

Prefectura Naval Argentina

ORDENANZA N° 6-24 (DPSN)

TOMO 3

“RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE”

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

Buenos Aires, 08 de noviembre de 2024

Normas Particulares para los buques en puertos, terminales portuarias y/o muelles marítimos de la Provincia de Buenos Aires

Visto lo propuesto por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, mediante el expediente electrónico EX-2024-97216010- -APN-DPSN#PNA, lo opinado por la Dirección de Inspectoría General, lo analizado por la Dirección de Planeamiento, y

CONSIDERANDO:

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

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

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

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

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

Que se hace necesario dictar una nueva Ordenanza en la que estén contemplados los puertos y/o terminales ubicados dentro de la provincia de Buenos Aires, emplazados en las jurisdicciones correspondientes a las Prefecturas de Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca, tratando por separado las normas particulares sobre

seguridad de la navegación, uso obligatorio de remolque - maniobra (de ser aplicable), disposiciones de carácter general y especiales, etcétera.

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

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

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

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

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

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

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

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

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-2024-112915109-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° 6-24 (DPSN) del TOMO 3 "Régimen Operativo del Buque" titulada "**Normas particulares para los buques en puertos, terminales portuarias y/o muelles marítimos de la Provincia de Buenos Aires**", la cual se adjunta como Anexo DI-2024-122697245-APN-DPLA#PNA y que forma parte de la presente Disposición.

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

ARTÍCULO 3°. Deróganse los Agregados N° 2, 4 y 6 de la Ordenanza Marítima N° 1-74 del TOMO 3, las Disposiciones SNAV, NA9 N° 110/92; SNAV, NA9 N° 68/93; BBLA, RB6 N° 179/00; BBLA, HE6 N° 04/05; BBLA, RN6 N° 22/14; BBLA, HE6 N° 126/15; BBLA, RB6 N° 347/16; DI-2021-64-APN-QUEQ#PNA; DISFC-2022-55-APN-BBLA#PNA 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 y 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-2024-1404-APN-PNA#MSG

Guillermo José Giménez Pérez
Prefecto General
Prefecto Nacional Naval

PUERTOS MARÍTIMOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

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 Mar del Plata, Quequén y el Complejo Portuario de la Ría de Bahía Blanca, 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 6 Kts., a excepción de los buques cuya velocidad mínima sea superior a dicho valor, estando condicionada a la no afectación de otros buques amarrados.

2. Excepciones del uso de buques remolcadores

Las presentes disposiciones no se aplicarán a:

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

3. Definiciones, Conceptos y Abreviaturas

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

- 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. **Buque Regasificador:** Buque diseñado para el transporte de Gas Natural Licuado (GNL) y que además cuenta con una Planta Regasificadora de Gas para la transformación del Gas Licuado en Gas Natural. Abreviatura (**FSRU**).
- 3.22. **Buque Metanero:** Buque diseñado para el transporte de Gas Natural Licuado (GNL), pero que no sea Regasificador. Abreviatura (**LNGC**).
- 3.23. **Buques Portacontenedores:** Aquéllos especialmente diseñados para transportar contenedores estándar según la normativa ISO, incluidos los contenedores de 10, 20, 40 y 45 pies, contenedores high-cube, contenedores open-top, contenedores refrigerados y de plataforma (para carga sobredimensionada).
- 3.24. **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.
- 3.25. **Handymax o Handy:** Buques de eslora de hasta 200 m. y puede cargar hasta 60.000 TPM. Debido a sus características, es un tipo **de buque** utilizado para cargas secas.
- 3.26. **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.
- 3.27. **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.
- 3.28. **TEUS:** Significa Twenty-Foot Equivalent Unit. Representa el volumen de un contenedor standard de 20 pies de largo. Se utiliza para representar la capacidad de carga de un buque portacontenedor.
- 3.29. **Hélice Transversal Proel (Bow Thruster):** Es un propulsor de proa que produce un empuje normal al plano de crujía del buque con el objeto de ayudar a girar el buque durante las maniobras de atraque, desatraque o cuando el buque opera a bajas velocidades. Abreviatura (**BT**).
- 3.30. **Hélice Transversal Popel (Stern Thruster):** Es un propulsor de popa que produce un empuje normal al plano de crujía del buque con el objeto de ayudar a girar el buque durante las maniobras de atraque, desatraque o cuando el buque opera a bajas velocidades. Abreviatura (**ST**).
- 3.31. **Buque con Hélice Transversal Proel (Bow Thruster) y Hélice Transversal Popel (Stern Thruster):** Buque que posee ambos propulsores. Abreviatura (**BST**).
- 3.32. **Buque bihélice:** Buque cuya propulsión se encuentra conformada por DOS (2) hélices y DOS (2) palas de timón. Abreviatura (**BH**).
- 3.33. **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**).
- 3.34. **Horario Diurno:** Se entenderá el comprendido luego del inicio del crepúsculo civil matutino y antes del fin del crepúsculo civil vespertino.

- 3.35. **Horario Nocturno:** Se entenderá el comprendido entre la finalización del crepúsculo civil vespertino y el inicio del crepúsculo civil matutino.
- 3.36. **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.**)
- 3.37. **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.**)
- 3.38. **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 monoboyas 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**.
- 3.39. **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**).
- 3.40. **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.
- 3.41. **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.
- 3.42. **Operación de bunker:** El bunkering es el **sistema de repostaje que permite a las embarcaciones rellenar sus depósitos de combustible utilizándose un buque tanque o cisterna**.
- 3.43. **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 alivianar su peso y ampliar el calado o el "top off" que es el proceso inverso donde buques de menor porte cargan a uno de mayor dimensión y le ceden la mercadería en varias operaciones
- 3.44. **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.
- 3.45. **Velocidad del buque:** Toda referencia a la velocidad del buque será la correspondiente a la que desarrolle con respecto al fondo.
- 3.46. **Tonelaje de peso muerto:** Es la medida para determinar la capacidad de carga, 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**).
- 3.47. **Sistema de Identificación Automática:** Es un sistema que permite la identificación y seguimiento de buques de forma automática, desde otros buques, aeronaves o estaciones costeras. En el lenguaje inglés las iniciales son AIS. Abreviatura (**SIA**).
- 3.48. **Radar:** Es un término que procede de un acrónimo inglés "*Radio detecting and ranging*" (**Detección y localización por radio**). Se trata de un sistema que, a través de radiaciones electromagnéticas, permite detectar la localización o la velocidad de un objeto. La noción de radar también se emplea para nombrar al aparato que aplica este sistema.

- 3.49. **Sistema de Posicionamiento Global:** Es un término que procede de un acrónimo inglés "*Global Positioning System*". Es un sistema que permite a un dispositivo receptor localizar su propia posición sobre la Tierra con una precisión de hasta centímetros (si se utiliza GPS diferencial), aunque lo común son unos pocos metros.

PARTE B

Puerto Mar del Plata

1. Disposiciones Generales

- 1.1. Para entrar, salir o efectuar movimientos portuarios, cualquiera sea la altura y tendencia de la marea, se deberá mantener un **(MSBQ)** de **0,60 m.**
- 1.2. Se prohíbe el cruce y/o el adelantamiento de buques en la boca de acceso al puerto.
- 1.3. Se prohíbe la navegación en el puerto con calado negativo a proa (roda fuera del agua).
- 1.4. La Prefectura local procederá al cierre del puerto cuando se de alguna de las siguientes condiciones:
 - 1.4.1. **Intensidad de viento sostenido superior a 43 Km/h.**
 - 1.4.2. **Visibilidad menor de 1.500 m.**, dentro o fuera de las escolleras.
 - 1.4.3. No obstante, podrá evaluarse 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. Zona de Fondeo

- 2.1. Los buques sólo podrán fondear al norte de la marcación 270° a la baliza Cabo Corrientes.
- 2.2. La Prefectura local podrá autorizar el fondeo de buques al sur de la marcación señalada en el punto 2.1. considerando las condiciones hidrometeorológicas y el tráfico de buques, siempre que dicho fondeo no interfiera con las maniobras para tomar la enfilación de entrada a puerto.

3. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

- 3.1. La asistencia de buque remolcadores (con o sin pasaje de cabo/s) a los buques que por sus características se encuentren obligados a su utilización en los movimientos de entrada, salida e interior de puerto, iniciarán o finalizarán en las siguientes posiciones extremas:
 - 3.1.1. Para los buques de entrada desde la escollera norte hasta el amarre.
 - 3.1.2. Para los buques de salida desde el sitio de amarre hasta la escollera norte.
- 3.2. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m. y hasta 120 m.** utilizarán **UN (1) (BR)** para sus maniobras de entrada y salida.

En caso de que los buques posean **(BT)** podrán prescindir del **(BR)** para sus maniobras de salida si se encuentran amarrados “proa afuera” de los sitios “**Posta del Inflamables**”, “**Dique de Ultramar**” y “**Espigón C**”.
- 3.3. Los buques de **eslora máxima superior a 120 m.** y hasta la máxima eslora permitida utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus maniobras de entrada y salida.

En caso de que los buques posean **(BT)** podrán prescindir de **UN (1) (BR)** para sus maniobras de salida si se encuentran amarrados “proa afuera” de los sitios “**Posta del Inflamables**”, “**Dique de Ultramar**” y “**Espigón C**”.

- 3.4. La Prefectura local podrá exigir el uso de remolcador a aquellos buques que por sus dimensiones máximas no estén obligados a hacer uso del mismo en la presente norma, pero que, dependiendo del sitio al que sea girado el buque, la cantidad de buques amarrados en la dársena y su relación con el espejo de agua disponible y las condiciones hidrometeorológicas reinantes, a fin de garantizar los estándares de seguridad de la navegación, de las personas, los buques, la carga, la instalación portuaria y la protección ambiental.

4. Disposiciones Particulares para Buques Pesqueros

- 4.1. Los buques pesqueros que presenten inconvenientes en el sistema de propulsión, gobierno y/o cualquier otro inconveniente que le impida desempeñar el buen gobierno del buque por sus propios medios acorde las buenas prácticas marineras, utilizarán **UN (1) (BR)** para su ingreso.
- 4.2. Los buques pesqueros con **eslora máxima inferior a 30 m.** que amarren en el **Muelle 10** o en el **Espigón N° 1**, podrán ingresar al puerto siendo remolcados por otro buque pesquero de una **eslora igual o superior 30 m.**
- 4.3. Cuando el buque pesquero remolcado tenga una **eslora máxima entre 30 m. y 50 m.**, utilizará como mínimo **UN (1) (BR)**.
- 4.4. Cuando el buque pesquero remolcado tenga una **eslora máxima superior a 50 m.**, utilizará como mínimo **DOS (2) (BR)**.

PARTE C

Puerto Quequén

1. Disposiciones Generales

- 1.1. Por "mar calmo" se interpreta a las alturas de olas no superiores a 0,50 m.
- 1.2. La visibilidad, la velocidad de viento y la periodicidad del tren de ola serán determinadas por la Prefectura Quequén, por los medios que considere más efectivos.
- 1.3. La "altura de ola" se refiere a la que se presenta sobre el eje del Canal Exterior. Los valores declarados por los capitanes y prácticos, así como los obtenidos de olígrafos u otros dispositivos, serán tomados como de referencia, pero no implican modo determinante de acción a seguir.
- 1.4. La **eslora máxima** admisible para ingresar a puerto será de **230 m.** mientras el canal de acceso tenga un **ancho de solera de 120 m.**, en caso de no mantenerse dicho ancho se disminuirá en 10 m. la eslora máxima permitida por cada 5 m. de disminución del ancho de solera del Canal. En caso de los Sitios de atraque en donde fueron otorgadas autorizaciones de amarre con márgenes de tolerancia preestablecido y/o de mayores dimensiones, serán respetados en tanto y en cuanto la Prefectura local considere que se encuentran dadas las condiciones de seguridad para su ingreso y egreso.
- 1.5. La Prefectura local podrá cerrar el puerto por:
 - 1.5.1. **Intensidad de viento superior a 49 Km/h.**
 - 1.5.2. **Visibilidad menor a DOS (2) millas náuticas.**
 - 1.5.3. No obstante, se permitirá el ingreso a puerto a aquellos buques que en relación con su porte con las condiciones hidrometeorológicas reinantes vean 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.
- 1.6. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**
 - 1.6.1. **Mar calmo u olas de hasta 0,50 m.:** Todo buque que navegue por el **Canal de Acceso y Áreas de aguas restringidas**, deberá dejar un **(MSBQ) de 0,30 m. con marea creciendo y 0,60 m. con marea bajando.** A tal fin, los calados máximos serán calculados teniendo en consideración los distintos factores y efectos evolutivos que incidan en su determinación, particularmente la velocidad del buque durante su navegación.
 - 1.6.2. **Altura de ola mayor a 0,50 m y hasta 1,80 m:** El **(MSBQ)** en el punto 1.6.1 se incrementará **0,10 m.** por cada **0,10 m.** de **altura de ola** que se exceda de los **0,50 m.**
- 1.7. Las maniobras de entradas o salidas en horas nocturnas quedarán supeditadas al correcto funcionamiento del sistema de balizamiento e iluminación portuaria.
- 1.8. Las dragas estarán eximidas del punto 1.5., siempre y cuando el capitán de estas considere que las condiciones hidrometeorológicas reinantes no condicionan el normal desarrollo de sus tareas. Informando de tal situación a la Estación Costera, a excepción de reducción de visibilidad (niebla).

2. Disposiciones particulares para la Seguridad de la Navegación para buques de eslora máxima superior a 80 m

- 2.1. **Prohibiciones Varias:** Se prohíbe el cruce o adelantamiento en el Canal de Acceso y en el Antepuerto a Rada.

2.2. Condiciones para las maniobras de entrada y salida:

- 2.2.1. En sus **maniobras de entrada y salida** los buques deberán hacerlo con **asiento positivo no mayor al 2 % de eslora**, manteniendo la **3/4 parte de la hélice sumergida**.
- 2.2.2. El **ángulo muerto de visibilidad** medido desde el puente será tal que permita ver la superficie del agua hacia la proa a una **distancia mínima de 400 m**.
- 2.2.3. Las maniobras de virado se harán preferentemente en la pileta de maniobra.
- 2.2.4. La velocidad será la mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque durante el ingreso y/o egreso a puerto.
- 2.2.5. **No se permitirá la entrada o salida** del puerto con intensidad de **viento superior 37 Km/h**.
- 2.2.6. Se permitirá el ingreso y/o salida del puerto con una **altura de ola de hasta 1,80 m**. con el **(MSBQ)** establecido en el punto 1.6 del presente agregado.
- 2.2.7. Se permitirá el ingreso y egreso de buques con una **altura de ola de hasta 2,10 m**. con un **(MSBQ)** adicional en función del calado máximo, que se sumará al establecido en el punto 1.6. y será equivalente al **10 % del calado** en la **entrada** y **5 %** en la **salida**.
- 2.2.8. Se permitirá el ingreso y egreso de buques con una **altura de ola** de hasta **2,40 m**. con un **(MSBQ)** adicional en función del calado máximo, que se sumará al establecido en el punto 1.6. y será equivalente al **20 % del calado** en la **entrada** y **15 %** en la **salida** para buques.
- 2.2.9. Se permitirá con **luz diurna el ingreso y egreso** de buques de **eslora máxima de hasta 140 m**. con una **altura de ola de hasta 2,70 m**. con un **(MSBQ)** adicional en función del calado máximo al establecido en el punto 1.6. y será equivalente al **20 % del calado**.
- 2.2.10. Las operaciones indicadas en los puntos 2.2.7., 2.2.8. y 2.2.9. estarán supeditadas a que el período de olas no supere los 8 segundos.

2.3. Condiciones para el amarre en los sitios:

- 2.3.1. Los buques deberán amarrar proa afuera, salvo disposición particular en contrario.
- 2.3.2. **Sitio N° 1:** Se permitirá el **amarre de buques en andana** cuya **sumatoria de mangas máximas no supere los 50 m**. Esto se aplicará también cuando se trate de buques de **eslora máxima menor a 80 m**.
- 2.3.3. **Sitio N° 6:** Se permitirá el **amarre de buques de eslora máxima superior a 180 m**. toda vez que se halle **amarrado proa afuera** y mantenga una **distancia no inferior a los 60 m. medidos desde su proa hasta la popa del buque amarrado** en los **Sitios 4/5**. El calado aéreo de los buques no podrá superar los 40 m. debido a la presencia de Cables Aéreos de Alta Tensión.

3. Limitaciones Operativas para buques pesqueros

- 3.1. Los buques clasificados como pesqueros, de acuerdo con el tipo de navegación establecida por el correspondiente Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación (C.N.S.N.), tendrán limitadas sus salidas del puerto cuando la altura de ola sea superior a los siguientes parámetros:
 - 3.1.1. Marítima de Altura: Sin restricciones.
 - 3.1.2. Marítima Costera: Sin restricciones.
 - 3.1.3. Rada o Ría: hasta CUATRO (4) m.
 - 3.1.4. Otros Buques: Los buques y las embarcaciones menores no clasificados como pesqueros, estarán regidos por normas o recomendaciones emitidas por la Prefectura Quequén para cada caso en particular.

4. Zona de Fondeo

- 4.1. Se autoriza el fondeo de buques en Rada del Puerto, determinada por la siguiente zona:
 - 4.1.1. Al NORTE, por una línea imaginaria paralela a la costa distante a CINCO (5) millas náuticas de la misma.
 - 4.1.2. Al SUR por el paralelo 38° 46' S.
 - 4.1.3. Al OESTE por el meridiano 058° 51'W.
 - 4.1.4. Al ESTE por el meridiano 058° 28' W.
- 4.2. No obstante, previa autorización de la Estación Costera de la Prefectura Naval Argentina, se permitirá el fondeo y/o espera de buques en forma transitoria a menos de CINCO (5) millas náuticas de la costa cuando obedezca a razones tales como el embarco/desembarco de tripulantes.

5. Zona de Remolque - Maniobra Obligatorio

- 5.1. La asistencia de los 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.
- 5.2. Los buques de **eslora máxima superior a 80 m. y hasta 100 m.**, utilizarán **UN (1) (BR)** para sus maniobras de entrada y salida.
- 5.3. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m.** y hasta la máxima permitida utilizarán **DOS (2) (BR)**, pudiendo accederse a las siguientes excepciones:
 - 5.3.1. Los buques de **eslora máxima hasta 140 m.** cuando se encuentren amarrados "**proa afuera**", podrán prescindir de **UN (1) (BR)** únicamente para sus maniobras de salida.
 - 5.3.2. Los buques de **eslora máxima superior a 140 m. y hasta 160 m.** que posean **(BT)** y se encuentren amarrados "**proa afuera**", podrán prescindir de **UN (1) (BR)** únicamente para sus maniobras de salida.

PARTE D

Complejo Portuario de la ría de Bahía Blanca

1. Disposiciones Generales

- 1.1. En el **interior del puerto** la **velocidad máxima** de los buques **no deberá ser superior a 6 Kts.**, a **excepción** de los buques **cuya velocidad mínima sea superior a dicho valor**, estando **condicionada a la no afectación de otros buques amarrados**.
- 1.2. **Margen de Seguridad Bajo la Quilla (MSBQ):**

Para navegar por los canales de la Ría de Bahía Blanca, se deberá guardar un **(MSBQ) no inferior al DIEZ POR CIENTO (10%)** del calado estático del buque.
- 1.3. En caso de **visibilidad reducida por niebla**, no se permitirá la salida de los buques amarrados en puerto, cuando **la misma sea inferior a 1.000 m.**

2. Zonas de Fondeo

- 2.1. El tiempo de uso de las zonas de fondeo, será el mínimo necesario, sin que éste implique riesgo alguno e injerencia negativa en la fluidez del tráfico del Canal Principal Bahía Blanca. Solo se permitirá la **tarea de bunker de un buque a la vez**, en cada fondeadero, y no se autorizará el fondeo de otros buques a la espera de carga de combustible, cuando un buque se encuentre en tareas de abastecimiento. Dichas operatorias podrán realizarse durante las 24 horas, bajo condiciones hidrometeorológicas favorables.

Los capitanes de los buques evaluarán desde el punto de vista de la seguridad y operatividad, debiendo suspender las mismas de forma inmediata hasta que las condiciones se reviertan, extremándose las medidas de seguridad durante las operaciones en horario nocturno.
- 2.2. La cantidad de buques asignados a cada zona de fondeo será establecida teniendo en cuenta la eslora promedio de los buques tipo panamax, el borneo al que se encuentran sometidos y un margen de seguridad no menor a **DOS (2) cables**, que deberá respetarse entre el borneo de un buque con otro.

El capitán y/o práctico deberá hacer un correcto uso de las zonas de fondeo, optimizando la utilización del espacio para que otros buques puedan fondear, así como también dejar un corredor seguro para facilitar el ingreso y/o egreso a las mismas.
- 2.3. Ante la eventualidad de que alguna de las zonas de fondeo sea utilizada por buques de menor porte, como por ejemplo buques pesqueros, **la Estación Costera evaluará y gestionará el espacio no utilizado por un buque tipo panamax**, tomando como regla que el mismo podrá ser ocupado por **DOS (2) buques** de menor porte.
- 2.4. Los buques que tengan previsto operar en las terminales "LOUIS DREYFUS LDC ARGENTINA S.A" y "PROFERTIL S.A.", tendrán condicionadas las operatorias de bunker cuando se encuentren buques Regasificadores / Metaneros amarrados en el muelle de la COMPAÑÍA MEGA S.A., teniendo prioridad para realizarlas en los fondeaderos "**CHARLIE**", "**DELTA**" y "**ECHO**".
- 2.5. **Zona de Fondeo "EXTERIOR":**
 - 2.5.1. Destinada con prioridad a los **buques que deban permanecer fondeados a espera de la asignación de giro u operatorias en rada del Sistema Portuario Bahía Blanca**, o que deban esperar liberación del Canal Principal Bahía Blanca, para continuar navegación. Sin perjuicio de lo expresado precedentemente, no surgen inconvenientes para que los buques, que, por su calado o condiciones hidrometeorológicas adversas, opten por fondear en zonas externas en proximidades de dicho fondeadero, fuera del canal de navegación y sin que esta situación entorpezca la ruta normal de navegación de los demás buques.

2.5.2. Se encuentra delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:

- 2.5.2.1. Latitud 39° 17' 00" S - Longitud 061° 36' 50" W.
- 2.5.2.2. Latitud 39° 17' 00" S - Longitud 061° 30' 00" W.
- 2.5.2.3. Latitud 39° 19' 59" S - Longitud 061° 32' 56" W.
- 2.5.2.4. Latitud 39° 19' 59" S - Longitud 061° 30' 00" W

2.6. Zona de Fondeo "ALPHA":

2.6.1. Destinada con prioridad a los **buques de entrada con giro confirmado y que deban fondear por regulación de tráfico y toma de prácticos**, así como también para buques en calidad de tránsito (buque que no tenga previsto operar en Terminales del Puerto Ingeniero White, Puerto Galván y/o Puerto Rosales), para las **operaciones de transbordo de tripulantes o pasajeros, carga de víveres/insumos y bunker**, debiéndose realizar esta última, de forma **no simultánea** con las demás. Se permitirá el fondeo, en un máximo total de **TRES (3) buques panamax**, así como también la permanencia de un buque proveedor de combustible para operatoria de bunker, debiendo abandonar el fondeadero al finalizar la misma. Los buques que utilicen este fondeadero dejarán un corredor libre no menor de 500 m. respecto al eje del canal y de DOS (2) cables entre sus radios de borneo.

2.6.2. Se encuentra delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:

- 2.6.2.1. Latitud 39° 04' 10'' S - Longitud 061° 48' 36'' W.
- 2.6.2.2. Latitud 39° 05' 12'' S - Longitud 061° 46' 29'' W.
- 2.6.2.3. Latitud 39° 06' 21'' S - Longitud 061° 46' 36'' W.
- 2.6.2.4. Latitud 39° 04' 52'' S - Longitud 061° 49' 12'' W.

2.7. Zona de Fondeo "BRAVO":

2.7.1. Destinada con prioridad a **buques de salida** que deban **fondear por regulación de tráfico, espera de marea y para buques Regasificadores/Metaneros** que se encuentren navegando de entrada o salida, para operaciones de transbordo de tripulantes o pasajeros, carga de víveres e insumos. Se permitirá el **fondeo de TRES (3) buques tipo panamax** como máximo. Los buques que utilicen este fondeadero dejarán un corredor libre no menor de 500 m. respecto al eje del canal y de DOS (2) cables entre sus radios de borneo. **No están permitidas las operaciones de bunker.**

2.7.2. Se encuentra delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:

- 2.7.2.1. Latitud 39° 03' 08'' S - Longitud 061° 50' 35'' W.
- 2.7.2.2. Latitud 39° 04' 06'' S - Longitud 061° 48' 42'' W.
- 2.7.2.3. Latitud 39° 04' 49'' S - Longitud 061° 49' 17'' W.
- 2.7.2.4. Latitud 39° 03' 42'' S - Longitud 061° 51' 05'' W.

2.8. Zona de Fondeo "CHARLIE":

2.8.1. Destinada con prioridad a **buques de eslora inferior a 180 m., que se encuentren de entrada y/o salida, esperando marea o ingreso a muelle previo giro asignado, incluidos los buques tanques cargados o en lastre, en espera de turno de atraque a las monoboyas de Punta Ancla y Punta Cigüeña. Estará también destinado a los buques que deban realizar** operaciones de transbordo de tripulantes o pasajeros, carga de víveres/insumos y bunker, debiéndose realizar esta última, de forma no simultánea con las demás. Se permitirá el fondeo de **TRES (3) buques tipo panamax** como máximo, así como también la permanencia de un buque proveedor de combustible para operatoria de bunker debiendo abandonar el fondeadero al finalizar la misma. Los buques que hagan uso de este fondeadero tendrán como zona de maniobra una franja de 500 m. de ancho situada al sur del área de fondeo, debiendo mantener un corredor libre de DOS (2) cables entre sus radios de borneo.

2.8.2. Se encuentra delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:

- 2.8.2.1. Latitud 38° 59' 04'' S - Longitud 061° 53' 56'' W.
- 2.8.2.2. Latitud 38° 59' 28'' S - Longitud 061° 54' 14'' W.
- 2.8.2.3. Latitud 39° 00' 17'' S - Longitud 061° 51' 06'' W.
- 2.8.2.4. Latitud 39° 00' 31'' S - Longitud 061° 51' 45'' W.

2.9. Zona de Fondeo “DELTA”:

2.9.1. Destinada con prioridad a **buques de eslora igual o superior a 180 m., que se encuentren de entrada o salida, esperando marea o ingreso a muelle previo giro asignado**, incluidos los buques tanques cargados o en lastre, en espera de turno de atraque a las monoboyas de Punta Ancla y Punta Cigüeña. Estará también destinada a los buques que deban realizar **operaciones de transbordo de tripulantes o pasajeros, carga de víveres/insumos y bunker**, debiéndose realizar esta última, de forma **no simultánea** con las demás. Se permitirá el fondeo de **TRES (3) buques tipo panamax** como máximo, así como también la permanencia de un buque proveedor de combustible para operatoria de bunker, debiendo abandonar el fondeadero al finalizar la misma. Los buques que utilicen este fondeadero dejarán un corredor libre no menor de 500 m. respecto al eje del canal y de DOS (2) cables entre sus radios de borneo.

2.9.2. Se encuentra delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:

- 2.9.2.1. Latitud 38° 58' 34'' S - Longitud 061° 55' 33'' W.
- 2.9.2.2. Latitud 38° 59' 07'' S - Longitud 061° 55' 47'' W.
- 2.9.2.3. Latitud 38° 59' 34'' S - Longitud 061° 54' 21'' W.
- 2.9.2.4. Latitud 38° 59' 00'' S - Longitud 061° 54' 02'' W.

2.10. Zona de Fondeo “ECHO”:

2.10.1. Destinada con prioridad para buques **Regasificadores/Metaneros y a buques de eslora igual o superior a 180 m., que se encuentren de entrada o salida, esperando marea o ingreso a muelle previo giro asignado, incluidos los buques tanques cargados o en lastre, en a espera de turno de atraque a las monoboyas de Punta Ancla y Punta Cigüeña. Estará también destinada a los buques que deban realizar operaciones de transbordo de tripulantes o pasajeros, carga de víveres/insumos y bunker**, debiéndose realizar esta última, de forma **no simultánea** con las demás. Se permitirá el fondeo de **TRES (3) buques tipo panamax** como máximo, así como también la permanencia de un buque proveedor de combustible para operatoria de bunker, debiendo abandonar el fondeadero al finalizar la misma. Los buques que utilicen este fondeadero dejarán un corredor libre no menor de 500 m. respecto al eje del canal y de DOS (2) cables entre sus radios de borneo.

2.10.2. Se encuentra delimitada por las siguientes coordenadas geográficas:

- 2.10.2.1. Latitud 38° 58' 34'' S - Longitud 061° 55' 33'' W.
- 2.10.2.2. Latitud 38° 59' 07'' S - Longitud 061° 55' 47'' W.
- 2.10.2.3. Latitud 38° 58' 04'' S - Longitud 061° 57' 19'' W.
- 2.10.2.4. Latitud 38° 58' 35'' S - Longitud 061° 57' 36'' W.

3. Zona de Remolque – Maniobra Obligatorio

3.1. 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 en la siguiente posición:

3.1.1. En las maniobras de entrada, en proximidades de la Baliza N° 2 del Canal de Ingeniero White.

3.1.2. En las maniobras de salida finalizarán cuando el buque pueda maniobrar por sus propios medios de manera segura para sí, el resto de los buques y las instalaciones portuarias.

- 3.1.3. Por razones de seguridad de la navegación, las posiciones de inicio y finalización de las maniobras de remolque podrán ser ampliadas a juicio del práctico de puerto interviniente, cuando las características del buque, del (BR) y las condiciones hidrometeorológicas reinantes así lo requieran, informando de tal decisión a la Estación Costera local.
- 3.1.4. Los buques remolcadores deberán ser del tipo **(ASD)** y en cualquier caso tendrán un **(BP) superior a 40 t.** y dispondrán de un cabo de remolque adecuado.

4. Puerto Ingeniero White

4.1. Muelle Luis Piedra Buena (D.E.B.A.):

- 4.1.1. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m. y hasta 150 m.** utilizarán **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**, pudiendo **prescindir** en sus **maniobras de salida** cuando se encuentren amarrados **“proa afuera”** y existan condiciones hidrometeorológicas favorables.
- 4.1.2. Los buques de **eslora máxima superior a 150 m. y hasta 225 m.** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada** y **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de salida**.
- 4.1.3. Los buques **de eslora máxima superior a 225 m.** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

4.2. Terminal ADM Agro S.A.:

- 4.2.1. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m. y hasta 150 m.** utilizarán **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**, pudiendo **prescindir** en sus **maniobras de salida** cuando se encuentren amarrados **“proa afuera”** y existan condiciones hidrometeorológicas favorables.
- 4.2.2. Los buques de **eslora máxima superior a 150 m. y hasta 225 m.** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada** y **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de salida**.
- 4.2.3. Los buques **de eslora máxima superior a 225 m.** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.
- 4.2.4. En caso de que se encuentre **amarrado un buque** en el Muelle de la Terminal Portuaria **Luis Piedra Buena**, se utilizará indefectiblemente **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

4.3. Terminal Bahía Blanca Muelle Central (Sitios 5, 6, 7 y 8):

- 4.3.1. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m. y hasta 130 m.** utilizarán **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.
Cuando el buque posea **(BT)**, se encuentre amarrado **“proa afuera”** y existan condiciones hidrometeorológicas favorables podrán **prescindir** del **(ASD)** en las **maniobras de salida**.
- 4.3.2. Los buques de **eslora máxima superior a 130 m. y hasta 160 m.** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.
Cuando el buque posea **(BT)**, se encuentre amarrados **“proa afuera”** y existan condiciones hidrometeorológicas favorables podrán **prescindir** de **UN (1) (ASD)** en las **maniobras de salida**.
- 4.3.3. Los buques **de eslora máxima superior a 160 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus maniobras de entrada y salida.

4.4. Terminal Bahía Blanca Muelle Norte (Sitio 9):

- 4.4.1. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m. y hasta 160 m.** utilizarán **UN (1) (ASD)** para sus maniobras de entrada y salida.

Cuando el buque posea **(BT)**, se encuentre amarrado **“proa afuera”** y existan condiciones hidrometeorológicas favorables podrán prescindir del **(ASD)** en las maniobras de salida.

4.4.2. Los buques de **eslora máxima superior a 160 m. y hasta 200 m.** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y UN (1) (ASD)** en las **maniobras de salida**.

4.4.3. Los buques de **eslora máxima superior a 200 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

4.5. Muelle CARGILL S.A.:

4.5.1. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m. y hasta 160 m.** utilizarán **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

Cuando el buque posea **(BT)**, se encuentre amarrado **“proa afuera”** y existan condiciones hidrometeorológicas favorables podrán **prescindir** del **(ASD)** en las maniobras de salida.

4.5.2. Los buques de **eslora máxima superior a 160 m. y hasta 200 m.** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y UN (1) (ASD)** en las **maniobras de salida**.

4.5.3. Los buques de **eslora máxima superior a 200 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

4.6. Muelle Carga General Ministro Carranza (Dársena de Pescadores, Sitios 17, 18, 19 y 20):

4.6.1. Los buques de **eslora máxima superior a 80 m. y hasta 100 m.** utilizarán **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

4.6.2. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m. y hasta la máxima eslora permitida** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y UN (1) (ASD)** en las **maniobras de salida**.

4.7. Muelle Multipropósito de Carga General, Contenedores y Graneles Sólidos PATAGONIA NORTE (Sitio 21):

4.7.1. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m. y hasta 160 m.** utilizarán **UN (1) (ASD)** para sus maniobras de entrada y salida.

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

4.7.3. Los buques que posean **(BT)** y deban utilizar **DOS (2) (ASD)**, previa autorización por parte de la Prefectura local, podrán prescindir de **UN (1) (ASD)** para sus maniobras de salida, si al momento de la zarpada se encontrasen amarrado **“proa afuera”** y con corriente de marea creciente, excepto cuando la intensidad de viento sea superior a 20 Kts.

5. Zona Cangrejales

5.1. Terminal PROFERTIL S.A.:

5.1.1. Los buques de **eslora máxima superior a 70 m. y hasta 160 m.** utilizarán **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

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

5.1.3. En caso de encontrarse **amarrado un buque en el muelle de la Terminal MEGA S.A.**, los **buques de eslora máxima superior a 100 m. y hasta la eslora máxima permitida** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para las **maniobras de entrada y salida**.

5.2. Muelle MEGA S.A.:

- 5.2.1. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m. y hasta 150 m.** utilizarán **DOS (2) (BR)** para sus **maniobras de entrada y UN (1) (BR)** para sus **maniobras de salida**.

En caso de que posean **(BT)** podrán **prescindir de UN (1) (BR)** para sus **maniobras de entrada**.

- 5.2.2. Los buques de **eslora máxima superior a 150 m. y hasta la eslora máxima permitida** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

Cuando los buques posean **(BT)**, podrán prescindir de **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de salida**, si al momento de la **zarpada** se encontrasen amarrado **“proa afuera”** y con **corriente de marea creciente**.

- 5.2.3. En todos los casos, cuando se encuentre un **buque amarrado** en la **Terminal PROFEERTIL S.A.**, se utilizarán **DOS (2) (ASD)** para las **maniobras de entrada y salida**, independientemente de los órganos auxiliares de gobierno que el buque posea.

5.3. Muelle LOUIS DREYFUS COMPANY ARGENTINA S.A. (LDC):

- 5.3.1. Los buques de **eslora máxima superior a 80 m. y hasta 100 m.** utilizarán **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

- 5.3.2. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m. y hasta 150 m.** **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

Cuando los buques posean **(BT)**, podrán **prescindir de UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de salida**, si al momento de la **zarpada** se encontrasen amarrado **“proa afuera”** y existan condiciones hidrometeorológicas favorables.

- 5.3.3. Los buques de **eslora máxima superior a 150 m. y hasta la eslora máxima permitida** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus maniobras de entrada y salida.

- 5.3.4. La totalidad de los buques que amarren deberán hacerlo **“proa afuera”**.

6. Puerto Galván

6.1. Sitio 1:

- 6.1.1. Los buques de **eslora máxima superior a 90 m. y hasta la máxima eslora permitida**, utilizarán **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

En el caso de encontrarse algún **buque amarrado** en los **sitios 2 o 3** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para dichas **maniobras de entrada y salida**.

6.2. Sitios 2/3 Viterra:

- 6.2.1. Los buques de **eslora máxima superior a 100 m. y hasta 130 m.** utilizarán **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida**.

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

Cuando los buques posean **(BT)**, podrán prescindir de **UN (1) (ASD)** para sus **maniobras de salida**, si al momento de la **zarpada** se encontrasen amarrado **“proa afuera”** y existan condiciones hidrometeorológicas favorables.

6.3. Sitios 5, 6 y 7:

6.3.1. Los buques de **eslora máxima superior a los 100 m. y hasta 230 m.** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus **maniobras de entrada y salida.**

6.4. Muelle Postas de Inflamables (Sitios 1, 2 y 3):

6.4.1. Los buques de **eslora máxima superior a 90 m. y hasta 150 m.** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus maniobras de entrada y **UN (1) (ASD)** sus **maniobras de salida.**

6.4.2. Los buques de **eslora máxima superior a 150 m. y hasta la eslora máxima permitida** utilizarán **DOS (2) (ASD)** para sus maniobras de entrada y salida. En caso de encontrarse amarrados **“proa afuera”** y con marea creciendo, podrán prescindir de **UN (ASD)** en las **maniobras de salida.**

6.4.3. Cuando se encontrase **amarrado un buque** en la **Posta 1** y se prevea la **zarpada** de otro de la **Posta 2** se utilizarán **DOS (2) (ASD).**

6.4.4. En circunstancias de que se encontrase **amarrado un buque** en la **Posta 2** y se prevea la **zarpada** de otro de la **Posta 3** se utilizarán **DOS (2) (ASD).**

7. Puerto Rosales

7.1. Monoboya Punta Ancla:

7.1.1. Los buques tanques que operen en la presente monoboya no deberán superar los máximos desplazamientos definidos en el Certificado de Seguridad en el Amarre.

7.2. Monoboya Punta Cigüeña:

7.2.1. Los buques tanques que operen en la presente monoboya no deberán superar los máximos desplazamientos definidos en el Certificado de Seguridad en el Amarre.