocidad a la mínima compatible con su buen gobierno y maniobrabilidad, y además llevarán el ancla lista a fondear, según corresponda, acorde con lo establecido por la reglamentación vigente conforme el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre.
- 1.3. En la navegación entre los límites que se fijan en las prohibiciones de cruce, todos los buques y convoyes deberán tener en funcionamiento y listo para su utilización, un generador de energía eléctrica de reserva, a los efectos de cubrir cualquier contingencia adversa de los equipos generadores principales.
- 1.4. Los buques deberán determinar y declarar su calado aéreo ante las Estaciones de Control de Tráfico de la Prefectura que comprendan los Puentes del Río Paraná y sus Brazos, previo al ingreso al área controlada por aquellas.

2. DISPOSICIONES PARTICULARES PARA CADA UNO DE LOS PUENTES:

- 2.1. Puente CHACO – CORRIENTES (sobre el RÍO PARANÁ - Gral. Manuel BELGRANO):
 - 2.1.1. La navegación DIURNA y NOCTURNA, en ambos sentidos, se realizará por el canal balizado, entre PILAS CINCO (5) y SEIS (6).
 - 2.1.2. Estará prohibido el CRUCE o ADELANTAMIENTO de buques o convoyes dentro de los MIL METROS (1.000 m) hacia cada lado del puente. A estos efectos, el buque o convoy que navegue con la corriente en contra, dará paso al que la tiene a favor, en el caso de cruces.
- 2.2. Puente COMPLEJO ZARATE - BRAZO LARGO (sobre el RÍO PÁRANA GUAZÚ - Justo J. de URQUIZA):
 - 2.2.1. Estará prohibido el CRUCE o ADELANTAMIENTO de buques o convoyes de empuje y remolque, cuyas esloras o longitudes totales de ambos sean superiores a TREINTA Y CINCO METROS (35 m) con una tolerancia del CINCO POR CIENTO (5%), dentro de los MIL METROS (1.000 m.) hacia cada lado del puente.
- 2.3. Puente COMPLEJO ZÁRATE - BRAZO LARGO (sobre el RÍO PARANÁ DE LAS PALMAS - Gral. Bartolomé MITRE):
 - 2.3.1. Estará prohibido el CRUCE o ADELANTAMIENTO de buques o convoyes, cuyas esloras máximas o longitudes totales de ambos superen los TREINTA Y CINCO METROS (35 m) con una tolerancia del CINCO POR CIENTO (5%), entre los kilómetros 104,5 y 107,5 inclusive, del Río Paraná de las Palmas. A estos efectos, los buques y convoyes cumplirán con lo dispuesto por la reglamentación vigente, conforme el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre.
 - 2.3.2. Para el caso especial de los buques que, por razones operativas, se encuentren amarrados proa aguas abajo (en el sentido de la corriente) en las Terminales del Puerto de Zárate, y dadas las limitaciones que poseen para efectuar maniobras de espera una vez que han

zarpado, éstos tendrán prioridad de paso y franqueo del Complejo respecto al buque que navegue aguas arriba.

No obstante, previo a la zarpada y con una anticipación no inferior a CUARENTA (40) minutos, solicitará la correspondiente autorización al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO ZÁRATE.

2.4. Puente ROSARIO / VICTORIA (sobre el RÍO PARANÁ - Nuestra Señora del ROSARIO):

- 2.4.1. Estará prohibido el CRUCE o ADELANTAMIENTO de buques o convoyes de empuje y remolque, cuyas esloras o longitudes totales de ambos sean superiores a TREINTA Y CINCO METROS (35 m) con una tolerancia del CINCO POR CIENTO (5%), dentro de los MIL METROS (1.000 m) hacia cada lado del puente.

A estos efectos, el buque o convoy que navegue con la corriente en contra, dará paso al que la tiene a favor, en el caso de cruces.

**NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN
EN LA “RÍA DE BAHÍA BLANCA”**

“RÍA DE BAHÍA BLANCA”

1. GENERALIDADES:

A los efectos de la aplicación de las presentes disposiciones, se tendrán en cuenta la toponimia y límites que para el Canal Principal de Acceso a Bahía Blanca, se establecen en el Derrotero Argentino correspondiente, los estudios técnicos fijados en los Pliegos de Licitación de las obras de dragado y balizamiento, los estudios y proyectos ejecutivos de profundización llevados a cabo y a realizarse en dicha vía navegable y la información suministrada por el Boletín Fluvial u otros medios publicados por la Autoridad competente.

Cuando sea menester una especificación toponímica no contemplada en la documentación oficial mencionada, se tendrán en cuenta los usos y costumbres, como así mismo, las buenas prácticas marinerías.

- 1.1. El Canal PRINCIPAL DE LA RÍA DE BAHÍA BLANCA está señalizado con pares de boyas, boyas medio canal, boyas de veril y balizas, de acuerdo al Sistema IALA B, siendo su ancho navegable mínimo, el indicado por las profundidades al cero en el lugar de las determinantes, según el último relevamiento que se publique en el Boletín Fluvial u otro medio a través de la Autoridad competente.

2. MARGEN DE SEGURIDAD MÍNIMO BAJO LA QUILLA:

Para navegar por los canales de la Ría de Bahía Blanca, se deberá guardar un Margen de Seguridad Mínimo Bajo la Quilla (MSBQ) no inferior al DIEZ POR CIENTO (10%) del calado estático del buque.

3. PROHIBICIÓN DE CRUCES Y/O ADELANTAMIENTOS:

- 3.1. Se prohíbe el cruce y/o adelantamientos de buques cuyas mangas máximas excedan los VEINTICINCO METROS (25 m) entre los siguientes pares de boyas:

- 3.1.1. Entre los pares 04 y 10
- 3.1.2. Entre los pares 12 y 17 (Canal del Toro)
- 3.1.3. Entre los pares 22 y 31 (Canal de Acceso a Ing. White y Galván)

- 3.2. En las zonas de prohibición de cruces y adelantamientos, tendrá prioridad de paso el buque que primero arribe a algunos de los extremos de los tramos considerados.

- 3.3. En caso de preverse igualdad de horarios de arribo y encontrarse DOS (2) buques en la situación de VUELTA ENCONTRADA, tendrá prioridad:

- 3.3.1. Entre el par de boyas 31 y el par de boyas 12, el buque que navega en el sentido de la corriente y en caso de no existir corriente, el buque que esté de salida o que posea mayor calado comprometido.
- 3.3.2. Entre el par de boyas 10 y el par 4, el buque que esté de salida.
- 3.3.3. El buque que no posea las prioridades mencionadas, deberá efectuar las maniobras necesarias para no interrumpir la normal navegación y derrota del buque que las tenga.

- 3.4. COORDINACIÓN PARA LA MANIOBRA DE CRUCE:

En todos los casos, las coordinaciones para las maniobras de cruces serán realizadas por los buques involucrados mediante comunicación "Puente a Puente", lo que deberá ser comunicado, informando el correspondiente resultado de la misma, al CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO BAHÍA BLANCA.

4. MEDIDAS PARTICULARES PARA LOS BUQUES DEDICADOS AL TRANSPORTE DE GAS NATURAL LICUADO (GNL):

Las normas particulares de seguridad de la navegación para los “Canales de la Ría de Bahía Blanca - Maniobras de Amarre y Zarpada” en el Muelle afectado a operaciones de Buques dedicados al Transporte de Gas Natural Licuado (GNL), ubicado en Jurisdicción de Puerto Galván, se encuentran establecidas por la Disposición SNAV, NA9 N°: 009/09 - Anexo “ALFA”, en su forma enmendada.

**NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN
EN LA “RÍA DE RÍO GALLEGOS”**

“RÍA DE RÍO GALLEGOS”

1. GENERALIDADES:

Las presentes disposiciones se aplicarán a todos los buques que ingresen a la Ría de Río Gallegos y/o deban operar en el Muelle de Punta Loyola.

2. DEFINICIONES:

- 2.1. Por “eslora” se entenderá la eslora máxima del buque.
- 2.2. Por “calado estático” se entenderá el calado máximo del buque cuando este se encuentra sin arrancada.
- 2.3. Por “horario diurno” se entenderá el comprendido entre la hora de salida del sol restada la duración del crepúsculo civil, para la referida zona.
- 2.4. Por “visibilidad” se entenderá la distancia a la que pueden ser avistadas las balizas de entrada / salida utilizadas para el Acceso a la Ría, referida a la altura del observador respecto al nivel del mar.
- 2.5. Por “proa afuera” se entenderá que el buque se encuentra amarrado con proa hacia el Este, o sea, con un rumbo aproximado de DECIMAL SESENTA Y UN GRADOS (0,61°).

3. ESLORA MÁXIMA PERMITIDA:

Para las entradas a la ría se permitirá un máximo de DOSCIENTOS TREINTA METROS (230 m) de eslora, con una tolerancia del CINCO POR CIENTO (5%).

4. MARGEN DE SEGURIDAD MÍNIMO BAJO LA QUILLA:

Para navegar por los Canales de la Ría, se deberá guardar un Margen de Seguridad Mínimo Bajo la Quilla (MSBQ) no inferior al QUINCE POR CIENTO (15%) del calado estático del buque.

5. REGULACIÓN DEL TRÁFICO:

- 5.1. PROHIBICIÓN DE ADELANTAMIENTO:
Durante la navegación de un buque por el Canal de Acceso a la Ría, no se permitirá el cruce o adelantamiento entre DOS (2) o más buques. A tal efecto, se dará prioridad de paso o navegación al buque cargado con mayor calado.
- 5.2. PROHIBICIÓN DE ENTRADA Y SALIDA DE LA RÍA EN HORARIO NOCTURNO:
La navegación de entrada o salida por los Canales de Acceso a la Ría se realizarán únicamente en horario diurno, para aquellos buques cuya eslora sea superior a CIENTO VEINTE METROS (120 m), con una tolerancia del CINCO POR CIENTO (5%).
- 5.3. FONDEADERO RADA INTERIOR DE PUNTA LOYOLA:
Sólo se permitirá fondear a UN (1) buque cuya eslora supere los CIENTO VEINTE METROS (120 m), con una tolerancia del CINCO POR CIENTO (5%), en la Rada Interior de Punta Loyola, cuando:
 - 5.3.1. El muelle se encuentre libre, o:
 - 5.3.2. En el muelle se encuentre amarrado un buque proa afuera.

6. VISIBILIDAD MÍNIMA PARA ENTRAR Y SALIR DE LA RÍA:

La visibilidad necesaria para iniciar la navegación por los Canales de Acceso a la Ría, deberá ser la suficiente para poder visualizar e identificar la enfilación que se vaya a utilizar.