

**BOLETIN
INFORMATIVO
PARA LA MARINA
MERCANTE**

BOLETIN N° 1-AÑO:2005

**Fecha de Edición:
Enero**

En este número

- 1** Procedimiento de Revisión de la Información de Estabilidad de los Buques Pesqueros de la Matrícula Nacional.
- 2** Inhabilitación en forma total sobre el muelle PUERTO MERMOUD.
- 3** Autorización de amarre de buques con eslora determinada.

Prefectura Naval Argentina
Av. Madero 235 – Buenos Aires
www.prefecturanaval.gov.ar
info@prefecturanaval.gov.ar
República Argentina



PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

Procedimiento de Revisión de la Información de Estabilidad de los Buques Pesqueros de la Matrícula Nacional.

Mediante la promulgación de la Disposición RPOL, 008 N° 05/04, el Señor Prefecto Nacional Naval aprobó, **con carácter precario y transitorio**, el “PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DE LA INFORMACIÓN DE ESTABILIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS DE LA MATRÍCULA NACIONAL”, la cual contiene el Agregado N° 1 y Anexo 1 del mismo.

El presente procedimiento tiene por objeto la revisión de la información de estabilidad de los buques pesqueros de la matrícula nacional, verificando si se han producido cambios en el desplazamiento o en las coordenadas del centro de gravedad para la condición de buque vacío.

Esta norma de revisión se aplicará a la totalidad de buques dedicados a la pesca de Numeral Cúbico mayor a 50 m³. (NC > 50 m³).

Dicha revisión no se aplicará a los buques pesqueros de eslora de arqueo igual o mayor a 70 m.

Previo a la renovación del Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación (C.N.S.N.), y teniendo presente que cuenta con la posibilidad de iniciar el procedimiento de revisión durante el último aniversario del C.N.S.N., el propietario,

armador o representante legal, presentará el trámite de solicitud de revisión de la información de estabilidad ante el Departamento Técnico de la Navegación, designando a tal efecto a un proyectista, este antes de solicitar el control por parte de la Prefectura realizará una revisión inicial completa del buque tendiente a determinar condición de buque vacío.

Si de las verificaciones previas y cálculos efectuados por el profesional actuante se detectara una diferencia menor o si el valor determinado no presenta diferencias significativas, se convocará a la inspección de control en seco y a flote.

Todos aquellos controles de verificación y pruebas de estabilidad se adjuntarán a los respectivos manuales de carga o cuadernillos de estabilidad aprobados obrantes en el Archivo Técnico de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación y una copia certificada se adjuntará al manual certificado para su uso abordado como información actualizada complementaria.

En el Anexo 1 del Agregado N° 1 se encuentra el “Informe Sobre la Revisión de la Información de Estabilidad, Cálculo del Desplazamiento del Buque Vacío y de las Coordenadas del Centro de Gravedad.

La aplicación de dicha norma será evaluada durante su

vigencia, determinando su eficacia y factibilidad para ser incorporada como Agregado N° 2 a la Ordenanza N° 2-92 - (DPSN) –Tomo 1- “Normas y Criterios de Estabilidad Transversal para Buques”.

El texto completo de la mencionada Disposición se transcribe en el **Anexo 1** de este Boletín.

Inhabilitación en forma total sobre el muelle PUERTO MERMOUD.

La Prefectura a través de su dependencia jurisdiccional realizó, con personal idóneo, una inspección ocular y subácuca del muelle PUERTO MERMOUD, ubicado en el Lago VERDE (Parque Nacional LOS ALERCES), durante el transcurso del año próximo pasado.

En la misma se verificó su estado de operatividad, constatándose que este el mismo presenta un avanzado deterioro producto de la falta de mantenimiento en toda su estructura, consistente en ausencia de pilotes y diagonales de refuerzo, inclinación de la plataforma y oscilaciones en toda su estructura, por lo que se desprende que dicho muelle no brinda la necesaria seguridad y no es apto para

el amarre de embarcaciones para el embarco y/o desembarco de pasajeros, como así también no es permisible el tránsito de transeúntes.

La Ley de la Navegación (20.094), faculta a esta Autoridad Marítima a lo que hace a la seguridad del amarre y fondeo de buques, uso de muelles, fondeaderos, atracaderos, embarco y desembarco de pasajeros y demás medios destinados a tales fines, regulando dicha actividad de acuerdo con las características de cada puerto en orden a la seguridad pública en general y a la navegación en particular.

Ante las falencias detectadas por parte de la Prefectura de San Carlos de Bariloche dispuso a través de la Disposición SCBA,RI6 N° 15-2004 inhabilitar en forma total el tránsito de pasajeros y transeúntes sobre el muelle PUERTO MERMOUD, ubicado en el Lago VERDE (Parque Nacional LOS ALERCES), provincia de Chubut, para las operaciones de embarco y desembarco de pasajeros, prohibiéndose la permanencia en el mismo.

La mencionada disposición se encuentra transcrita en el **Anexo 2** de este Boletín

Autorización de amarre de buques con eslora determinada.

La Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación autorizó, dentro del ámbito de su competencia, mediante la promulgación de la Disposición SNAV,NA9 N° 51/04, el amarre de buques en el frente de atraque de la Terminal Portuaria “MINISTRO CARRANZA –SITIOS 17, 18, 19 y 20”, operado por el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, ubicados en el Puerto de Ingeniero WHITE, partido de Bahía Blanca en la Provincia de Buenos Aires.

La presente disposición quedará condicionada a la convalidación de la Ordenanza N° 5/01 y al dictado de cualquier otra norma a la que deba ajustarse cada puerto en forma particular o general. El texto de la mencionada disposición corre agregada al **Anexo 3** del presente.

ANEXO 1

Procedimiento de Revisión de la Información de Estabilidad de los Buques Pesqueros de la Matrícula Nacional. Disposición RPOL,008N° 05-04.

Buenos Aires, 27 de diciembre de 2004.

VISTO la necesidad de realizar un control técnico preventivo a la flota de buques pesqueros del pabellón nacional, relacionado con la introducción de posibles modificaciones que alteren las condiciones originales aprobadas, y

CONSIDERANDO:

Que se ha observado en oportunidad de realizar inspecciones ordinarias y extraordinarias de diferentes especialidades que se producen obras sin la debida autorización preliminar según lo prevé el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) en su Artículo 101.0201 -Solicitud de autorización - y la correspondiente aprobación emergente indicada en el Artículo 101.0203 - Aprobación de la obra-.

Que el termino “modificación” definido por el REGINAVE en el Artículo 101.0102, inciso f significa realizar cualquier tipo de variación en las dimensiones, estructuras, propulsión, usinas, instalaciones eléctricas de comunicaciones o gobierno de un buque o artefacto naval existente, aunque esto no signifique variar la función específica general del buque o artefacto naval o particular de la parte modificada.

Que el criterio antes mencionado abarca las modificaciones introducidas en las instalaciones relacionadas con el aspecto operacional del buque, sistemas de pesca, plantas frigoríficas, sistemas de procesamiento de captura, etc., que pudieron ser llevadas a cabo en diferentes etapas de la vida útil del buque y bajo distintos responsables técnicos y legales de la unidad.

Que cualquier modificación introducida en el buque que no sea debidamente autorizada atenta directamente con las condiciones de seguridad controladas para su aprobación en oportunidad del correspondiente otorgamiento del Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación, correspondiendo en todo caso la aplicación del REGINAVE, Artículo 204.0408, inciso b - Pérdida de validez del Certificado-.

Que la Ordenanza N° 2-92 (DPSN) – TOMO 1 - “Normas y Criterios de Estabilidad Transversal para Buques” en el Agregado N° 1, Artículo 2 -EXPERIENCIA O PRUEBA DE ESTABILIDAD- indica: *“Concluida su construcción, todo buque será sometido a una prueba de estabilidad, y su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad se determinarán para condición de buque vacío.*

Cuando sea objeto de reformas que afecten a su condición de buque vacío y a la posición del centro de gravedad, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad, si la Prefectura considera esto necesario”.

Que puede adoptarse como norma comparada el Código de Estabilidad sin Avería para Todos los Tipos de Buques Regidos por los Instrumentos de la OMI, Resolución A.749(18) de la Organización Marítima Internacional, enmendada por la Resolución MSC. 75 (69) – Aprobación de Enmiendas al Código de Estabilidad sin Avería para Todos los Tipos de Buques Regidos por los

Instrumentos de la OMI-, que prescribe en el CAPÍTULO 7 – DETERMINACION DEL DESPLAZAMIENTO EN ROSCA Y DE LAS COORDENADAS DEL CENTRO DE GRAVEDAD, Artículo 7.1 -Ámbito de aplicación- inciso 7.1.2: “*Si un buque experimenta alteraciones que afecten a su estabilidad, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad*”.

Que lo antes citado se relaciona con la Regla II-1/22 punto 2 del CAPITULO II del Convenio SOLAS 1974 en su forma enmendada, y con lo prescrito en la Regla III/9 punto 2 del CAPÍTULO III ESTABILIDAD Y NAVEGABILIDAD del Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros Ley 22885/83 el cual define: “*Cuando sea objeto de reformas que afecten a su condición de buque vacío y a la posición del centro de gravedad, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad, si la Administración considera esto necesario, y se revisará la información sobre estabilidad*”.

Por ello,

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE:

ARTÍCULO 1º: Apruébese, con carácter precario y transitorio, el “PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DE LA INFORMACIÓN DE ESTABILIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS DE LA MATRÍCULA NACIONAL”, que obra como Agregado N° 1 a esta Disposición.

ARTÍCULO 2º: Los buques pesqueros, en oportunidad de realizar las inspecciones de renovación del Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación (C.N.S.N.) siguiendo los lineamientos requeridos en la Publicación R.G. PNA-4-016 NORMAS DE INSPECCIONES DE BUQUES - CAPITULO II - DE LAS INSPECCIONES DEL CASCO - INSPECCIONES INICIALES DE RENOVACIÓN, serán sometidos a una revisión de la información de estabilidad, con el objeto de verificar el desplazamiento actual del buque vacío y las coordenadas actuales del centro de gravedad, siguiendo las pautas establecidas en el Agregado N° 1 de la presente. La información obtenida en dicha revisión se confrontará con la disponible en el Archivo Técnico de la Prefectura. Dicha revisión podrá realizarse hasta con un año de antelación a la fecha de vencimiento del C.N.S.N. y es condición para la renovación del mismo.

ARTÍCULO 3º: La información actualizada resultante, se anexará al correspondiente MANUAL DE CARGA O CUADERNILLO DE ESTABILIDAD prescrito en el Artículo 5 del Agregado N° 1 a la Ordenanza N° 2- 92 (DPSN) –TOMO 1- “Normas y Criterios de Estabilidad Transversal para Buques”.

ARTÍCULO 4º: Los criterios de estabilidad a aplicar en la revisión serán los que correspondan a la normativa en vigor al momento de la aprobación del buque. En caso que no se posean antecedentes técnicos, se aplicarán los criterios establecidos en la citada Ordenanza N° 2-92.

ARTÍCULO 5º: El procedimiento aprobado entrará en vigor transcurridos TREINTA (30) días de la fecha consignada en el encabezamiento y mantendrá su validez hasta completar la revisión de la información de estabilidad de todos los buques pesqueros de la matrícula nacional. Cumplido un período razonable de aplicación se evaluará su eficacia y la factibilidad de ser incorporado como Agregado N° 2 a la Ordenanza N° 2-92 (DPSN).

ARTICULO 6º: De forma.

Firmado: CARLOS EDGARDO FERNÁNDEZ (PG) PREFECTO NACIONAL NAVAL

PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DE LA INFORMACIÓN DE ESTABILIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS DE LA MATRÍCULA NACIONAL

1.- OBJETO

El presente Agregado establece el procedimiento de revisión de la información de estabilidad de los buques pesqueros de la matrícula nacional necesario para verificar si se han producido cambios en el desplazamiento o en las coordenadas del centro de gravedad para la condición buque vacío.

2.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

Este procedimiento de revisión se aplicará a la totalidad de buques dedicados a la pesca de Numeral Cúbico mayor a 50 m³ (NC>50 m³).

3.- DEFINICIONES

3.1. Buque vacío

Condición que presenta un buque cuando se ha finalizado su construcción y la instalación de todos sus sistemas pero que no lleva a bordo productos consumibles, provisiones, carga, tripulación con sus efectos ni otros líquidos que no sean los fluidos de la maquinaria y las tuberías, tales como fluidos hidráulicos en las cantidades mínimas de nivel de servicio, sin artes de pesca ni elementos necesarios para realizar capturas. El desplazamiento en esta condición es el desplazamiento del buque vacío.

3.2. Proyectista

Es el profesional matriculado en el Consejo Profesional de Ingeniería Naval, con incumbencias suficientes acorde al tamaño del buque a verificar, designado por el propietario o armador, por medio del Certificado de Encomienda de Tarea Profesional emitido por el citado Consejo, para realizar la revisión de la información de estabilidad.

3.3. Eslora de Arqueo

Es la eslora de arqueo definida en el Reglamento Nacional de Arqueo (RENAR).

3.4. Eslora L

Se tomará como eslora L el NOVENTA Y SEIS POR CIENTO (96 %) de la eslora total medida en una flotación situada al OCHENTA Y CINCO POR CIENTO (85 %) del puntal mínimo de trazado, medido desde la línea de quilla del buque, o la eslora medida desde la cara de proa de la roda hasta el eje de la mecha del timón en dicha flotación, si ésta fuese mayor.

4.- EXCEPCIONES

Este procedimiento de revisión no se aplicará a los buques pesqueros de eslora de arqueo igual o mayor a SETENTA METROS (70 m.).

COMENTARIO: Se interpreta que precedentemente se encuentran excluidos los pesqueros de $NC < 50 \text{ m}^3$, posiblemente no sea conveniente indicar embarcaciones de pesca artesanal, ya que las mismas en su gran mayoría son de numeral cúbico inferior a 50 m^3 .

5.- REFERENCIAS NORMATIVAS:

- 5.1. Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE).
- 5.2. Ordenanza N° 2-92 (DPSN) –TOMO 1– “Normas y Criterios de Estabilidad Transversal para Buques”.
- 5.3. Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977, modificado por el Protocolo de Torremolinos, 1993.
- 5.4. Código de Estabilidad sin Avería para Todos los Tipos de Buques Regidos por los Instrumentos de la (OMI), Resolución A.749(18) de la Organización Marítima Internacional, enmendada por la resolución MSC. 75 (69) – Aprobación de Enmiendas al Código de Estabilidad sin Avería para Todos los Tipos de Buques Regidos por los Instrumentos de la (OMI)-

6.- PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN

- 6.1. Iniciación del trámite.

Previo a la renovación del Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación (C.N.S.N.), y teniendo presente que cuenta con la posibilidad de iniciar el procedimiento de revisión durante el último aniversario del C.N.S.N., el propietario, armador o representante con poderes suficientes presentará el trámite de solicitud de revisión de la información de estabilidad ante el Departamento Técnico de la Navegación; designando a tal efecto a un proyectista.

- 6.2. Revisión inicial

El proyectista designado, antes de solicitar el control por parte de un inspector de la especialidad seguridad del casco, realizará una revisión inicial completa del buque tendiente a determinar condición de buque vacío.

- 6.2.1. Determinará la flotación estática del buque al momento de la revisión para lo cual realizará las lecturas de las escalas de calados y medirá los francobordos necesarios y utilizará los datos hidrostáticos del buque.
- 6.2.2. Verificará el peso específico del agua en la zona donde se encuentre el buque.
- 6.2.3. Efectuará un inventario detallado del estado de carga del buque constatando el peso (o el volumen y el peso específico) y las posiciones longitudinales, transversales y verticales de cada elemento de la carga, combustible, aceite, agua dulce, otros consumibles, agua de lastre, artes de pesca, tripulación y sus efectos, provisiones, repuestos no contemplados como elementos de respeto y demás elementos que deberán ser descontados para determinar la condición actual del buque vacío.
- 6.2.4. Realizará las correcciones pertinentes por asiento y escora y conformará un informe con planillas descriptivas de resumen.

- 6.2.5. En oportunidad de encontrarse la embarcación en seco procederá a constatar dimensión y posición de las marcas de francobordo o de altura de seguridad, posición y correcta indicación de las correspondientes escalas de calados para buques de eslora $L \geq 24$ m y los correspondientes descuentos por dimensiones de quilla o macizos.
- 6.2.6. Finalizada esta revisión inicial, realizará los cálculos pertinentes para determinar el desplazamiento de buque vacío actual y las coordenadas del centro de gravedad del buque, contrastando el resultado obtenido con el valor de desplazamiento de buque vacío verificado en la Aprobación del Manual de Carga o Cuadernillo de Estabilidad.
- 6.2.7. Teniendo en cuenta la condición buque vacío original, la diferencia máxima admisible será del ± 4 % respecto del desplazamiento, del ± 2 % respecto de la posición longitudinal del centro de gravedad y hasta un 2 % respecto de la posición vertical del centro de gravedad, siempre y cuando esta variación no afecte el GM mínimo reglamentario. De determinarse una diferencia mayor se realizará la correspondiente prueba de estabilidad y las correcciones y actualizaciones que sean necesarias, dejando debida constancia de la actualización en los elementos históricamente aprobados y en las respectivas copias de la documentación del buque para información y uso a bordo.

6.3. Control

Si de las verificaciones previas y cálculos efectuados por el profesional se detectara una diferencia menor o si el valor determinado no presenta diferencia significativa, se convocará a la inspección de control del siguiente modo:

6.3.1. Primera visita: (En seco previo a autorizar botadura)

El profesional designado como proyectista presentará al inspector actuante copias certificadas del Manual de carga, Plano de Arreglo General y Geométrico y lo asistirá en los controles que sean pertinentes. Como complemento a su informe detallado el Inspector completará la Planilla 1 (Original; adjunto al informe, 1ra. copia para el proyectista y 2da. copia para incorporar al expediente de revisión de la información de estabilidad previamente iniciado) .

6.3.2. Segunda visita: (A flote)

Se realizará un control de la condición actual del buque, en donde el proyectista demostrará al inspector actuante que el método de descuentos empleado, correcciones de superficies libres y asientos así como lectura de calados / francobordos permiten determinar la condición actual del buque vacío y corroborarla con los valores de la condición de buque vacío original.

Si de este control surgen diferencias superiores al 4 % del desplazamiento de buque vacío original, o variaciones en la posición longitudinal y vertical del centro de gravedad que excedan los límites establecidos en 6.2.7., o existen dudas relacionadas con la localización y/o modificación en la distribución de pesos originalmente consignados se realizará la correspondiente prueba de estabilidad, la cual se ejecutará de acuerdo a las prescripciones de la Ordenanza N° 2-92 (DPSN) cuando el estado del buque y las condiciones hidrometeorológicas del puerto donde se encuentre surto el mismo lo permitan.

7.- DOCUMENTACIÓN Y REGISTRO

Todos los controles de verificación y pruebas de estabilidad se adjuntarán a los respectivos manuales de carga o cuadernillos de estabilidad aprobados obrantes en el Archivo Técnico de la División Técnica Naval y una copia certificada se adjuntará al manual certificado para uso abordo como información actualizada complementaria.

8.- RECOMENDACIONES GENERALES

Lo indicado en el presente Agregado y las particularidades de cada uno de los procesos se encuentran consignados como GUIA en el CODIGO DE ESTABILIDAD INTACTA - CAPITULO 7 – DETERMINACIÓN DEL DESPLAZAMIENTO EN ROSCA Y DE LAS COORDENADAS DEL CENTRO DE GRAVEDAD, considerando como lo prescribe el punto 7.1. 6 que:

“La prueba de estabilidad prescrita puede adaptarse a buques de eslora inferior a 24 m. si se toman las debidas precauciones para garantizar la precisión del procedimiento de prueba”.

Anexo 1 al Agregado N° 1 a la Disposición Letra RPOL,008 N° 05-04

**INFORME SOBRE LA REVISIÓN DE LA INFORMACIÓN DE ESTABILIDAD
CÁLCULO DEL DESPLAZAMIENTO DEL BUQUE VACÍO Y DE LAS COORDENADAS DEL
CENTRO DE GRAVEDAD**

1.- GENERAL

El presente será confeccionado por el proyectista y rubricado por el inspector actuante.

2.- INFORMACIÓN GENERAL

2.1. Astillero / Dique seco donde se realizaron los controles:

2.2. Nombre del buque:

2.3. Número de matrícula y/o señal distintiva:

2.4. Tipo de buque:

2.5. Expediente:

2.6. Lugar y fecha de las verificaciones previas a flote:

2.7. Lugar y fecha de ejecución de la nueva prueba de estabilidad de control:

2.7.1. Tiempo:

2.7.2. Mar:

2.7.3. Viento: (indicar dirección predominante y, si es posible, intensidad)

2.7.4. Peso específico del agua:

2.8. Proyectista designado:

2.9. Inspector actuante :

3.- DIMENSIONES PRINCIPALES DEL BUQUE:

3.1. Eslora total	Lt	=	m
3.2. Eslora entre perpendiculares	Lpp	=	m
3.3. Eslora (L) de convenio	L	=	m
3.4. Manga máxima moldeada	B	=	m
3.5. Puntal de trazado	D	=	m
3.6. Asiento de proyecto	a	=	m
3.7. Altura de la quilla en proa	Qpr	=	m
3.8. Altura de la quilla en popa	Qpp	=	m

4.- CÁLCULOS PRELIMINARES PARA LA DETERMINACIÓN DEL DESPLAZAMIENTO DE BUQUE VACÍO, COORDENADAS DEL CENTRO DE GRAVEDAD Y POSTERIOR EJECUCIÓN DE LA EXPERIENCIA DE ESTABILIDAD

4.1. Calados en las perpendiculares y al centro tomados hasta la línea de base, debiendo en este caso realizar el correspondiente descuento de la altura de quilla en la sección de medición.

dpr = m.....sección #.....

dpp = m.....sección #.....

dc = m.....sección #.....

4.2. Valor absoluto del asiento:

$T = (dpp - dpr) - a =$ m

4.3. Desplazamiento, en kilonewtons, con calados derechos, deducidos de las curvas hidrostáticas y corregido por el peso específico del agua, si corresponde:

$\Delta =$ KN

4.4. Corrección al desplazamiento por asiento:

$\Delta =$

 kN

El dato destacado en recuadro se rellenara cuando el valor absoluto del asiento en la condición de prueba exceda de 1,0 metro o del 3 % de la eslora entre perpendiculares (Lpp), de ambos el mayor.

4.5. Lastre permanente: (ubicación y magnitud)

4.6. Replanteo de pesos, en la condición de buque medida, necesarios para realizar las deducciones que determinen el Desplazamiento de Buque Vacío y la Posición del Centro de Gravedad. (Usar Planilla N° 1)

4.7. Control de estado de tanques y capacidades, recomendándose que en el momento de la verificación se encuentren vacíos o completos, caso contrario deberán efectuarse las correcciones de los corrimientos de los centros de gravedad de cada volumen de carga líquida debido al efecto de escora o asiento. (Usar Planilla N° 2)

4.8. Determinación de Desplazamiento de Buque Vacío y coordenadas del Centro de Gravedad y se contrastarán con los valores que constan en el manual de carga cuadernillo de estabilidad de aprobado por la Prefectura en oportunidad de ingresar a la matrícula nacional. De existir diferencias que superen el 4% del desplazamiento del buque vacío o corrimientos del KG y LCG que superen el 2 % se realizará la correspondiente prueba de estabilidad.

5.- PRUEBA DE ESTABILIDAD

La misma se realizará conforme lo expresa la Ordenanza N° 2-92 o la correspondiente en vigor como así también otros procedimientos equivalentes establecidos en Código de Estabilidad sin Avería.

ANEXO 2

Inhabilitación en forma total sobre el muelle PUERTO MERMOUD. Disposición SCBA,RI6 N° 15-2004.

SAN CARLOS DE BARILOCHE, 5 de noviembre de 2004

VISTO, el expediente que antecede, relacionado con la inspección subácuca practicada por personal Superior y Subalterno de esta Prefectura al muelle Puerto MERMOUD, sito en el Lago Verde Parque Nacional Los Alerces y;

CONSIDERANDO:

Que con fecha 25/10/04, personal de la dotación de esta Prefectura, realizó una inspección ocular y subácuca del muelle citado precedentemente, verificando su estado de operatividad, constatándose que el mismo presenta un avanzado estado de deterioro y falta de mantenimiento en toda su infraestructura, consistente en ausencia de pilotes y diagonales, elevación e pilotes, inclinación de la plataforma y oscilaciones en toda su estructura, situación que resulta que el mismo no sea apto para el amarre de embarcaciones, y para el embarco o desembarco de pasajeros.

Que de acuerdo a lo especificado en el Artículo 302.0102 del Régimen de la Navegación, Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE – Decreto 4516/73), faculta a la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA establecer las normas a que habrán de ajustarse los buques en cada Puerto en particular.

Que el Artículo 406.0107 del Régimen de la Navegación, Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE – Decreto 4516/73), establece que el embarco y desembarco de pasajeros, se hará adoptando las máximas medidas de seguridad.

Que la Ley de Navegación (20.094) en sus Arts.- 31, 35 y 39, inc. a) y b) establece que son atribuciones de esta Autoridad Marítima entender en la seguridad del amarre y fondeo de buques, uso de muelles, fondeaderos, atracaderos, embarco y desembarco de pasajeros y demás medios destinados a tales fines, regulando dicha actividad de acuerdo con las características de cada puerto en orden a la seguridad pública en general y a la navegación en particular.

Por ello,

EL JEFE DE LA PREFECTURA SAN CARLOS DE BARILOCHE

D I S P O N E:

ARTICULO 1°: INHABILITAR en forma total el tránsito de pasajeros y transeúntes sobre el muelle PUERTO MERMOUD, ubicado en el Lago VERDE (Parque Nacional LOS ALERCES), Provincia del

Chubut, para las operaciones de embarco y desembarco de pasajeros, prohibiéndose la permanencia en el mismo.

ARTICULO 2°. Notificar a la Intendencia del Parque Nacional "LOS ALERCES" y a la empresa adjudicataria del servicio lacustre "CLEONA S.A.", que hasta tanto no se regularice esta situación no podrán operar en el muelle en cuestión, el cual una vez finalizadas las posibles y futuras tareas de reacondicionamiento deberán ser inspeccionadas por idóneo de esta Dependencia, debiendo ajustarse a lo establecido en la Ordenanza N° 5-01 (DPSN).

ARTICULO 3°. De forma.

Firmado: AMILCAR CARLOS LOPEZ (PP) JEFE PREFECTURA SAN CARLOS BARILOCHE.

ANEXO 3

Autorización de amarre de buques con eslora determinada.

DISPOSICION SNAV, NA9 N°: 051/04.-

BUENOS AIRES, 30 de Diciembre de 2004.

Visto lo solicitado por el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca para el muelle de la Terminal Portuaria "MINISTRO CARRANZA" para sus Muelles SITIOS 17, 18, 19 y 20, ubicados en Puerto Ingeniero White, partido de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, lo informado por el Departamento de Seguridad de la Navegación, y;

CONSIDERANDO:

Que la mencionada empresa posee un frente de atraque compuesto por un muelle corrido con estructura de hormigón de aproximadamente SEISCIENTO SESENTA METROS (660 m.) de largo, siendo las longitudes parciales correspondiente a cada sitio las siguientes, Sitio 17: CIENTO NOVENTA METROS (190 m.), Sitio 18/19: DOSCIENTOS SESENTA METROS (260 m.) y Sitio 20: DOSCIENTOS DIEZ METROS (210 m.), contando con defensas conformadas por un frente de madera dura apoyadas en sus extremo (superior e inferior) sobre cilindros de goma.

Que cuenta con la Declaratoria de Habilitación Técnica de Obra otorgada por Disposición N° 200/2000, de fecha 29 de Diciembre de 2000 por el Director Nacional de Vías Navegables.

Que de las inspecciones a los sistemas de lucha contra incendio, amarre, iluminación general de la terminal y de elementos de seguridad como ser la colocación de Puestos de Emergencias completos, del plan de contingencias elaborado por la terminal, elementos de balizamiento, alarmas, etc., se llega a la conclusión que cumplimenta satisfactoriamente los requisitos exigidos desde el punto de vista de la Seguridad de la Navegación acorde lo establecido en la ORDENANZA N° 05-01 (DPSN) "REGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE" "Normas de Inspección y/o Verificación para los Puertos, Terminales Portuarias y/o Muelles" y en lo que es de competencia de esta Dirección dentro de los alcances de los Artículos 6° inc.j) y 21 de la Ley 24.093 "Ley de Actividades Portuarias" en concordancia con Decreto Reglamentario 769/93.

Que el Artículo 39 de la Ley 20.094 (Ley de la Navegación) y el Artículo 302.0102 del REGINAIVE (Decreto N°: 4.516/73) establecen como atribución de esta Autoridad Marítima regular lo referente a la seguridad en el amarre y el dictado de normas a las que tendrá que ajustarse cada puerto en particular.

Por ello,

EL DIRECTOR DE POLICIA DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

DISPONE:

ARTICULO 1°. Autorizar en lo que es de competencia de esta Dirección, el amarre de buques en el frente de atraque de la Terminal Portuaria MINISTRO CARRANZA – “SITIOS 17, 18, 19 y 20”, operados por el Consorcio de Gestión del Puerto Bahía Blanca, ubicados en Puerto Ingeniero White, partido de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires.

ARTICULO 2°. Dado que se trata de un muelle corrido y a efectos de preservar la seguridad del amarre, se deberá mantener una distancia de separación entre buques apropiada, acorde al buque de mayores dimensiones atracado y a las buenas practicas marineras.

ARTICULO 3°. La presente autorización no exime a la Terminal Portuaria y/o al Capitán del buque, del cumplimiento de la reglamentación vigente o futura que pueda limitar la eslora máxima permitida para navegar por las correspondientes vías navegables, de distintas normas en vigor, ni de tomar otras providencias de seguridad que el arte de navegar y las circunstancias aconsejen.-

ARTICULO 4°. La presente Disposición quedará condicionada a la convalidación correspondiente estipulada en la ORDENANZA N° 5-01 (DPSN) y al dictado de cualquier otra norma a la que deba ajustarse cada puerto en forma particular o general.

ARTICULO 5°. De forma.

Firmado: ENRIQUE JULIO CINGOLANI (PG) DIRECTOR DE POLICIA DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN.

