

Prefectura Naval Argentina

ORDENANZA MARITIMA N° 1/74

Buenos Aires, 21 de febrero de 1974.

REGLAMENTACION PARTICULAR DE BUQUES EN PUERTO

Visto lo establecido en el Capítulo 2 del Título 1 del REGINA VE (Decreto N° 4.516 del 16 de mayo de 1973) lo informado por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación; y

CONSIDERANDO:

Que de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto N° 172 del 31 de octubre de 1973, el día 2 de setiembre próximo entrará en vigor el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINA VE) fecha en la que quedará derogado el Digesto Marítimo y Fluvial.

Que si bien algunas disposiciones particulares de los puertos, contenidas en distintos capítulos del Digesto formarán parte del REGINA VE por el carácter general de sus normas, sin embargo, existen otras relativas a esta materia que sólo son aplicables para determinado puerto, lo que hace necesario, por razones de ordenamiento, unificarlas para su ágil conocimiento y observancia, previendo asimismo la forma de armonizar su contenido ateniendo a la evolución de la tecnología naviera;

Que en tal sentido, es aconsejable la publicación anticipada de las disposiciones lo que posibilitará a los distintos sectores interesados de la actividad naviera el conocimiento oportuno anterior a la fecha de entrada en vigor del Regina ve;

Por ello, y de acuerdo a lo previsto en el artículo 302.0102. del REGINA VE en el sentido que “las normas a que habrán de ajustarse los buques en cada puerto en particular serán establecidas por la Prefectura”.

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

D I S P O N E :

1° — Apruébanse los **reglamentos particulares**, de los siguientes **puertos**:

- Puerto de Buenos Aires** - Agregado N° 1.
- Puerto de la Bahía Blanca** - Agregado N° 2.
- Puerto La Plata** - Agregado N° 3.
- Puerto Quequén** - Agregado N° 4.
- Puerto Santa Fe** - Agregado N° 5.
- Puerto Mar del Plata** - Agregado N° 6.
- Puerto San Nicolás** - Agregado N° 7.
- Puerto San Isidro** - Agregado N° 8.
- Puerto Villa Constitución** - Agregado N° 9.
- Puerto Diamante** - Agregado N° 10.
- Puerto Madryn** - Agregado N° 11.

2° — Los reglamentos particulares mencionados en 1° entrarán en vigor el día 2 de setiembre del

corriente año, fecha en la cual quedarán derogadas las ordenanzas marítimas N° 13 y 19 de 1957; 6 de 1960; 48 de 1968; 10 y 38 de 1969; 14 de 1970; 23, 24 y 27 de 1971; 20 y 24 de 1972 y 2 de 1973.

3° — Toda modificación a los citados reglamentos particulares o la incorporación de otros, se hará mediante agregados a la presente.

4° — Por Secretaría General, procédase a la publicación y distribución de la presente Ordenanza Marítima.

(Expte. D-1.328-c/v-974).
8257, UWI N° 1/974.

PUERTO DE BUENOS AIRES

1. Uso obligatorio del remolque-maniobra.

- 1.1. En los movimientos de entrada, salida e interior de puerto los buques no exceptuados en el punto 2. deberán usar dos remolcadores.
- 1.2. Tanto en el canal sur como en el canal norte, o los lugares extremos donde en condiciones normales se deben tomar o largar los remolques, serán los siguientes:
 - 1.2.1. Los buques de entrada tomarán los remolques en el kilómetro 3.
 - 1.2.2. Los buques de salida largarán el remolque de proa en el kilómetro 2 y serán asistidos por el remolcador de popa hasta el kilómetro 1.
- 1.3. Toda vez que se utilicen más remolcadores que los obligatorios mencionados en el punto 1.1., el práctico actuante deberá labrar Exposición ante la División Navegación y Registros Portuarios, dentro de las veinticuatro (24) horas de finalizado su servicio. Independientemente de la Exposición mencionada se adelantará la información al CONTRASE BUENOS AIRES con anterioridad a la zarpada o inmediatamente después del amarre del buque, según corresponda.
- 1.4. Tanto en las declaraciones de entrada como en las de salida se hará contar la cantidad de remolcadores utilizados o a utilizar en dichos movimientos. **(Punto 1. Corresponde el texto al V.R. N° 11/85).**

2. Exenciones en el uso de remolcadores.

- 2.1. Los buques de bandera argentina, cuya eslora máxima no exceda de 60 mts., tanto para sus entradas, salidas y movimiento interior de puerto. Los mayores de 60 mts. hasta 100 mts., deberán maniobrar con un remolcador, y con dos remolcadores los de esloras máximas mayores de 100 mts.
- 2.2. Los buques argentinos areneros de hasta 60 mts. de eslora máxima, debiendo maniobrar con un remolcador los que excedan esa eslora y hasta 100 mts. Utilizarán dos remolcadores los mayores de 100 mts.
- 2.3. Los buques de hasta 110 mts. de eslora, que posean hélice transversal proel de potencia no menor de 230 Kw. y los de hasta 150 mts. de eslora con hélice transversal proel no menor de 400 Kw. quedan autorizados a efectuar sus entradas, salidas y movimientos de interior de puerto con un solo remolcador siempre que:
 - 2.3.1. Los sitios de amarre sean:
 - Dársena Norte lado oeste y sur.
 - Dársena "A", "B" y "C" excepto cabeceras.
 - Dársena "D".
 - Espigones 2do., 3ro. y 4to.
 - Espigón 5to. siempre que entre de proa o salga de proa y no haya buque amarrado en el sitio frente a la baliza de la escollera de entrada.
 - Dársena Sur, siempre que entre de proa o salga de proa.
 - 2.3.2. Que la hélice proel funcione correctamente y con la inmersión apropiada.
 - 2.3.3. La visibilidad sea normal y los vientos que no superen los 25 Km/hora, parámetros que serán medidos por la Estación Costera Buenos Aires.
 - 2.3.4. Que no interfieran la maniobra de otros buques y que cuenten con espejos de agua suficientes para navegar y maniobrar con seguridad en el puerto.
- 2.4. Los buques argentinos de hasta 76 mts. de eslora máxima, que operen en el Dock Sud y Dársena de Inflamables, están exentos del uso de un remolcador para sus maniobras de entrada y movimientos interiores de puerto; y de los dos remolcadores para sus salidas si se hallan amarrados proa afuera, cuando el viento no exceda de 25 Km/horarios.
 - Los de menos de 50 mts. de eslora máxima están exentos de los dos remolcadores.
- 2.5. Los buques argentinos de hasta 95 mts. de eslora que posean dos máquinas y dos hélice que

- operen en el Dock Sud y Dársena de Inflamables, están exentos del uso de un remolcador para sus salidas si se hallan amarrados proa afuera cuando el viento no exceda de 30 Km./horarios.
- 2.6. Los buques argentinos de hasta 105 mts. de eslora que posean sistema propulsor transversal proel que operan en el Dock Sud y Dársena de Inflamables, están exentos del uso de un remolcador para sus salidas si se hallan amarrados proa afuera cuando el viento no exceda de 30 Km./horarios.
- 2.7. Cuando existan limitaciones de viento en los movimientos, estos valores serán medidos por la Estación Costera Buenos Aires. (**Texto punto 2 corresponde a V.R. 28**)

3. Disposiciones particulares sobre la seguridad de la navegación.

3.1. (Derogado por V.R. 24/88.)

- 3.2. La máxima velocidad con que pueden navegar los buques, en ambos canales, desde el Km. 15 hasta el 1, o viceversa, será de 14 kilómetros por hora, excepto al pasar cerca de dragas que operen en aquéllos, oportunidad en que será disminuida en todo lo posible sin riesgo para el buque o terceros.
- 3.3. En el interior del puerto la velocidad máxima será de 6 Km. por hora.
- 3.4. Los buques que naveguen en el mismo sentido en los canales de acceso y en el interior del puerto, no podrán pasarse uno al otro debiendo mantenerse a una distancia de 200 mts., como mínimo, los de navegación fluvial y de 1.000 mts. los de navegación marítima. Los remolcadores están exentos de esta disposición, solamente en los canales, cuando naveguen solos y éstos estén expeditos.
- 3.5. En el Canal de Acceso Norte se prohíbe el cruce de buques que calen más de 7,3 m. (24´) entre los Km. 0,9 y 2 durante el día y entre los Km. 0,9 y 5 durante la noche. A estos efectos el buque que deba salir se aguantará amarrado o en el Antepuerto Norte hasta que el buque que entra haya dejado libre el paso. La Jefatura del Puerto de Buenos Aires dispondrá señales, marcas y luces necesarias para el cumplimiento de esta disposición.
- 3.6. Queda prohibido el tránsito de buques por las esclusas, cuando no estando el río en creciente, su calado sea mayor de la profundidad del agua menos diez centímetros, en cualquiera de aquellas. Las marcas y luces necesarias para la regulación del tránsito por las esclusas serán dispuestas por la Jefatura del Puerto.

4. Disposiciones varias.

- 4.1. Los buques atracados en la Dársena "A" próximos a los extremos de ambos espigones, harán retirar con la anticipación suficiente, cualquier embarcación que se halle operando a su costado, cuando se le dé aviso de la entrada o salida, a o de la misma Dársena de buques de 180 mts. o más de eslora. El aviso correspondiente estará a cargo de la Jefatura del Puerto de Buenos Aires con una antelación no menor de 12 horas con respecto a la entrada, o salida, anunciada.
- 4.2. El funcionamiento de los puentes será coordinado por la Jefatura del Puerto con las autoridades competentes nacionales o provinciales.

5. Embarcaciones de transbordo de carga que operan al costado de los buques de ultramar. Se entiende que, en una andana, el buque amarrado al muelle está en primera andada y el que está amarrado al costado, del lado de afuera, está en segunda andada.

- 5.1. En las dársenas y diques, las chatas, lanchas o barcas, que deban operar al costado de un buque de ultramar, podrán hacerlo a lo largo de él, siempre que no se sobrepasen la proa y la popa del buque amarrándose a él sólo en segunda andada.
- 5.2. Estas embarcaciones, mientras se encuentren amarradas en andana, mantendrán personal a la orden, habilitado para realizar movimientos con el objeto de facilitar las maniobras de los buques de ultramar.

- 5.3. Apenas finalizada la maniobra de transbordo de carga, deberán abandonar el costado del buque, amarrando en el lugar donde sean giradas o permaneciendo fondeadas o amarradas en

el lugar asignado, en espera de ser giradas. A este efecto, las embarcaciones que se encuentren cargadas o vacías esperando para operar amarradas a muelle o a un buque de ultramar, podrán amarrar o fondear en el antepuerto, dentro de los límites fijados en la O.M. N° 14/71. **(14/71 derogada)**.

En los diques se habilitan los muelles del Dique 3, ribera Este, extremo Sur (ex Molinos Río de la Plata) y la Ribera Este del Dique 2. Eventualmente podrán ser utilizados los muelles autorizados por la Administración del Puerto, cuando se encuentren fuera de actividad.

- 5.4. Cuando un buque deba efectuar maniobras en una cabecera de dársena o en un sitio contiguo del muelle perpendicular a ella y, en un sitio recíprocamente inverso a la del primero, hubiera otro buque a cuyo costado se encuentren operando embarcaciones, éstas deberán suspender la carga o descarga con suficiente anticipación y efectuar los movimientos necesarios para permitir las maniobras de aquél.
- 5.5. Sin perjuicio de la multa que corresponda, de acuerdo con lo previsto en el artículo 302.9901, del Régimen de la Navegación Marítima Fluvial y Lacustre –REGINAVE–, las embarcaciones que injustificadamente permanezcan en dársenas o diques fuera de los lugares asignados en el punto 5.3., no realizando operaciones específicas, sin personal o se encuentren virtualmente abandonadas, serán trasladadas a la zona Ríachuelo formulándose a sus responsables los cargos por remolque y otros si correspondieran.

6. SIN EFECTO ART. 5 BIMM. 7/84.

7. Normas para las entradas y salidas de buques por el canal Sur, dársena para propaneros, antepuerto Sur, dársenas del este, dársena de inflamables, Dock Sur Riachuelo, dársena sur y diques.

7.1. MEDIDAS DE CARACTER GENERAL.

- 7.1.1. Los buques que por su calado deban regular su entrada o salida acorde con la altura de las aguas, tienen prioridad sobre aquellos a los que tal condición no les fuera indispensable. A estos efectos el CONTRASE asignará a pedido de los buques, los turnos de entrada o salida. Estos pedidos se harán por Radiotelefonía en MAF/FM, y en caso de que un buque no posea tal equipo lo hará radiotelegráficamente al Pontón Intersección, si entra y a la Prefectura de Dock Sud si sale, utilizando mensajero. Las dependencias mencionadas lo retransmitirán por el medio más rápido al CONTRASE.
- 7.1.2. El CONTRASE coordinará los movimientos de los buques mencionados en el párrafo 7.1.1. anterior de manera de impedir el cruce de éstos entre el Km. 1 del Canal Sur y el Km. 11 del Canal de Acceso. A estos efectos, el buque que salga o que efectúe movimiento en el interior del puerto, regulará su zarpada, pudiendo aguantarse en la Dársena de Maniobras, o en el antepuerto, o frente a la Dársena de Inflamables, evitando de esta forma el cruce con el buque que entre, entre los límites fijados.
- 7.1.3. Los buques mencionados en 7.1.1. a los que el CONTRASE no haya asignado turno aguantarán hasta que se les informe que pueden efectuar el movimiento.
- 7.1.4. Los buques cuyo calado sea de 4,27 m. (14´) o menos, saldrán del canal evitando el cruce o el adelantarse a buques que estén obligados a navegar por dentro del mismo.
- 7.1.5. Las comunicaciones radiotelefónicas con los buques extranjeros se harán por intermedio de los Prácticos o Baqueanos a menos que el personal de abordaje hable castellano. Todo el personal que utilice los equipos, empleará el procedimiento radiotelefónico y la tabla alfabética del Código Internacional de Señales en vigor.
- 7.1.6. Los buques de pasajeros con horario fijo y los que tienen asignado privilegio de paquete postal, que utilicen el Canal Sur, tienen prioridad sobre los buques de carga mencionados en 7.1.1. cuando, por su calado, se hallen en iguales condiciones que éstos.

Ag. 1 – Ord. 1-74

- 7.1.7. En el Dock Sur, Dársena de Inflamables, Central Costanera y Dársena de Propaneros, todos los buques están obligados a amarrar con proa afuera por razones de seguridad.
- 7.1.8. Los Armadores o Agentes Marítimos comunicarán al CONTRASE con no menos de 12 horas

de anticipación las entradas o salidas de buques que deban navegar por el Canal Sur. Asimismo los buques que tengan más de 4,27 m. (14') de calado solicitarán a la Prefectura Dock Sur con la misma anticipación, autorización para amarrar chatas, pontones, artefactos surtos, aclarando el tipo y lapso de la operación, naturaleza de la carga y manga de los mismos.

7.2. **MEDIDAS ESPECIALES.**

7.2.1. **Durante la noche.**

7.2.1.1. Queda prohibida la entrada a Dock Sur y a la Dársena de Inflamables, de buques con una manga superior a 28 metros.

7.2.1.2. Los buques con una manga de hasta 22 m. tendrán un calado tal que, en el momento de pasar sobre la determinante del Canal Sur, lo hagan con un margen de por lo menos 0,60 m. de agua bajo la quilla en bajante y 0,30 m. en creciente. Los de más de 22 m. de manga tendrán un margen de 0,90 m. en bajante y 0,40 m. en creciente.

7.2.2. **Durante el día.**

Queda prohibida la entrada a Dock Sur y a la Dársena de Inflamables, de buques con una manga superior a 32 m.

7.3. La Prefectura Dock Sur adoptará las siguientes medidas de seguridad:

7.3.1. No permitirá el amarre de buques o embarcaciones en la Primera Sección del Dock Sur ribera Este hasta el Dique de Maniobras inclusive, mientras dura la maniobra de un buque de más de 18 m. de manga que salga o entre de, o a, dicho Dock.

7.3.2. No permitirá que operen embarcaciones en andana, en la Primera Sección ribera Oeste, mientras dura la maniobra de buques de más de 18 m. de manga que entren o salgan del Dock Sur. Tampoco permitirá en dicho sitio la permanencia de buques en desarme o fuera de servicio.

7.3.3. Hará despejar con suficiente antelación la ribera Este de la Primera Sección, en las circunstancias indicadas en 7.1. y 7.2. del presente artículo.

7.3.4. Cuando se encuentre amarrado un buque en la ribera Este de la Segunda Sección, muelle R., cuya manga sea de 18 m o mayor y, simultáneamente, en la ribera opuesta haya buques o embarcaciones amarradas entre la prolongación de las calles Sargento Ponce y J. P. Angulo, deberá hacer despejar este último tramo del muelle con suficiente anticipación siempre y cuando el buque que entra esté girado a los muelles E y H.

7.3.5. A los efectos de prevenir cortes o averías en las amarras y en los elementos auxiliares de la carga o descarga, tales como tubos, mangueras etc., los buques surtos deberán reforzar el número de amarras y mantener cada una de ellas con la debida tensión durante todo el tiempo que dure su permanencia en el puerto, muy especialmente aquellos buques que operen con inflamables.

7.3.6. No permitirá el amarre de buques en andana, cuando la suma de las mangas supere los 28 m.

7.3.7. No permitirá el amarre de más de dos buques en la Dársena de Propaneros.

7.4. Los límites establecidos en la presente ordenanza, serán modificados mediante aviso a los navegantes, cuando sufran alteraciones las profundidades, el ancho de los canales o ambos con motivo de dragados u otras circunstancias.

Ag. 1 – Ord. 1-74

Corresponde al Agregado N° 1 a la Ordenanza Marítima N° 1/74.

**NORMAS TRANSITORIAS DE NAVEGACION PARA LOS BUQUES
QUE OPERAN EN LA DARSENA “F” DEL PUERTO DE BUENOS AIRES**

Visto lo informado en el presente expediente y lo propuesto por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, y

CONSIDERANDO:

Que el continuo embancamiento de la Dársena F de Puerto Nuevo del Puerto de Buenos Aires producido por deficiencias en las terminales de descarga de arena que operan en la ribera S. O. ha llegado a límites incompatibles con las actividades que en ella se realizan;

Que por tal motivo han ocurrido varaduras y colisiones de buques cuya responsabilidad recae “prima facie” al escaso margen de seguridad que toman los capitanes y patrones no obstante la reglamentación vigente, los elementos de juicio puestos públicamente a su disposición y la responsabilidad inherente al ejercicio de sus cargos;

Que en el caso de los convoyes de empuje las maniobras que en dicha Dársena se efectúan han llegado a los extremos indicados en el Art. 302.0305. (inciso a), subincisos b) y c) del apartado 3) del REGINAIVE;

Que hasta tanto, por obras de dragado, se normalicen las profundidades de la mencionada Dársena, es imprescindible dictar normas para prevenir la repetición de los accidentes de navegación registrados;

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE:

1° — **Todo buque que entre, salga o efectúe movimientos en la Dársena “F”** del Puerto de Buenos Aires tendrá un calado tal que debajo de su quilla quede un margen mínimo de agua de 0,3 m. (1 pie) en la determinante del recorrido cualquiera sea la tendencia y la altura del río. Para ello tendrá en cuenta además del estado de la carga (calado) la velocidad límite propia, que provoca el aumento de calado; y los siguientes elementos de juicio:

- a) El Boletín Fluvial que corresponda que emite la Dirección Nacional de Obras Portuarias y Vías Navegables.
- b) Copia del último plano de relevamiento de la misma autoridad mencionada en a).

2° — Los buques areneros podrán continuar atracando de popa a condición que viren sobre el ancla reduciendo al mínimo su traslado horizontal y posteriormente acercarse a la ribera S.O. cobrando los cabos de popa y filando el ancla. Evitarán quedar varados a cuyo fin irán acercándose al muelle a medida que se descargue la arena.

- 3° — Los convoyes de empuje podrán salir o entrar con el convoy armado a condición que:
- 3.1. No deban virar dentro de la Dársena antes del atraque o después de desatracar, sino entrar y atracar o desatracar y salir con rumbo directo.
 - 3.2. No haya un buque arenero varado que no deje libre un espacio de canal de cincuenta (50) metros por lo menos, como lo prescribe el Artículo 302.0604. del REGINAIVE. En caso que esta condición no se cumpla el convoy deberá virar o ser desarmado antes de entrar a la Dársena o armado después de salir de ella.

Ag. 1 – Ord. 1-74

4° — Todos los buques durante los movimientos tendrán apostados sondadores provistos de sondas de mano que faciliten la ubicación de las zonas más profundas, aún cuando posean sondas ecoicas o ultrasónicas.

(Expte. J-1.198-c/v-977).
8257, LCI N° 4/977.

Buenos Aires, 11 de abril de 1977.

Pedro Antonio Santamaría
Contraalmirante
Prefecto Nacional Naval

Ag. 1 – Ord. 1-74

PUERTOS DE BAHIA BLANCA

1. Para los **movimientos de entrada, salida o entre sitios de amarre de un mismo puerto**, los buques de propulsión mecánica **cumplirán las siguientes disposiciones:**
 - 1.1. **PUERTO INGENIERO WHITE.**
 - 1.1.1. Los buques de más de 500 toneladas y de hasta 1.000 toneladas cuando naveguen de popa utilizarán un (1) remolcador.
 - 1.1.2. Los buques de más de 1.000 toneladas y de hasta 3.000 toneladas, cuando naveguen de proa utilizarán un (1) remolcador; si lo hacen de popa utilizarán dos (2) remolcadores.
 - 1.1.3. Los buques de más de 3.000 toneladas utilizarán dos (2) remolcadores.
 - 1.1.4. Disposiciones particulares para los buques girados a los sitios exteriores del muelle de hierro.
 - 1.1.4.1. Los buques de hasta 10.000 toneladas están eximidos de la obligación de tomar remolcadores.
 - 1.1.4.2. Los buques de más de 10.000 toneladas y de hasta 15.000 toneladas utilizarán un (1) remolcador.
 - 1.1.4.3. Los buques de hasta 15.000 toneladas utilizarán dos (2) remolcadores.
 - 1.2. **PUERTO GALVAN.**
 - 1.2.1. Los buques de más de 1.000 toneladas y de hasta 3.000 toneladas utilizarán un (1) remolcador. Están eximidos de esta obligación los buques amarrados proa afuera en sus movimientos de salida.
 - 1.2.2. Los buques de más de 3.000 toneladas utilizarán dos (2) remolcadores. Los que se encuentren amarrados proa afuera utilizarán un (1) remolcador en sus movimientos de salida.
 - 1.2.3. Disposiciones particulares para los buques que operen en la posta de inflamables.
 - 1.2.3.1. Los buques de bandera argentina de hasta 400 toneladas y los de bandera extranjera de hasta 100 toneladas están eximidos de la obligación de utilizar remolcadores. Los buques de bandera extranjera de más de 100 toneladas y de hasta 400 toneladas utilizarán un (1) remolcador.
 - 1.2.3.2. Los buques de mas de 400 toneladas y de hasta 3.000 toneladas utilizarán un (1) remolcador, cuando naveguen de proa y dos (2), cuando lo hagan de popa.
 - 1.2.3.3. Los buques de más de 3.000 toneladas utilizarán dos (2) remolcadores.
2. **DISPOSICIONES GENERALES.**
 - 2.1. Está prohibida la operación de buques de eslora máxima superior a 230 metros.
 - 2.2. Durante los movimientos se mantendrá un margen de seguridad bajo la quilla de 0,30 metros.
 - 2.3. La velocidad máxima permitida en el interior de los puertos, es de 6 Km. por hora.
 - 2.4. La Prefectura local queda facultada para dictar las normas particulares o complementarias de las presentes, que las características de la zona, en concordancia con las necesidades operacionales portuarias aconsejen, así como también la consideración de todo caso de fuerza mayor que requiera una medida de excepción.
3. **ZONAS DE FONDEO.**

Se establecen las siguientes zonas de fondeo para el puerto y ría de Bahía Blanca.

 - 3.1. Zona de fondeo "ALFA" delimitada por las coordenadas.

a) Lat. 39° 04' 10" S	c) Lat. 39° 06' 21" S
Long. 61° 48' 36" W	Long. 61° 46' 36" W
b) Lat. 39° 05' 12" S	d) Lat. 39° 04' 52" S
Long. 61° 46' 29" W	Long. 61° 49' 12" W

Los buques que utilicen este fondeadero dejarán un corredor libre no menor de 500 metros con respecto al eje del canal.

3.2. Zona de fondeo "BRAVO", delimitada por las coordenadas:

- | | |
|------------------------|------------------------|
| a) Lat. 39° 03' 08'' S | c) Lat. 39° 04' 49'' S |
| Long. 61° 50' 35'' W | Long. 61° 49' 17'' W |
| b) Lat. 39° 04' 06'' S | d) Lat. 39° 03' 42'' S |
| Long. 61° 48' 42'' W | Long. 61° 51' 05'' W |

Los buques que utilicen este fondeadero dejarán un corredor libre no menor de 500 metros con respecto al eje del canal.

3.3. Zona de fondeo "CHARLIE", delimitada por las coordenadas:

- | | |
|------------------------|------------------------|
| a) Lat. 38° 59' 06'' S | d) Lat. 39° 01' 24'' S |
| Long. 61° 53' 54'' W | Long. 61° 48' 24'' W |
| b) Lat. 38° 59' 30'' S | e) Lat. 39° 01' 48'' S |
| Long. 61° 54' 12'' W | Long. 61° 48' 42'' W |
| c) Lat. 39° 00' 18'' S | |
| Long. 61° 51' 06'' W | |

Los buques que utilicen este fondeadero tendrán como zona de maniobra la franja de 500 metros de ancho situada al sur del área de fondeo.

3.4. Zona de fondeo "DELTA", delimitada por las coordenadas:

- | | |
|------------------------|------------------------|
| a) Lat. 38° 58' 18'' S | c) Lat. 38° 59' 24'' S |
| Long. 61° 56' 00'' W | Long. 61° 54' 12'' W |
| b) Lat. 38° 59' 00'' S | d) Lat. 38° 58' 48'' S |
| Long. 61° 54' 00'' W | Long. 61° 56' 12'' W |

3.5. La zona de fondeo "BRAVO" será utilizada únicamente por los buques de salida con calado superior a 10 metros. La zona de fondeo "DELTA" está reservada para aquellos buques con calado superior a 10 metros que no pueden trasponer el Canal del Toro por razones mareológicas, y para buques tanques cargados con 10 metros o más de calado en espera de turno de atraque a las monoboyas de Punta Ancla y Punta Cigüeña.

(Texto Agregado 2 corresponde al V.R. N° 20.).

Ag. 2 – Ord. 1-74
V.R. N° 20.

PUERTO DE LA PLATA

1. **Generalidades.**

A los efectos de la aplicación de las disposiciones del presente reglamento y, de acuerdo a la toponimia empleada en el Derrotero Argentino - Parte I, entiéndase por:

- 1.1. Canal de Acceso: Desde su boca de entrada (Km. 7,700) hasta Cuatro Bocas.
- 1.2. Río Santiago: Desde Cuatro Bocas hasta Puerto Rocca.
- 1.3. Gran Dock: Desde Cuatro Bocas hasta Dársena de Maniobras inclusive.

2. **Remolques obligatorios.**

Para las entradas o salidas, todos los buques no eximidos en 3. deberán tomar o largar los dos remolcadores obligatorios, en el Canal de Acceso, en el trayecto entre el Semáforo y Cuatro Bocas. **(Punto 2 texto según V.R. N°29/89)**

3. **Exenciones en la utilización de remolcadores.**

- 3.1. Los buques menores de 50 metros de eslora.
- 3.2. Los buques areneros argentinos que no superen los 80 metros de eslora que no operen en el Gran Dock.
- 3.3. Los buques argentinos de hasta 76 metros de eslora, están exentos de un remolcador para sus entradas y movimientos interiores, y de los dos remolcadores para las salidas, si están proa afuera, cuando el viento no exceda de los 25 Km/horarios.
- 3.4. Los buques argentinos de hasta 95 metros de eslora que posean dos máquinas y dos hélices, están exentos del uso de un remolcador para la salida, si se hallan amarrados proa afuera, cuando el viento no exceda de 25 Km/horarios.
- 3.5. Los buques argentinos de hasta 105 metros de eslora que posean sistema impulsor transversal proel, están exentos del uso de un remolcador para la salida, si se hallan amarrados proa afuera, cuando el viento no exceda de 25 Km/horarios.
- 3.6. Cuando existan valores de viento limitantes para las operaciones, éstos serán fijados por la Estación Costera local. **(Punto 3 texto según V.R. N° 29/89)**

4. **Disposiciones para la seguridad de navegación en todo el puerto.**

- 4.1. Sólo podrán operar buques de hasta 215 metros de eslora o 30 metros de manga. Durante los movimientos se mantendrá un margen mínimo de seguridad, bajo la quilla, de 0,30 metros, en todo momento.
- 4.2. Se prohíbe la navegación con visibilidad menor de 1.000 metros o con velocidad de viento superior a 50 Km/h.
- 4.3. Se prohíbe el cruce o adelantamiento entre buques que superen una eslora de 60 metros o una manga de 9 metros.
- 4.4. Todo movimiento de buques de más de 35 metros de eslora, o de convoyes de remolque o de empuje con una longitud total que supere esa medida, en el interior del puerto, o entre éste y la rada, o viceversa, será previamente autorizado y regulado por la Prefectura La Plata.
- 4.5. Normas particulares para buques de eslora igual o superior a 190 metros: sólo podrán efectuar movimientos en el puerto, cuando se cumplan las siguientes condiciones:
 - 4.5.1. En horas diurnas (*); que la visibilidad sea mayor de 1.500 metros o que la velocidad del viento no exceda de 35Km/h.
 - 4.5.2. En horas nocturnas: que la visibilidad sea mayor de 2.000 metros o que la velocidad del viento no exceda de 25 Km/h.
 - 4.5.3. Deberán utilizar remolcadores que tengan, individualmente, una potencia propulsora no inferior a 820 C.V.E.
- 4.6. Cuando existan razones de fuerza mayor, la Prefectura La Plata podrá autorizar movimientos de buques en el puerto, aún cuando ello signifique apartarse de las normas de este reglamento, excepto en la limitación de la eslora a 215 metros que, en ningún caso podrá ser excedida.

5. **Disposiciones particulares para buques que operen en la Gran Dock.**
- 5.1. Siempre que sea factible, se amarrará el buque con su proa orientada hacia el Canal de Acceso, a fin de facilitar una rápida zarpada, en caso de siniestro. Los buques petroleros que no pudieran cumplir esta medida de seguridad serán girados, preferentemente, a las tomas más próximas a Cuatros Bocas.
- 5.2. **DEROGADO POR EL V.R. 31/92.**
- 5.3. Cuando se efectúen movimientos de buques de eslora superior a 175 metros o calado mayor de 6,7 metros y navegando de popa, la Prefectura La Plata verificará que, en los muelles de ambas riberas, en la zona del Frigorífico Armour, no se encuentren amarradas embarcaciones que tengan una manga superior a 5 metros. Si las hubiera, dispondrá sus movimientos con la anticipación suficiente, para que los muelles queden libres.
- 5.4. Se prohíbe el atraque al costado de buques tanques, excepto cuando se trate de remolcadores o embarcaciones destinadas a recibir lastre o efluentes provenientes de limpieza de tanques, o para suministrar vapor.
- 5.5. Se prohíben las operaciones de desgasificación de buques y de lavado de tanques. Tampoco se podrán efectuar reparaciones en caliente, sin la autorización previa de la Prefectura local.
- 5.6. En la Dársena de Maniobras sólo podrán virar buques de eslora inferior a 175 metros.
- 5.7. Los buques propulsados por turbinas, de esloras mayores de 140 metros destinados al Gran Dock, que lo dejen, no podrán virar, en horas nocturnas, en la Dársena de Maniobras ni en Cuatro Bocas.
- 5.8. Los buques que hayan finalizado sus maniobras de carga o de descarga de hidrocarburos, en sus tanques de carga, deberán abandonar de inmediato el puerto.
6. **Disposiciones particulares para la navegación en el Río Santiago.**
- 6.1. Se prohíbe la navegación, en horas nocturnas, a buques de eslora superior a 160 metros.
- 6.2. En todo momento se mantendrá un margen mínimo de seguridad, bajo quilla, de 0,60 metros (2')
- 6.3. Los buques que naveguen o maniobren en Cuatro Bocas tendrán prioridad de maniobra sobre los que lo hagan en el Río Santiago.
- (*) Entiéndase por horas diurnas, las comprendidas entre la iniciación del crepúsculo civil matutino y la finalización de crepúsculo civil vespertino.

(Expte. Y-5.895-c/c-75).
8257, LCI N° 3/978.

Buenos Aires, 22 de marzo de 1978.

Pedro Antonio Santamaría
Contraalmirante
Prefecto Nacional Naval

Ag. 3 – Ord. 1-74

Agregado N° 4 a la Ordenanza Marítima N° 1/9/4.

PUERTO DE QUEQUEN

1. Generalidades.

- 1.1. La Prefectura local queda facultada para dictar las normas particulares o complementarias de la presente, en concordancia con las necesidades operacionales portuarias, como así también la consideración de todo caso de fuerza mayor que requiera una salida de excepción.
- 1.2. Eslora: se entiende la eslora máxima, tomándose un margen de tolerancia del 5% a los fines de acogerse a las franquicias que pudieran comprenderle a un determinado buque.
- 1.3. Las disposiciones regulatorias del remolque maniobra se aplicaran a todos los buques argentinos y extranjeros que entren, salgan o efectúen movimientos de interior de puerto, en los cuales se haya dispuesto la utilización obligatoria del remolque.

2. Uso obligatorio del remolque-maniobra.

- 2.1. Los Buques de eslora máxima superior a los 80 metros y hasta los 100 metros utilizarán un (1) remolcador como mínimo para sus entradas y salidas.
- 2.2. Los Buques de eslora máxima superior a los 100 metros utilizarán dos (2) remolcadores para sus entradas y salidas.
Los de eslora máxima hasta los 140 Metros amarrados proa afuera podrán prescindir de uno (1) de ellos en sus salidas, excepto los amarrados en los giros 7,8,9 y 10 que utilizarán dos 2 remolcadores en sus maniobras.
- 2.3. Los Buques de eslora máxima hasta los 160 metros dotados de hélice transversal proel con potencia y efectos de inmersión adecuados, podrán prescindir de uno (1) de ellos en sus salidas, excepto los amarrados en los giros 7,8,9 y 10 que utilizarán dos (2).
- 2.4. Los lugares extremos donde, en condiciones normales, se deben tomar o largar los remolques, serán los siguientes:
 - 2.4.1. Los remolcadores serán tomados y largados preferentemente fuera de las escolleras.
 - 2.4.2. Los buques de entrada tomarán el remolque de popa fuera de las escolleras, mientras que el de proa podrá tomarse cuando ingresa a la pileta de maniobras.
 - 2.4.3. Los buques de salida largarán el remolque de proa fuera de las escolleras y serán asistidos por el remolcador de popa hasta el mismo lugar, pudiendo ser largado antes de dicho límite acorde necesidades de la maniobra.

3. Exenciones en la utilización de remolcadores.

Los remolcadores, cualquiera sea su eslora o bandera, aptos para la maniobra de interior de puerto, están eximidos del uso obligatorio del remolque - maniobra.

4. Normas particulares para la seguridad de navegación.

- 4.1. Las siguientes normas se aplicarán a buques de eslora máxima superior a 80 metros.
 - 4.1.1. La eslora máxima permitida para entrar o salir del puerto, mientras el canal tenga un ancho no menor a 120 metros, es de 230 metros y la profundidad deberá ser 0,30 metros mayor que el calado estático del buque.
 - 4.1.2. Se disminuirá la eslora máxima autorizada en 4.1.1. en 10 metros por cada 5 metros de disminución del ancho indicado de canal.
 - 4.1.3. Para realizar maniobras de entrada o salida, la visibilidad deberá ser mayor a 2 millas marinas.
 - 4.1.4. Queda prohibido el cruce de buques en el canal de acceso como también efectuar movimientos dentro del puerto o antepuerto en circunstancia de las entradas o salidas de otros buques.

Ag. 4 – Ord. 1-74
V.R. N° 35-01.

- 4.1.5. Los buques podrán efectuar sus maniobras de virado en la pileta de maniobras o en el interior del puerto; debiendo quedar amarrados con su proa hacia afuera y

excepcionalmente podrán quedar amarrados proa adentro, acorde fundadas exigencias de maniobra.

- 4.1.6. Los buques que entren o salgan del puerto deberán hacerlo siempre con calados positivos y no podrán tener asientos negativos. Además el ángulo muerto de visibilidad medido desde el puente o alerones del mismo, será tal que permita ver el espejo del agua hacia proa a una distancia mínima de 400 metros.
- 4.1.7. Se autoriza el fondeo de buques frente a Puerto Quequén, en la zona determinada; al NORTE por una línea imaginaria paralela a la costa distante a 5 millas náuticas de la misma, al SUR por el paralelo de 38°46' S, al OESTE por el meridiano de 58°51' W y al ESTE por el meridiano de 58°28' W . SE prohíbe el fondeo de buques mercantes a menos de 5 millas náuticas de la costa.
- 4.1.8. Se autoriza el amarre de buques en andana en el Giro N° 1 del Puerto local, cuyas mangas sumadas, signifiquen una cobertura del espejo de agua, hacia el eje del canal de acceso, no mayor a los 50 metros.
- 4.1.9. Se autoriza el amarre de buques de mas de ciento ochenta (180) metros de eslora en el giro N° 6 (margen Quequén) con su proa hacia afuera, debiendo existir entre la proa del buque amarrado en ese giro y la popa del que estuviera amarrado en el giro N° 4/5 una distancia no inferior a los sesenta (60) metros. No podrán superar los cuarenta (40) metros de calado aéreo debido al galibo de los cables de alta tensión que cruzan el Río Quequén a la altura del extremo noroeste del citado giro.
- 4.1.10. Esta prohibido efectuar tareas de pesca de arrastre, fondeo de embarcaciones o navegación deportiva en el punto de coordenadas Latitud 38°35'22" S y Longitud 058°41.5 W, por presencia de instrumental oceanográfico.

5. Disposiciones particulares.

- 5.1. Entradas o salidas diurnas.
 - 5.1.1. Se interpreta por horas diurnas las comprendidas entre la iniciación del crepúsculo matutino y la finalización del crepúsculo vespertino.
 - 5.1.2. El margen de seguridad será de 0,30 metros bajo la quilla con marea creciendo y mar calmo, interpretándose por mar calmo alturas de ola que no superen los 0,50 metros.
 - 5.1.3. El margen de seguridad será de 0,60 metros bajo la quilla con marea bajando y mar calmo.
 - 5.1.4. Se aumentará la profundidad de seguridad para altura de olas superiores a 0,50 metros en 0,10 metros por cada 0,10 metros de altura de olas superiores a 0,50 metros.
 - 5.1.5. El límite máximo de altura de ola es de 1,85 metros, superada esta altura, se procederá al cierre del puerto. La Prefectura local podrá autorizar movimientos de entrada y salida de buques por encima de esa altura cuando se considere que las características de la embarcación involucrada así lo permitan.
 - 5.1.6. Para las maniobras de buques de más de 190 metros de eslora la altura de olas no deberá ser superior a un (1) metro.
 - 5.1.7. Para realizar movimientos de buques al o del puerto, la velocidad del viento no podrá sobrepasar los 37 Km/h.
- 5.2. Entradas o salidas nocturnas.
 - 5.2.1. Podrán entrar al puerto buques de hasta 230 metros de eslora máxima, con las siguientes condiciones.

Ag. 4 – Ord. 1-74
V.R. N° 35-01.

 - 5.2.1.1. El sistema de iluminación se encuentre en condiciones optimas y correctamente funcionando.
 - 5.2.1.2. Las condiciones hidrometeoro lógicas sean las más favorables, siendo la

velocidad máxima del viento para permitir los movimientos no superior a los 15 nudos de los sectores este hasta el sudeste.

5.2.1.3. Para buques de eslora mayor a los 200,00 mts deberán realizar los movimiento de entrada con una altura máxima de ola hasta 1,50 mts.

(Texto Agregado 4 corresponde al V.R. N° 35).

PUERTO DE SANTA FE

1. **DEFINICIÓN:**

A los efectos de la aplicación de la presente reglamentación se entiende por el Puerto de Santa Fe al ámbito geográfico que comprende: El Canal de Derivación Norte desde el Puente Oroño hasta el Km. 592,7, la Zona de Maniobras hasta la boca interior del Canal de Derivación Sur excluido éste, los muelles y diques ubicados en sus márgenes, el tramo exterior del Canal del Acceso entre los Kms. 592 al 586, hasta la zona de fondeo en proximidades del Km. 583 incluida ésta.

2. La presente reglamentación tendrá aplicación para condiciones normales del río.

2.1. **Condiciones normales del río:** se entienden como condiciones normales del río para la presente reglamentación cuando la altura que registre el hidrómetro del Dique II del Puerto de Santa Fe no pase los 6 metros, o la velocidad de la corriente en el Canal de Derivación Norte (zona portuaria) no supere los 4,5 km/hora.

3. **ESLORA Y MANGA MÁXIMAS:**

3.1. Sólo podrán operar buques de hasta 202 metros de eslora y 30 metros de manga máxima.

4. **USO OBLIGATORIO DEL REMOLQUE-MANIOBRA:**

4.1. En las maniobras de entrada, salida e interior del puerto el remolque - maniobra es obligatorio para los buques mayores de 120 metros de eslora máxima.

1. Los buques de entrada que amarren con proa adentro y de hasta 160 metros de eslora utilizarán un remolcador, que en todos los casos será el de mayor potencia de los existentes en el puerto.

2. Los buques de salida amarrados con proa adentro mayores de 120 metros de eslora máxima utilizarán dos remolcadores.

4.2. Los lugares extremos donde en condiciones normales se deben tomar y largar los remolques, serán los siguientes:

1. Los buques de entrada tomarán el remolque de proa en la zona de fondeo y el remolcador de popa, cuando corresponda, a la altura del km. 592.

2. Los buques de salida largarán el remolque de proa en la zona de fondeo y serán asistidos por el remolque de popa, en los casos que corresponda, hasta el km. 592.

4.3. Los movimientos nocturnos de los buques de 120 o más metros de eslora máxima, tomarán los remolcadores si están girados a, o amarrados en, los Diques Nros. 1 ó 2, tanto para las entradas como para las salidas, complementándose con lo dispuesto en 4.2.

4.4. Toda vez que se utilicen más remolcadores que los previstos o que se tomen o largaren más allá de los lugares estipulados, el Práctico de puerto actuante deberá labrar exposición ante la Prefectura de Santa Fe dentro de las 24 horas de finalizado su servicio, explicando las causas.

5. **ZONA DE FONDEO:**

5.1. Se fija como zona de fondeo sólo para los buques que deban operar en el Puerto de Santa Fe, o los que hayan operado en dicho puerto pero sean menores de 120 metros de eslora, a la zona comprendida en las proximidades del Km. 583 del río Paraná – Zona Tragadero, a mitad de la distancia entre el eje del canal y la margen derecha del río, y que se extiende desde 200 metros arriba de la baliza Km. 583 hasta 300 metros abajo de la baliza 582,600.

1. En dicha zona no se permitirá que haya más de dos buques fondeados a la vez.

(Texto punto 5 corresponde a V.R. N°26/89).

6. **DISPOSICIONES VARIAS:**
- 6.1. Es obligatorio, en aguas del puerto, mantener un margen de seguridad bajo la quilla de 0,30 metros.
 - 6.2. Se prohíbe el cruce y adelantamiento de buques o convoyes cuando ambos tengan más de 70 metros de eslora máxima en la zona delimitada como puerto Santa Fe. Asimismo cuando naveguen en un mismo sentido conservarán una distancia mínima de 1.000 metros entre sí.
 - 6.3. Los buques cuyas esloras máximas estén comprendidas entre los 30 y hasta los 70 metros de eslora no podrán cruzarse en la zona delimitada como Puerto Santa Fe, con:
 1. Buques de más de 70 metros de eslora máxima.
 2. Buques que transporten líquidos o gases inflamables.
 3. Convoyes de empuje, remolque por largo o abarloados.
 - 6.4. Exceptúase de la disposición mencionada en 6.3. a los remolcadores portuarios y a las embarcaciones menores, los que en todos los casos se recostarán siempre a su estribor para dejar paso libre a la embarcación mayor.
 - 6.5. Los buques mencionados en 6.3. no podrán adelantarse unos a otros dentro del puerto de Santa Fe, navegando en la misma dirección, debiendo mantenerse a una distancia mínima de 200 metros. Los remolcadores portuarios quedan exceptuados de esto.
 - 6.6. Las prioridades para circular por el Puerto Santa Fe, serán reguladas por la Estación Costera de la Prefectura local.
7. **COMUNICACIONES RADIOELECTRICAS:**
- 7.1. De no concederse la autorización vía radioeléctrica los buques permanecerán amarrados o fondeados, según el caso, en zonas donde no entorpezcan la navegación.
 - 7.2. Todo buque menor de 35 metros de eslora que navegue en aguas del canal de Acceso o Derivación Norte, de encontrarse con otro navegando de vuelta encontrada, navegará fuera del canal a efectos de no molestar las maniobras del buque mayor.
 - 7.3. La falta de comunicación con L.6.0. deberá interpretarse como "Puerto Cerrado", y si ello se debiera a fallas en las instalaciones los movimientos de entrada y salida podrán efectuarse previa autorización de la dependencia, la que los coordinará adecuadamente.
8. **DISPOSICIONES ESPECIALES PARA LA NAVEGACION HACIA EL PUERTO.**
- 8.1. Todo buque, que navegando en demanda del puerto deba tomar práctico local, o remolque, o ambos, cumplirá las siguientes disposiciones:
 1. Se comunicará con la Prefectura Santa Fe con suficiente anticipación, antes de llegar al Km. 520; si fuera necesario, a través de la Estación Costera de la Subprefectura Diamante.
 2. Si se le informa que está dispuesta su entrada, continuará navegando sin necesidad de esperar fondeado.
 3. Si no estuviera dispuesta su entrada al puerto, permanecerá en espera en la zona de fondeo. Esta circunstancia será informada a la Prefectura de Santa Fe apenas se fondee en el lugar indicado.
 4. Si al comunicarse con la Prefectura de Santa Fe, se le informa que no está dispuesta su entrada y que además hay dos buques en espera en la zona de fondeo, o en caso de no poder establecer comunicación: podrá esperar fondeado en la Zona de Fondeo de puerto Diamante, o en las proximidades de Abajo Punta Alvear, o en las proximidades del Km. 568 fuera del canal, en zona Animas Paracao, dando aviso a la citada Prefectura, apenas sea posible.
9. **MODIFICACIONES:**

- 9.1. El Jefe de la Prefectura de Santa Fe podrá modificar temporariamente las normas establecidas en los puntos 2. y 3., cuando varíen las condiciones hidrológicas consideradas normales para las operaciones en el puerto de Santa Fe.

(Texto Agregado 5 corresponde al V.R. N° 22.)

Agregado N° 6 a la Ordenanza Marítima N° 1-974.

PUERTO MAR DEL PLATA

1. REMOLQUES OBLIGATORIOS.
 - 1.1. En los movimientos en el interior del puerto y en las entradas y salida de y hasta el antepuerto, el remolque – maniobra es obligatorio para los buques de eslora máxima superior a los 75 metros.
 - 1.2. Los buques de eslora máxima de hasta 100 metros, utilizarán como mínimo un remolcador.
 - 1.3. Los buques de más de 100 metros de eslora máxima, utilizarán dos remolcadores como mínimo.

2. DISPOSICIONES PARTICULARES PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACION.
 - 2.1. Para entrar, salir o efectuar movimientos portuarios, cualquiera sea la altura y tendencia de las mareas, se deberá guardar bajo la quilla un margen mínimo de seguridad de 0,60 metros.
 - 2.2. Se prohíbe el cruce y el adelantamiento de buques en la boca de acceso al puerto.
 - 2.3. Se prohíbe la navegación en el puerto con calado negativo a proa (roda fuera del agua).
 - 2.4. La Prefectura local podrá clausurar el puerto por:
 - 2.4.1. Vientos sostenidos mayores de 43 Km/h.
 - 2.4.2. Visibilidad menor de 1.500 metros, dentro o fuera de las escolleras.

3. ZONAS DE FONDEO.
 - 3.1. Los buques sólo podrán fondear al norte de la marcación 270° a la baliza Cabo Corrientes.
 - 3.2. La Estación Costera Mar del Plata podrá autorizar el fondeo de buques al sur de la marcación señalada en el punto 3.1. considerando las condiciones hidrometeorológicas y el tráfico de buques, siempre que dicho fondeo no interfiera con las maniobras para tomar la enfilación de entrada a puerto.

(Texto Agregado 6 corresponde al V.R. N° 5.)

Agregado N° 7 a la Ordenanza Marítima N° 1-74.

PUERTO SAN NICOLAS

1. **AMBITO DE APLICACION:**
A los efectos de la aplicación de este Reglamento, el Puerto de San Nicolás es el ámbito espacial que comprende por el agua, el tramo del río Paraná comprendido entre los Kms. 343 y 351, el Canal de Acceso y los muelles situados sobre la margen derecha del Río Paraná y del arroyo Yaguarón.
2. **ZONAS DE FONDEO:**
 1. Zona de fondeo Sur: es la comprendida entre los Kms. 343 y 345, margen derecha del Río Paraná, destinada exclusivamente a los buques que tengan como destino el Puerto Ingeniero Buitrago.
 2. Zona de fondeo Norte: es la comprendida entre los Kms. 349 y 351, margen izquierda del Río Paraná, destinada a los buques que tengan como destino o provengan de los muelles situados aguas arriba del Arroyo Ramallo o bien hayan zarpado del Puerto Ingeniero Buitrago.
3. **ZONA DE MANIOBRAS:**
Situada entre los Kms. 346 y 349.
4. **DISPOSICIONES VARIAS:**
 1. La Prefectura San Nicolás podrá, autorizar el fondeo de un buque que tenga como destino los muelles situados aguas arriba del Arroyo Ramallo, en la Zona de Fondeo Sur, si la misma está libre y el tiempo de permanencia del buque autorizado no interfiere con los buques que tienen como destino los muelles de Ingeniero Buitrago y deban fondear. Bajo las mismas consideraciones podrá autorizar a los buques que zarpen, a fondear en cualquiera de ambas zonas de fondeo.
 2. Cuando la zona de fondeo Sur esté libre de buques, podrá ser usada como Zona de Maniobras.
 3. Para amarrar en el muelle de Puerto Viejo se solicitará autorización a la Dependencia Jurisdiccional la que, en caso de ser concedida, fijará las condiciones de modo y lugar para hacerlo.
 4. Se prohíbe la extracción de arena o canto rodado en las zonas establecidas para el fondeo y las maniobras de los buques.

(Texto Agregado 7 corresponde al V.R. N° 25.)

Agregado N° 8 a la Ordenanza Marítima N° 1-974.

PUERTO SAN ISIDRO

1. **Disposiciones particulares de seguridad de la navegación.**
 - 1.1. El calado máximo permisible para todas las embarcaciones que operen en el Puerto será el correspondiente a la profundidad del agua en el momento considerado menos quince centímetros (0,15 m.) teniendo en cuenta las profundidades al cero, las alturas de agua del río y el estado del mismo. El margen considerado es para todo el trayecto de la navegación.
 - 1.2. En el Canal de Acceso, todas las embarcaciones, cualesquiera sean sus características y tipos, ajustarán su navegación a las siguientes normas:
 - 1.2.1. La velocidad máxima permisible para las de propulsión mecánica, será de 6 Km/h. A estos efectos las embarcaciones de vela que posean motor, serán consideradas como de propulsión mecánica.
 - 1.2.2. Queda prohibido a las embarcaciones el pasarse unas a otras dentro del Canal, cuando naveguen en el mismo sentido, debiendo mantener una distancia no menor de treinta (30) metros medidos desde la parte más saliente de popa de la que está adelante hasta la parte más saliente de proa, incluyendo el botalón, de la que está atrás.
 - 1.2.3. No se podrá navegar a remolque salvo casos de fuerza mayor que serán contemplados por la Dependencia local.
 - 1.2.4. A los efectos del cumplimiento de la Regla 25 (c) de las Reglas Internacionales para Prevenir Colisiones en el Mar que establece: “En un canal estrecho un buque de propulsión mecánica de una eslora inferior a 19,80 metros (65 pies) no deberá entorpecer el pasaje seguro de un buque que únicamente pueda navegar dentro de dicho canal”.
En el caso particular del Canal de Acceso de este puerto los veleros tengan o no motor auxiliar, serán considerados como de propulsión mecánica.
 - 1.3. No podrán operar en el Puerto San Isidro las embarcaciones cuya manga máxima sea superior a los doce(12) metros. Las que tengan una manga máxima de 4 m. o superior darán cumplimiento a las siguientes normas:
 - 1.3.1. Para las entradas y salidas por el Canal de Acceso ajustarán los movimientos al siguientes horario:
SALIDAS: Desde 05 minutos hasta los 25 minutos de cada hora.
ENTRADAS: Desde los 35 minutos hasta los 55 minutos de cada hora.
Se considera que el lapso de 20 minutos otorgado para cada entrada o salida es el suficiente para recorrer el Canal en toda su extensión comprendida desde la boya ciega de bifurcación del Km. 23,200 del Canal Costanero y las bocas de las Dársenas N° 1 y 2.
 - 1.3.2. Los horarios establecidos son para evitar el cruce de las embarcaciones mencionadas con otras, por lo que se prohíbe efectuar movimientos fuera de las horas expresadas así como invertir el sentido de los mismos, salvo permiso especial otorgado en cada caso por la Prefectura local.
2. **Disposiciones varias.**
 - 2.1. Dentro del puerto las embarcaciones amarrarán o fondearán de modo de no molestar la maniobra de las demás.
 - 2.2. Cuando se deba salir del puerto estando originalmente amarrado o fondeado con proa adentro éstas esperarán la hora de salida en la Dársena que convenga, para lo cual con la anticipación suficiente se dirigirán a ella en donde virarán para poner proa afuera esperando el instante de iniciar la salida dentro del horario establecido. La maniobra de virar no podrá hacerse dentro del Canal de Acceso.
 - 2.3. Los patrones que deban entrar a puerto regularán la navegación para evitar el fondeo en el Canal Costanero esperando turno de entrada y en la necesidad de hacerlo lo harán en el Río Luján en proximidades del Arroyo Pajarito.
 - 2.4. Se prohíbe a todas las embarcaciones fondear en el Canal de Acceso así como entrar o salir,

estando una embarcación varada en el mismo.

- 2.5. En el arroyo Sarandí, en el tramo comprendido entre la calle Uriburu, San Isidro, y su desembocadura en el río Luján, se establece que el ancho mínimo de canal libre para la navegación debe ser de 16 metros. (**Texto Punto 2.5 corresponde al V.R. N° 17/86.**)

Agregado N° 9 a la Ordenanza Marítima N° 1/974.

PUERTO DE VILLA CONSTITUCION

1. **Ambito de aplicación:**
A los efectos de la aplicación de este reglamento, el puerto de Villa Constitución es el ámbito espacial que comprende: el tramo del río Paraná entre los kilómetros 360,5 y 366, el canal de acceso y los muelles ubicados en la margen derecha.

2. **Remolque - maniobra obligatorio:**
 - 2.1. En los movimientos de entrada, salida e interior de puerto los buques con eslora superior a los 110 metros utilizarán un (1) remolcador.
 - 2.2. Cuando la velocidad del viento sea superior a 22 Km/h., en los movimientos indicados, en 2.1. se utilizarán dos (2) remolcadores.
 - 2.3. En los movimientos que impliquen el uso de los muelles ubicados al sur de la boca del canal de acceso exclusivamente, el remolque maniobra no es obligatorio.

3. **Zona de fondeo:**
 - 3.1. Se establece como zona de fondeo para este Puerto, la delimitada por los kilómetros 361,5 al 363,5 del río Paraná, margen izquierda previo fondear se solicitará autorización a la Estación Costera Villa Constitución - Prefectura Naval Radio (L6H).

4. **Zonas de maniobras:**
 - 4.1. Zona Sur: La comprendida entre los Kms. 360,5 al 361,5, del río Paraná, para los buques que zarpen de los muelles internos y deban fondear en espera en la zona de fondeo indicada en el punto 3.1.
 - 4.2. Zona Central: La comprendida entre los Kms. 363,5 al 364,5 para los buques que zarpen del muelle mineralero de Acíndar y deban maniobrar para navegar aguas abajo.
 - 4.3. Zona Norte: La comprendida entre los Kms. 364,5 al 366, del río Paraná, para los buques fondeados que deban virar para proseguir navegación aguas abajo.

5. **Prohibición:**
 - 5.1. Se prohíbe la extracción de arena y canto rodado en las zonas de fondeo y maniobra determinadas en los puntos 3 y 4.

6. **Disposición transitoria:**
Mientras se mantengan las actuales limitaciones de espacio para maniobrar con seguridad, en los movimientos de salida del sitio Sur del muelle de Elevadores de la Junta Nacional de Granos se utilizarán dos (2) remolcadores.

(Texto Agregado 9 corresponde al V.R. N° 18.)

Agregado N° 10 a la Ordenanza Marítima N° 1/974.

PUERTO DIAMANTE

1. **Remolques obligatorios para buques de propulsión mecánica.**
 - 1.1. Los buques de ciento diez (110) metros, o más, de eslora están obligados al uso de un remolcador, cuando deban navegar de popa en su movimiento.
2. **DEROGADO POR V.R. N° 27/89.**

Agregado N° 11 a la Ordenanza Marítima N° 1/974.

PUERTO MADRYN

MUELLE ALMIRANTE STORNI

1. Se prohíben todas las maniobras de atraque y desatraque de buques con vientos superiores a los indicados en el punto 2. o visibilidad inferior a 2 Km.
La Prefectura local podrá autorizar excepcionalmente casos especiales.
2. Condición de viento límite para operar en:
 - 2.1. Lado Norte:
 - 2.1.1. Para atracar o desatracar: vientos de hasta 20 Km/hora provenientes del sector comprendido entre el 264° y 084° pasando por el norte.
 - 2.1.2. Para atracar: vientos de hasta 30 Km/hora provenientes del sector 084° - 264° pasando por el sur.
 - 2.1.3. Para desatracar: vientos de hasta 45 Km/hora provenientes del sector indicado en 2.1.2.
 - 2.2. Lado Sur:
 - 2.2.1. Para atracar y desatracar: vientos de hasta 20 Km/hora provenientes del sector 084° - 264° pasando por el sur.
 - 2.2.2. Para atracar: vientos de hasta 30 Km/hora provenientes del sector 264° - 084° pasando por el norte.
 - 2.2.3. Para desatracar: vientos de hasta 45 Km/hora provenientes del sector indicado en 2.2.2.
3. A los buques en espera, se les prohíbe fondear dentro de un círculo con radio de Una (1) Milla Náutica con centro en el extremo Este del muelle Almirante Storni. **(Texto Punto 3 corresponde al V.R. N° 31/93.)**

(Texto Agregado 11 corresponde al V.R. N° 4.)

Agregado N° 12 a la Ordenanza Marítima N° 1/974.

PUERTO DE SAN PEDRO

El amarre de todo buque de ultramar en este Puerto deberá realizarse con proa hacia afuera (proa en dirección al canal de acceso), de manera tal que no sea necesario el uso de remolcadores para maniobras en circunstancias normales.

(Expte. S-928-c/b-981).
8839, LCI N° 7/981.
(N° de Orden 441).

Buenos Aires, 14 de Agosto de 1981.

José Antonio Suppich
Contraalmirante
Prefecto Nacional Naval

Agregado N° 13 a la Ordenanza Marítima N° 1/974

PUERTO DE CAMPANA

1. Remolque maniobra.

Los buques de más de 120 metros de eslora máxima que deban virar entre los Kms. 95 y 100 para navegar hacia la desembocadura del río, deberán utilizar un (1) remolcador para la maniobra.

2. Disposiciones Generales.

2.1. Previo a iniciar toda maniobra de atraque o desatraque, se requerirá la autorización respectiva del CONTRASE ZARATE que a tales efectos, fijará las prioridades.

2.2. En el muelle de la Firma Carboclor Industrias Químicas S.A.I.C., ubicado a la altura del kilómetro 96,500 margen derecha del río Paraná de las Palmas, sólo se permitirá el amarre y operación de buques no mayores de 220 metros de eslora que no excedan las 44.500 toneladas de desplazamiento. **(Texto Punto 2.2 corresponde al V.R. N° 32/92.)**

(Texto Agregado 13 corresponde al V.R. N° 23/88.)

PUERTO CONCEPCION DEL URUGUAY

1. Eslora máximas:

1.1. Sólo podrán operar buques de hasta 225 metros de eslora máxima.

2. Uso obligatorio del remolque - maniobra:

2.1. Para entrar y salir de los muelles 1 al 4 inclusive – de Cabotaje – los buques cuya eslora máxima supere los 160 metros utilizarán (1) un remolcador.

2.2. Para entrar y salir de los muelles ubicados al sur de los mencionados en 2.1., los buques cuya eslora máxima supere los 140 metros utilizarán un (1) remolcador.

2.3. Los buques de más de 120 metros de eslora máxima, deberán utilizar los servicios de un remolcador para sus movimientos de entrada, salida e interior de puerto, cuando los vientos superen los 20 Km/h y provengan del sector 045°-135°.

3. Zona de fondeo:

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

4. Disposiciones varias:

4.1. Los buques cuya eslora máxima no supere los 140 metros efectuarán sus entradas, salidas y/o movimientos de interior de puerto en horas diurnas.

4.2. Es obligatorio en aguas del puerto mantener un margen mínimo de seguridad bajo la quilla de 0,30 metros.

4.3. Se prohíbe la navegación y/o maniobras portuarias simultáneas de dos o más buques.

4.4. No podrá entrar al muelle de inflamables – sitio 23 – buques cuya eslora máxima supere los 80 metros, cuando se encuentren amarrados en los sitios 20, 21 y 22 buques de eslora máxima superior a 200 metros.

4.5. No podrán entrar a los sitios 20, 21 y 22 buques de más de 200 metros de eslora máxima, cuando en el – sitio 23 – muelle de inflamables, se encuentre amarrado un buque de más de 80 metros de eslora máxima.

4.6. No obstante las prohibiciones impuestas en los puntos 4.4. y 4.5., la Prefectura local podrá autorizar movimientos si las condiciones meteorológicas y los espacios disponibles permiten efectuar éstos con seguridad.

4.7. El jefe de la Prefectura local podrá dar excepciones a lo estipulado en 4.1., a pedido del Capitán, con buenas condiciones de visibilidad y viento.

(Texto Agregado 14 corresponde al V.R. N° 6/85.)

PUERTO SAN ANTONIO ESTE

1. Esloras máximas.

1.1. Sitio 1:

1.1.1. Podrán operar buques de hasta 170 metros de eslora máxima.

1.2. Sitio 2:

1.2.1 Podrán operar buques de hasta 150 metros de eslora máxima. (Aplicación de este punto por Disposición SNAV, NA9 N° 57/93.).

[1.2.1. Podrán operar buques de hasta 147 metros de eslora máxima. (Suspendida aplicación de este punto por Disposición SNAV, NA9 N° 57/93.)]

[1.2.2. Los buques cuya eslora máxima supere los 140 metros deberán ser previamente autorizados por la Dependencia Jurisdiccional, la que deberá tener en cuenta las características técnicas del buque en cuanto a sus elementos de propulsión y gobierno, y que las condiciones hidrometeorológicas sean favorables en el momento de la maniobra. (Suspendida aplicación de este punto por Disposición SNAV, NA9 N° 57/93.)]

2. Uso del remolque - maniobra:

2.1. En los movimientos de entrada y/o salida del Sitio 2. los buques de más de 115 metros de eslora máxima deberán ser asistidos por un (1) remolcador.

3. Zona de fondeo:

3.1. Los buques podrán fondear en esperas breves y con buenas condiciones de tiempo al Oeste del punto formado por la intersección de las enfilaciones Reparó - Delegado con Cangrejal - Camino.

(Texto Agregado 15 corresponde al V.R. N° 10/84.)

Agregado N° 16 a la Ordenanza Marítima N° 1/974.

PUERTO DE ROSARIO

1. A los efectos de la aplicación de este reglamento, el Puerto de Rosario es el ámbito especial que comprende: el tramo del río Paraná entre los kilómetros 399 y 430 y los muelles ubicados en la margen derecha.
2. **Zonas de Fondeo:**
 - 2.1. Se fijan las siguientes zonas de fondeo para los buques que deban o hayan operado en el puerto.
 - 2.1.1. Zona de Fondeo Principal: comprendida entre los Kms. 410 y 412,5 margen izquierda del río Paraná.
 - 2.1.2. Zona de fondeo Secundaria: comprendida entre los Kms. 419,5 y 421,5 margen izquierda del río Paraná.
 - 2.1.3. Zona de fondeo Auxiliar: situada entre los Kms. 424 y 425 margen izquierda del río Paraná.
 - 2.1.4. Zona de fondeo Paso Alvear: al sudeste del Duque de Alba sur del muelle Alvear, margen derecha del río Paraná.
 - 2.1.5. Zona de fondeo de Reserva: situada entre los Kms. 426 y 428 margen izquierda del río Paraná.
3. **Zonas de maniobras:**
 - 3.1. Se fijan las siguientes zonas de maniobras para los buques que deben virar para entrar o salir del puerto.
 - 3.1.1. La comprendida entre los Kms. 408 y 410 del río Paraná, para los buques que salen del muelle Alvear y van a proseguir aguas abajo, o los que vienen de aguas arriba y tienen que virar para atracar en los muelles de Rosario o Alvear.
 - 3.1.2. La comprendida entre los Kms. 421,5 y 424 del río Paraná para los buques que salen de los muelles de Rosario y tienen que proseguir aguas abajo.
 - 3.1.3. La comprendida entre los Kms. 399 y 401 del río Paraná para casos de buques que, viniendo de aguas arriba, no pueden virar en la zona prescripta en 3.1.1.
 - 3.1.4. La comprendida entre los Kms. 428 y 430 del río Paraná para los buques que zarpen de la Zona de Fondeo de Reserva.
4. Ningún buque podrá fondear sin previa autorización del CONTRASE ROSARIO, el que determinará la zona conforme las disponibilidades y demás circunstancias y necesidades operativas portuarias y del control y la dirección del tráfico fluvial.
5. Las Zonas de Fondeo establecidas en el presente no podrán ser utilizadas por buques que no hayan operado o no deban operar en el puerto de Rosario, salvo casos de fuerza mayor y con intervención del CONTRASE respectivo.
6. Se prohíbe la extracción de arena y canto rodado en las zonas establecidas en este Agregado para el fondeo y las maniobras de los buques.

(Texto Agregado 16 corresponde al V.R. N° 14/86.)

**PUERTO DE COMODORO RIVADAVIA Y CARGADEROS
CALETA CORDOVA Y CALETA OLIVA**

1. Zonas de Maniobras

1.1. Se establecen las siguientes zonas de maniobras:

1.1.1. Puerto de Comodoro Rivadavia: La comprendida, desde el extremo este del muelle "General Mosconi", 150 metros a cada lado de la línea imaginaria que determina la enfilación de aproximación hasta 2.500 metros hacia el mar, medidos sobre la misma línea.

1.1.2. Cargadero Caleta Córdova y Caleta Olivia: La comprendida en las circunferencias con centro en las monoboyas respectivas y un radio de 2 millas náuticas.

2. Normas de Seguridad de la Navegación:

2.1. Se prohíbe fondear en las zonas de maniobras establecidas en el punto 1. de esta norma.

2.2. Se prohíbe navegar a menos de siete (7) cables de los cargaderos cuando se encuentren buques amarrados en operaciones. Esta norma no regirá para las embarcaciones de apoyo.

(Texto Agregado 17 corresponde al V.R. N° 16/85.)

PUERTO RAMALLO

1. Ambito de Aplicación:

A los efectos de la aplicación de este reglamento, el puerto de Ramallo es el ámbito espacial que comprende: el tramo del río Paraná entre los kms. 324 al 328 y los muelles y dolfinos ubicados en su margen derecha.

2. Zona de fondeo:

1. Se establece como zona de fondeo la comprendida entre los kms. 324 y 324,800 margen izquierda del río Paraná.

3. Zona de maniobras:

1. Se establece como zona de maniobras la comprendida entre el km. 324,800 y el km. 328.

4. Normas particulares para la seguridad de la navegación:

1. La eslora máxima permitida para operar es de 200 metros.
2. Los buques atracados deberán mantener todos sus cabos pasados con refuerzos y tesados de manera tal que no se vean afectados sensiblemente por el pasaje de buques en navegación por el canal principal.
3. La zona de fondeo establecida en el punto 2.1. del presente es exclusiva para los buques que hayan operado o vayan a operar en este puerto. Sólo en casos de fuerza mayor podrá ser utilizada por otros buques, previa autorización expresa de la estación costera respectiva.

5. Prohibición:

Se prohíbe la extracción de arena y canto rodado en las zonas establecidas en este agregado para el fondeo y maniobras de buques.

(Texto Agregado 18 corresponde al V.R. N° 19/86.)

PUERTO SAN LORENZO - PUERTO GENERAL SAN MARTIN

1. Aplicación.

Las disposiciones de la presente reglamentación se aplican a los buques que operan en el complejo constituido por los puertos de San Lorenzo y San Martín, y los muelles y atracaderos ubicados en la margen derecha del Río Paraná entre los kilómetros 435 al 458.

2. Zonas de fondeo.

- 2.1 Fondeadero Principal: es el comprendido entre los Kms. 442 al 445 del Río Paraná desde el canal hacia la margen izquierda, y se destinará exclusivamente para los buques que deban fondear a la espera de muelles ubicados en este puerto
- 2.2. Fondeadero Auxiliar: se determinan dos zonas, las que serán destinadas exclusivamente para los buques que deban fondear a la espera de muelles ubicados en este puerto y preferentemente cuando el fondeadero principal se halle completo.
 - 2.2.1. Fondeadero Auxiliar Norte: del Km. 455 al 455,6 del Río Paraná desde el canal hacia la margen izquierda.
 - 2.2.2. Fondeadero Auxiliar Sur: del Km. 453 al 453,5 del río Paraná, desde el canal hacia la margen izquierda.
- 2.3. Las zonas de fondeo establecidas en el presente, no podrán ser utilizadas por los buques que no hayan operado o no deban operar en este Complejo Portuario, salvo autorización de la Estación Costera PNA, local.

3. Zonas de Maniobra.

- 3.1. Zona Norte: la comprendida entre los Kms. 453,6 al 455 del Río Paraná.
- 3.2. Zona Centro: la comprendida entre los Kms. 447 al 449,5 del Río Paraná.
- 3.3. Zona Sur: la comprendida entre los Kms. 438,9 al 442 del Río Paraná.

4. Normas de Seguridad para Buques Amarrados.

- 4.1. La desgaseificación de buques debe efectuarse en zonas de fondeo, acorde condiciones meteorológicas y previa autorización de la Prefectura local.
- 4.2. Se prohíbe el atraque de buques al costado de buques tanque en zonas de muelles de inflamables, excepto cuando se trate de remolcadores o embarcaciones destinadas a recibir lastres o efluentes provenientes de limpieza de tanques.
- 4.3. El atraque de buques en andana, requerirá el consentimiento del comando del buque amarrado a muelle, del propietario del muelle y la autorización de la Prefectura local, que evaluará cada pedido, adoptando las medidas pertinentes en cada caso.

5. Buques Fondeados.

- 5.1. No podrá buque alguno fondear sin previa autorización de la Prefectura San Lorenzo, que asignará a los buques conforme disponibilidad y necesidades de la operativa portuaria. Habiendo buques fondeados en la zona, el que deba fondear a continuación de otro lo hará largando el ancla a trescientos (300) metros de la popa del anterior si éste es mayor de ciento ochenta (180) metros de eslora, y a doscientos (200) metros si el buque de aguas arriba es de menor eslora que la indicada.

6. Amarre de Barcazas.

- 6.1. Las barcazas para ser amarradas a las costas de las islas, deberán tener autorización previa de los propietarios de las mismas y de la Prefectura local.
- 6.2. Los patrones de los remolcadores, serán los responsables del seguro amarre de las barcazas, las que sólo podrán ser dejadas en los lugares autorizados por la Prefectura local.
- 6.3. No podrán permanecer barcazas amarradas en los lugares donde no haya infraestructura

aprobadas por la Prefectura local, si no cuentan con un remolcador de apoyo.

7. **Disposiciones complementarias.**

- 7.1. Para el embarco y desembarco de tripulantes y/o provisiones a buques que se hallen en los fondeaderos o muelles, se utilizará exclusivamente el muelle de la Estación Fluvial de Cabotaje (Km. 448), debiendo comunicar por M.A.F. los movimientos a la Prefectura local. Igual temperamento se adoptará cuando se embarquen personas que deban efectuar tareas a bordo de las citadas embarcaciones.

(Texto Agregado 19 corresponde al V.R. N° 30/89.)

Agregado N° 20 a la Ordenanza Marítima N° 1/974.

**PUERTO USHUAIA
MUELLE DE LA GOBERNACION**

1. Se prohíben todas las maniobras de atraque y desatraque de buques, con vientos superiores a los indicados en Punto 2, o visibilidad inferior a 2 Km.
2. Condición de viento Límite para operar en:
 - 2.1. LADO NORTE:
 - 2.1.1. Para atracar y desatracar, vientos de hasta 18 Km/h. provenientes del sector Norte.
 - 2.1.2. Para atracar, vientos de hasta 33 Km/h. y para desatracar, vientos de hasta 46 Km/h. ambos provenientes del sector Sur.
 - 2.1.3. Para atracar, vientos de hasta 9 Km/h. provenientes del sector Este.
 - 2.2. LADO SUR:
 - 2.2.1. Para atracar, vientos de hasta 33 Km/h. y para desatracar, vientos de hasta 46 Km/h., ambos provenientes del sector Norte.
 - 2.2.2. Para atracar y desatracar, vientos de hasta 18 Km/h., provenientes del sector Sur y Oeste.
 - 2.2.3. Para atracar, vientos de hasta 9 Km/h. provenientes del sector Este.
3. **ZONAS DE FONDEO:**

Se establecen como Zonas de Fondeo, las determinadas al Sur de una línea imaginaria que une Baliza Punta Observatorio, con el Boyón demarcatorio del Bajo USNEA y la delimitada al Norte de una línea imaginaria que une la Baliza del Muelle de la Gobernación, con la Boya de Pescadores.

(Texto Agregado 20 corresponde al V.R. N° 33/94.)