

BOLETIN INFORMATIVO PARA LA MARINA MERCANTE

BOLETIN N° 2- AÑO:2004

Fecha de Edición:
Febrero de 2004

En este número

- 1 Decreto PEN N° 1241-2003, incorpora la figura del Oficial de la Compañía para Protección Marítima y del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, a partir del 1° de julio de 2004, modificando el REGINAVE .
- 2 Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos en casos de Abordajes o Varada-Medidas aplicables a los Buques Petroleros Nuevos.
- 3 Certificación de Sistema de Gestión de la Calidad.
- 4 Síntesis de Volantes Rectificados de reciente publicación.
- 5 Extensión del Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación a Barcasas de Empuje.
- 6 Aranceles y calendario de exámenes para el personal de la Marina Mercante Nacional.

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



PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

Decreto PEN N° 1241-2003, incorpora la figura del Oficial de la Compañía para Protección Marítima y del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, a partir del 1° de julio de 2004, modificando el REGINAVE.

Dicho decreto modifica al Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE), en relación a la incorporación de profesionales que se desempeñarán como Oficial de la Compañía para Protección Marítima y Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, a partir del 1° de julio del corriente año, en cumplimiento del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

De esta manera se incorporan al REGINAVE los Artículos 502.0106 y 502.0107 de la Sección 1, del Capítulo 2 del Título 5 del aludido cuerpo normativo. En lo que respecta a la Sección 1, Capítulo 6 se agregan los apartados 10 y 11.

En el citado régimen se incorporan al Título 6 – Del Personal Terrestre de la Marina Mercante Nacional, Capítulo 1 – Del Registro y habilitación - dos nuevas Secciones que son la 7: De los Oficiales de la Compañía para Protección Marítima y 8: De los Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria.

En el Artículo 6° del citado decreto determina que la

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dictará las normas técnicas de carácter específico en relación a la seguridad pública que cobrarán obligatoriedad, al igual que las modificaciones normativas contenidas en los artículos 1° al 5° del presente, a partir del 1° de julio de 2004, fecha de entrada en vigencia del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), en un todo de acuerdo con el Título II, Capítulos I y III, Secciones 4 y 1, respectivamente, y Título VI de la Ley N° 20.094 –LEY DE LA NAVEGACIÓN-, y con arreglo a las prescripciones del ya citado Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), integrado al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS/74 –Ley 22.079- adoptado por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI).

Se transcribe en forma íntegra el presente decreto en el **Anexo 1** de este Boletín.

Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos en casos de Abordajes o Varada-Medidas aplicables a los Buques Petroleros Nuevos.

Las medidas se aplicarán a quienes efectúen operaciones en aguas interiores de la República Argentina, ya sea buques petroleros de la

Matrícula Nacional o de registro extranjero inscripto en regímenes especiales.

Aquellos que efectúen navegación marítima internacional y/o marítima nacional, cumplirán con las prescripciones estipuladas en la Regla 13 F, Anexo I del MARPOL 73/78, en su forma enmendada.

Los buques petroleros extranjeros, cuando efectúen navegación en aguas interiores de jurisdicción nacional, cumplirán con las prescripciones de diseño que garanticen análogos estándares de protección contra varaduras y abordajes, dichas modificaciones se hallan en el **Anexo 2** del presente.

Certificación de sistema de Gestión de la Calidad.

La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, a través de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, Departamento Técnico de la Navegación, con personal propio, realizó la redacción del Manual de Gestión, Instructivos y procedimientos de las tareas que se desarrollan en cada una de sus áreas, así como otros documentos requeridos por la norma de referencia. Esto permitió cumplir con el primer objetivo: certificar el sistema implementado por dos organizaciones de reconocimiento internacional, el **Instituto Argentino de Normalización IRAM - IQnet** y **Lloyd's Register Quality Assurance LRQA**, en noviembre de 2003. La síntesis enunciada se encuentra desarrollada en el **Anexo 3** de presente Boletín.

Síntesis de Volantes Rectificados de reciente publicación.

A fin de mantener actualizados los volúmenes de Ordenanzas correspondiente a la Publicación R.G. – PNA 1 – 022 de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, se informa a los usuarios de las mismas que se han producido modificaciones en las siguientes normas:

Volante Rectificativo N° 6 a la Ordenanza N° 1-73 – Normas Complementarias del Capítulo 2 del Título 4 del REGINAVE –Tomo 4 – “Régimen de las Actividades Náutico Deportivas”.

Volante Rectificativo N° 3 a la Ordenanza N° 2-87 - Instrumental Náutico, Publicaciones, Material De Señalamiento y Pirotécnico De Los Buques–Tomo 1 – “Régimen Técnico del Buque”.

Volante Rectificativo N° 2 a la Ordenanza N° 2-01- Requisitos para la Inscripción y Habilitación de Peritos Navales–Tomo 5 – “Régimen del Personal de la Marina Mercante”.

Volante Rectificativo N° 1 a la Ordenanza N° 3-01 – Aprobación y Mantenimiento de Dispositivos y Medios de Salvamento –Tomo 1 – “Régimen Técnico del Buque”.

Volante Rectificativo N° 1 a la Ordenanza N° 7-03- Medidas de Seguridad para Botes de Remo - –Tomo 1 – “Régimen de las Actividades Náutico Deportivas”.

El desarrollo de los mismos corren agregados en el **Anexo 4** del presente Boletín.

Extensión del Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación a las Barcazas de Empuje.

Con fecha 20 de mayo del 2003, la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación mediante Disposición RPOL,LC9 N° 2/03, que se agrega como **Anexo 5** del presente Boletín. La misma estableció la obligatoriedad de poseer Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación (CNSN) a las barcazas de empuje que transporten carga general, dejando sin efecto la Disposición RPOL,UR9 N° 9/92.

Dicha implementación a comenzado a regir a partir del 01 de noviembre de 2003 para las barcazas de empuje construidas con anterioridad al año 1950 inclusive, teniendo como plazo de regularización TRES (3) MESES a partir de la fecha consignada.

Aranceles y calendario de exámenes para el personal de la Marina Mercante Nacional.

A través de la Disposición N° 76/03, de la Subsecretaria de Intereses Marítimos, dependiente del Estado Mayor de la Armada, se actualizaron la escala de aranceles que deberán abonar los postulantes para obtener el derecho a rendir examen de capacitación para títulos o certificados durante el año 2004.

El cronograma de exámenes para el personal de la Marina Mercante indica las fechas, lugar por cada títulos y determina la fecha de cierre de inscripción, la Disposición de referencia se encuentra en el **Anexo 6** del presente Boletín.

ANEXO 1

Decreto PEN N° 1241-2003, incorpora la figura del Oficial de la Compañía para Protección Marítima y del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, a partir del 1° de julio de 2004, modificando el REGINAVE.

Buenos Aires, 12 de diciembre de 2003.

VISTO el expediente N° 138.536/03 del registro del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS, y

CONSIDERANDO:

Que, en el seno de la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI), la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS/74 (Ley N° 22.079), por Resolución 1 del día 12 de diciembre del año 2002 adoptó las enmiendas a los Capítulos V y XI del precitado instrumento internacional; y por Resolución 2 de la misma fecha –como parte del Capítulo XI-2- el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), medidas que entrarían en vigor a partir del 1 de julio del año 2004.

Que desde un plano estrictamente jurídico formal, las enmiendas adoptadas y mencionadas precedentemente al igual que el Código PBIP, se incorporarían a la legislación interna por aprobación tácita como el resto de las enmiendas que se le han efectuado al Convenio SOLAS/74 (Ley N° 22.079).

Que la navegación, los ámbitos en que se desarrolla y muchas de sus actividades complementarias, como elementos constitutivos del comercio internacional, se hallan gravemente expuestos al accionar del terrorismo, lo que exige del Estado la implementación de cuantas medidas de prevención y protección sean necesarias para la seguridad de las personas y los bienes confiados al transporte por agua.

Que la mayor parte del intercambio comercial de bienes y servicios entre la REPUBLICA ARGENTINA y otros países –con el interés que ello reviste para nuestra economía- se realiza a través de la actividad naviera, circunstancia que vuelve de extrema urgencia e importancia la adopción de todas las medidas de protección que resulten menester.

Que a ese respecto y en orden al plexo normativo integrado por las Leyes Nros. 18.398 –LEY GENERAL DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA–, 20.094 –LEY DE LA NAVEGACIÓN–, 24.059 –LEY DE SEGURIDAD INTERIOR– y el Decreto N° 4516 del 16 de mayo de 1973 y sus modificatorios –Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE)–, la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA es la autoridad con competencia exclusiva y excluyente en el ejercicio de la policía de seguridad de la navegación y de protección del medio ambiente y la policía de seguridad pública en el mar jurisdiccional, ríos, lagos y puertos de la Nación.

Que en virtud de lo expuesto, urge que la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA adecue y desarrolle desde ya, la organización y el funcionamiento de sus Dependencias y Servicios

Policiales Especializados, para alcanzar los estándares internacionales de seguridad aplicables al transporte por agua.

Que en razón de ello, corresponde que el Prefecto Nacional Naval dicte las normas técnicas específicas para volver más eficiente y eficaz la actividad policial en la materia.

Que han tomado intervención los servicios jurídicos correspondientes.

Que el dictado de esta medida se efectúa en uso de las atribuciones conferidas por el artículo 99, incisos 1) y 2), de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

DECRETA:

Artículo 1°. – Incorpórase como artículo 502.0106 de la Sección 1, Capítulo 2 del Título 5 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) aprobado por el Decreto N° 4516 del 16 de mayo de 1973 y sus modificatorios, el actual texto del artículo 502.0107 del citado cuerpo normativo.

Artículo 2°. – Incorpórase como artículo 502.0107 de la Sección 1, Capítulo 2 del Título 5 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) aprobado por el Decreto N° 4516 del 16 de mayo de 1973 y sus modificatorios, el siguiente texto:

502.0107. En los casos que corresponda la presencia a bordo de un Oficial de Protección del Buque, de conformidad con lo normado en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), el propietario, armador, o capitán designará un tripulante con título superior de la Marina Mercante Nacional, e idoneidad para desempeñar dicha función.

Artículo 3°. – Incorpórase como artículo 601.0101 de la Sección 1, Capítulo 1 del Título 6 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) aprobado por el Decreto N° 4516 del 16 de mayo de 1973 y sus modificatorios, como apartados 10 y 11, los siguientes:

10. Oficial de la Compañía Armadora para Protección Marítima.

11. Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.

Artículo 4°. – Incorpórase al Título 6 – Del Personal Terrestre de la Marina Mercante Nacional, Capítulo 1 – del Registro y Habilitación, del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) aprobado por el Decreto N° 4516 del 16 de mayo de 1973 y sus modificatorios, como Sección 7, el siguiente texto:

Sección 7

De los Oficiales de la Compañía para Protección Marítima

601.0701. Se considerará Oficial de la Compañía para Protección Marítima a la persona idónea designada por el armador para asegurar el cumplimiento de los alcances previstos en el Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) 1974, enmendado –Ley N° 22.079-, que contiene las prescripciones obligatorias del

Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

601.0702. Habilitación. La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA tendrá a su cargo llevar el registro y habilitación de quienes se desempeñen como Oficiales de la Compañía para Protección Marítima. A tal efecto dictará las normas pertinentes.

Artículo 5°. – Incorpórase al Título 6 – Del Personal Terrestre de la Marina Mercante Nacional, Capítulo 1 – del Registro y Habilitación, del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) aprobado por el Decreto N° 4516 del 16 de mayo de 1973 y sus modificatorios, como Sección 8, el siguiente texto:

Sección 8

De los Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria.

601.0801. Se considerará Oficial de Protección de la Instalación Portuaria a la persona idónea designada por el administrador de la Instalación Portuaria o Puerto correspondiente, en cumplimiento de los alcances previstos en el Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) 1974, enmendado –Ley N° 22.079-, que contiene las prescripciones obligatorias del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

601.0802. Habilitación. La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA tendrá a su cargo llevar el registro y habilitación de quienes se desempeñen como Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria o Puerto. A tal efecto dictará las normas pertinentes.

Artículo 6°- La PREFECTURA NAVAL ARGENTINA dictará las normas técnicas de carácter específico en relación a la seguridad pública que cobrarán obligatoriedad, al igual que las modificaciones normativas contenidas en los artículos 1° al 5° del presente, a partir del 1° de julio de 2004, fecha de entrada en vigencia del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), en un todo de acuerdo con el Título II, Capítulos I y III, Secciones 4 y 1, respectivamente, y Título VI de la Ley N° 20.094 –LEY DE LA NAVEGACIÓN-, y con arreglo a las prescripciones del ya citado Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), integrado al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS/74 –Ley 22.079- adoptado por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI).

Artículo 7° - Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese. – KIRCHNER. – Alberto A. Fernández. – Julio M. De Vido. – Gustavo O. Beliz.

ANEXO 2

Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos en casos de Abordajes o Varada-Medidas aplicables a los Buques Petroleros Nuevos. Disposición DPMA,CO3 N° 114/03.

Buenos Aires, 24 de noviembre de 2003.

VISTO lo informado por el Departamento Protección Ambiental y Mercancías Peligrosas, y

CONSIDERANDO:

Que el Artículo 41, primer párrafo, de la Constitución de la Nación Argentina, establece que “Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras, y tienen el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley”.

Que la Ley General de la Prefectura Naval Argentina (Ley N° 18.398) en su artículo 5°, inciso a), subinciso 23), establece que es función de la Institución: “Entender en lo relativo a las normas que se adopten tendientes a prohibir la contaminación de las aguas fluviales, lacustres y marítimas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, y verificar su cumplimiento”.

Que la Ley N° 22.190 asigna a la Prefectura Naval Argentina funciones exclusivas y excluyentes en materia de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas y otros elementos del ambiente.

Que la Ley N° 24.089 aprueba el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

Que el Anexo I del MARPOL 73/78, fija, entre otros aspectos, el tratamiento que los Estados Parte del Convenio deben brindar a los buques petroleros nuevos en materia de prevención de la contaminación del mar por hidrocarburos provenientes del área de cargamento en caso de abordaje o varada.

Que el Artículo 2° del Decreto 1.886/83, por el que se incorpora el Título 8 “De la Prevención de la Contaminación Proveniente de Buques”, al Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, designa a la Prefectura Naval Argentina para proceder al dictado de las normas complementarias que sean necesarias.

Que el Decreto 2.532/93, declara de INTERÉS NACIONAL las tareas de prevención y control de la contaminación de las aguas por hidrocarburos y las acciones de tratamiento y supervisión tendientes a preservar el ambiente acuático.

Que en virtud a que los diferentes ecosistemas acuáticos, contiguos o próximos entre si, poseen, en general, una marcada dependencia, se hace necesario adoptar medidas y criterios uniformes de protección del ambiente a fin de garantizar la preservación de la calidad de las aguas.

Que las descargas de hidrocarburos y sus mezclas, especialmente las producidas por hechos accidentales, afectan severamente al medio acuático, alterando los ciclos biológicos de flora y fauna, disminuyendo los alicientes recreativos y produciendo daños a la salud humana, amenaza para las actividades acuáticas, incluyendo la pesca, y perjuicios o deterioros de la calidad del ambiente.

Que resulta necesario complementar la reglamentación vigente en materia de protección ambiental y en particular, aquella relativa al ámbito acuático de jurisdicción nacional.

Que el texto del proyecto reglamentario elaborado fue remitido para conocimiento y eventual emisión de observaciones de índole técnica a diversas Empresas Navieras y otras entidades afines a la actividad navegatoria.

Que al tenor de lo indicado en el párrafo precedente, se insertaron modificaciones en el referenciado proyecto.

Por ello:

EL DIRECTOR DE PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE

D I S P O N E :

ARTICULO 1º: La presente se aplicará a buques petroleros destinados a efectuar operaciones en aguas interiores de la República Argentina, ya sea de la Matrícula Nacional o de registro extranjero inscriptos en regímenes especiales, cuando se encuentren comprendidos dentro del ámbito de aplicación del Agregado N° 1.

ARTICULO 2º: Los buques petroleros argentinos, comprendidos dentro del ámbito de aplicación del Agregado N° 1, que efectúen navegación marítima internacional y/o marítima nacional, cumplirán con las prescripciones estipuladas en la Regla 13 F, Anexo I, del MARPOL 73/78, en su forma enmendada. Aquellos que realicen viajes internacionales por vía fluvial, satisfarán lo establecido en la presente.

ARTICULO 3º: Los buques petroleros extranjeros, comprendidos dentro del ámbito de aplicación del Agregado N° 1, cuando efectúen navegación en aguas interiores de jurisdicción nacional, cumplirán prescripciones de diseño que garanticen análogos estándares de protección contra varaduras y abordajes a los dispuestos en la presente Disposición.

ARTICULO 4º: La presente Disposición entrará en vigor a partir de la fecha de su publicación.

ARTICULO 5º: De forma.

Firmado: ENRIQUE JULIO CINGOLANI (PG) DIRECTOR DE PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE.

**PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS EN CASOS DE
ABORDAJE O VARADA – MEDIDAS APLICABLES A LOS BUQUES
PETROLEROS NUEVOS**

1. Definiciones:

A los efectos de la aplicación del presente, rigen las definiciones siguientes:

- 1.1. **Aguas Interiores de la República Argentina:** son todas las aguas situadas en el interior de las líneas de base establecidas de conformidad con el artículo 1° de la Ley N° 23.968.
- 1.2. **Buque petrolero:** todo buque, con o sin propulsión propia, construido o adaptado para transportar principalmente hidrocarburos a granel en sus espacios de carga. Este término comprende los buques de carga combinados, los buques tanque quimiqueros y los buques gaseros cuando estén transportando cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel, las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga (IFPAD) de hidrocarburos.
- 1.3. **Dieseloil pesado:** se entiende el diesel oil cuya destilación a una temperatura que no sea superior a 340° C reduzca su volumen en un 50 %, como mínimo, al ser sometido a ensayo por el método normalizado (Designación D86) de la *American Society for Testing and Materials (ASTM)*.
- 1.4. **Eslora (L):** se toma como eslora el 96 % de la eslora total en una línea de flotación situada al 85 % del puntal mínimo de trazado medido desde el canto superior de la quilla, o la eslora tomada en esa línea de flotación medida desde el canto exterior de la roda hasta el eje de la mecha del timón si ésta fuera mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación en que se medirá la eslora será paralela a la flotación de proyecto. La eslora (L) se medirá en metros.
- 1.5. **Fueloil:** se entiende los destilados pesados o los residuos de crudos o las mezclas de estos productos, destinados a ser utilizados como combustible para la producción de calor o de energía de una calidad equivalente a la Especificación para el Fueloil N° 4 (Designación D396) o más pesados de la *American Society for Testing and Materials (ASTM)*.
- 1.6. **Hidrocarburos:** se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación distintos de los del tipo petroquímico.
- 1.7. **Lastre separado o segregado:** se entiende el agua de lastre que se introduce en un tanque que está completamente separado de los sistemas de cargamento y de combustible líquido para consumo, y permanentemente destinado al transporte de lastre, o al transporte de lastre o cargamentos que no sean ni hidrocarburos ni sustancias nocivas líquidas.
- 1.8. **Manga (B):** es la anchura máxima del buque medida en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna en los buques con forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco en los buques con forro de otros materiales. La manga (B) se medirá en metros.
- 1.9. **Porte Bruto (PB):** es la diferencia, expresada en toneladas métricas, entre el desplazamiento del buque según la flotación en carga correspondiente al francobordo asignado y el peso del buque vacío.
- 1.10. **Tanque:** es todo espacio cerrado formado por la estructura permanente de un buque, proyectado o adaptado para el transporte de líquidos a granel.

- 1.11. **Tanque central:** cualquier tanque situado del lado interior de un mamparo longitudinal.
- 1.12. **Tanque lateral:** cualquier tanque adyacente al forro exterior en los costados del buque.
- 1.13. **Transformación importante:** se entiende toda transformación de un buque que altere considerablemente sus dimensiones o su capacidad de transporte, o que altere su tipo, o que se efectúe, a juicio de la Prefectura, con el propósito de prolongar considerablemente su vida útil, o que de algún otro modo lo modifique hasta el punto de que, si fuera un buque nuevo, quedaría sujeto a las disposiciones del presente Agregado que no le son aplicables como buque existente.
- 1.14. **Zonas de Protección Especial en el Litoral Argentino:** comprende las áreas acuáticas del litoral argentino definidas en el artículo 801.0101., inciso z.1., del REGINAVE y enunciadas en el Anexo 1 de la Ordenanza N° 12-98 (DPMA) – Tomo 6.

2. **Ámbito de aplicación:**

- 2.1. Se aplicará a todo buque petrolero de porte bruto igual o superior a 600 toneladas, respecto del cual se adjudique el oportuno contrato de construcción, o en ausencia de un contrato de construcción cuya quilla sea colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente, o cuya entrega se produzca, o que haya iniciado el trámite pertinente para su incorporación a la Matrícula Nacional o a algún régimen especial, en la fecha o posteriormente a la de entrada en vigor de la presente Disposición.
- 2.2. También se aplicará a todo buque petrolero de porte bruto igual o superior a 600 toneladas que sea objeto de una transformación importante, para la cual se adjudique el oportuno contrato, o en ausencia de un contrato el trabajo de construcción se inicie, o que quede terminada con posterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente Disposición.

3. **Disposiciones de cumplimiento:**

3.1. Buques petroleros de porte bruto igual o superior a 5000 toneladas:

3.1.1. Todos los tanques de carga estarán protegidos en toda su longitud por tanques de lastre o espacios que no sean tanques de carga o de combustible de consumo como se indica a continuación:

3.1.1.1. Tanques o espacios laterales: tendrán una profundidad igual a la altura total del costado del buque o se extenderán desde la cara superior del doble fondo hasta la cubierta más alta. Irán dispuestos de tal manera que los tanques de carga queden por dentro de la línea de trazado de las planchas del forro del costado, y en ningún caso a menos de la distancia “w” (Figura 1), medida en cualquier sección transversal perpendicularmente al forro del costado, tal como se indica a continuación:

$$w = 0,5 + PB / 20000 \text{ (m), o bien:}$$

$$w = 2,0 \text{ m, si este valor es menor.}$$

El valor mínimo de “w” será de 1,0 m.

3.1.1.2. Tanques o espacios del doble fondo: en cualquier sección transversal, la profundidad de cada tanque o espacio del doble fondo será tal que la distancia “h” entre el fondo de los tanques de

carga y la línea de trazado de las planchas del forro del fondo, medida perpendicularmente a dichas planchas como se ilustra en la Figura 1, no sea inferior a la especificada a continuación:

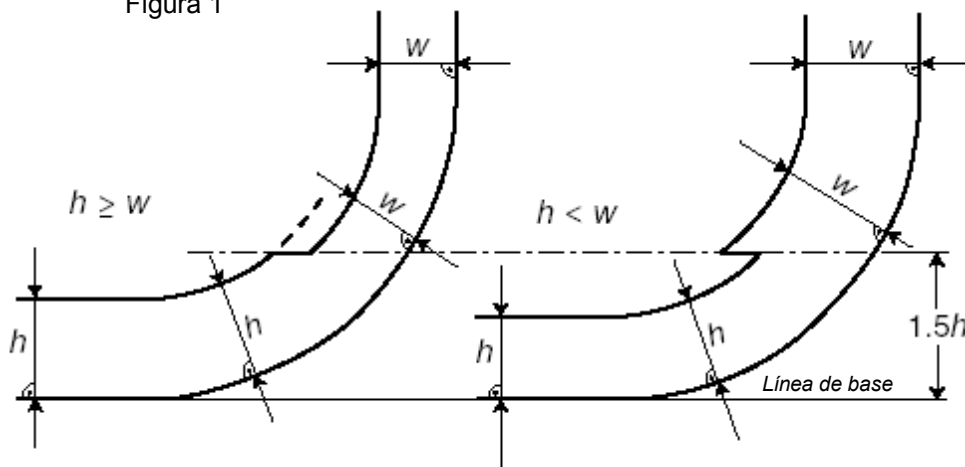
$$h = B / 15 \text{ (m) o bien}$$

$h = 2,0 \text{ m}$, si este valor es menor.

El valor mínimo de “h” será de 1,0 m.

- 3.1.1.3. Zona de la curva del pantoque o en lugares en que la curva del pantoque no esté claramente definida: cuando las distancias “h” y “w” sean distintas, el valor “w” tendrá preferencia en los niveles que excedan de 1,5 h por encima de la línea de base, tal como se ilustra en la Figura 1 siguiente.

Figura 1



- 3.1.1.4. Capacidad total de los tanques de lastre: en los buques petroleros que transportan cargamento total o parcial de crudos de petróleo, o fueloil, o dieseloil pesado, de porte bruto igual o superior a 20000 toneladas y en los buques petroleros que transportan cargamento total o parcial de otros tipos de hidrocarburos de porte bruto igual o superior a 30000 toneladas, la capacidad total de los tanques laterales, tanques del doble fondo y tanques de los piques de proa y popa no será inferior a la capacidad de los tanques de lastre separado necesaria para cumplir las siguientes condiciones:

- el calado de trazado en el centro del buque (d_m), expresado en metros (sin tener en cuenta deformaciones del buque), no será inferior a:

$$d_m = 2,0 + 0,02 L;$$

- los calados en las perpendiculares de proa y popa corresponderán a los determinados por el calado en el centro del buque (d_m), tal como se especifica en el punto precedente, con un asiento apopante no superior a 0,015 L; y
- para los buques autopropulsados, el calado en la perpendicular de popa no será nunca inferior al necesario para garantizar la inmersión total de la(s) hélice(s).

Para los buques petroleros de eslora inferior a 150 metros, la Prefectura podrá considerar otras condiciones de calados que permitan garantizar una navegación segura.

Los tanques o espacios laterales y tanques del doble fondo que se utilicen como tanques de lastre separado, irán emplazados de la manera más uniforme posible a lo largo de la zona de los tanques de carga. La capacidad adicional de lastre separado prevista para reducir los esfuerzos flectores longitudinales en la viga-buque, el asiento, etc., podrá distribuirse por cualquier lugar del buque.

3.1.1.5. Pozos de aspiración de los tanques de carga: los pozos de aspiración podrán penetrar el doble fondo por debajo de la línea límite que define la distancia "h", a condición de que tales pozos sean lo más pequeños posible y que la distancia entre el fondo del pozo y las planchas del forro del fondo no sea inferior a 0,5 h.

3.1.1.6. Tuberías de lastre y de carga: las tuberías de lastre y otras tuberías como los tubos de sonda y de venteo de los tanques de lastre no atravesarán los tanques de carga. Las tuberías de carga y similares no atravesarán los tanques de lastre.

3.1.1.7. En el caso de buques petroleros de porte bruto igual o superior a 20000 toneladas, se verificará que las hipótesis de avería prescritas en la Regla 25 2) b), Anexo I, del MARPOL 73/78, en su forma enmendada, se complementen con la siguiente por avería con desgarradura en el fondo:

a. Extensión longitudinal:

- i. buques de porte bruto igual o superior a 75000 toneladas: 0,6 L desde la perpendicular de proa; o
- ii. buques de porte bruto inferior a 75000 toneladas: 0,4 L desde la perpendicular de proa:

b. Extensión transversal: $B / 3$ en cualquier lugar del fondo.

c. Extensión vertical: perforación del forro exterior.

3.2. Buques petroleros de porte bruto inferior a 5000 toneladas: cumplirán lo prescrito en el punto 3.1.1. o:

3.2.1. llevarán cuando menos tanques o espacios del doble fondo con una profundidad tal que la distancia "h", medida en metros, especificada en el punto 3.1.1.2. cumpla con lo siguiente:

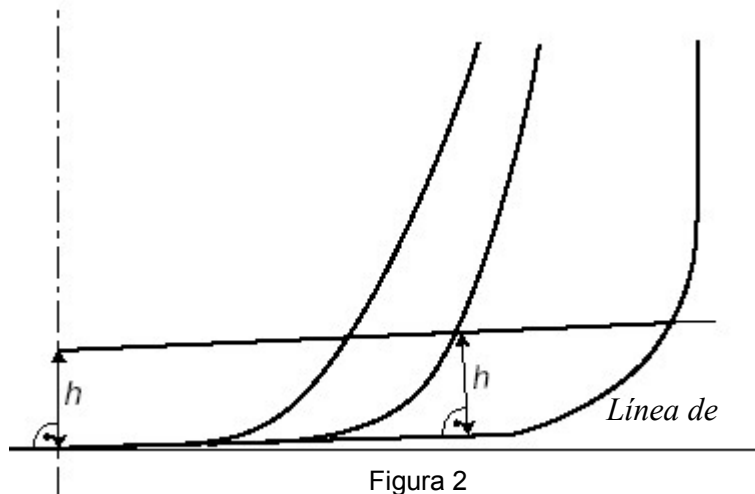
$$h = 0,067 B; \text{ o}$$

$h = 0,056 B$, para las unidades sin propulsión propia, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

1. no transporten cargamento total o parcial de crudos de petróleo, o fueloil, o diesel oil pesado; y
2. no operen en Zonas de Protección Especial del Litoral Argentino.

En cualquier caso el valor mínimo de “h” será de 0,76 m.

En la zona de la curva del pantoque y en lugares donde dicha curva no esté claramente definida, la línea que define los límites del tanque de carga será paralela al fondo plano en los medios, como se ilustra en la Figura 2; e



3.2.2. irán provistos de tanques de carga construidos de tal modo que la capacidad de cada uno de ellos no exceda de 700 metros cúbicos, a menos que los tanques o espacios laterales, dispuestos de conformidad con lo estipulado en el punto 3.1.1. precedente, cumplan lo siguiente:

$w = 0,4 + 2,4 PB / 20000$ (m), con un valor mínimo de 0,76 m; o

$w = 0,4 + 1,8 PB / 20000$ (m), con un valor mínimo de 0,55 m, para los buques de porte bruto inferior a 3000 toneladas que no transporten cargamento total o parcial de crudos de petróleo, o fueloil, o diesel oil pesado, o que no operen en Zonas de Protección Especial del Litoral Argentino.

- 3.3. No se transportarán hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del mamparo de colisión. Los buques petroleros a los que no se les exija llevar un mamparo de colisión, no transportarán hidrocarburos en ningún espacio que se extienda a proa del plano transversal perpendicular al plano de crujía, trazado en el lugar en que correspondería que estuviera situado tal mamparo.
- 3.4. A efectos de garantizar los aspectos generales en materia de seguridad, los buques petroleros construidos de conformidad a lo dispuesto en el presente Agregado deberán contar con medios adecuados para acceder e inspeccionar los tanques o espacios laterales y los del doble fondo.
- 3.5. La Prefectura podrá aceptar otras condiciones de diseño, siempre que las mismas demuestren ser al menos tan eficaces como las estipuladas en el presente Agregado en materia de protección en casos de abordaje o varada.

Anexo 3

Certificación de Sistema de Gestión de la Calidad

Prefectura Naval Argentina certificó, en su Departamento Técnico de la Navegación, un Sistema de Gestión de Calidad, acorde las Normas ISO 9001/2000. El alcance de la Certificación abarca, servicio de Inspecciones, análisis y aprobación de elementos técnicos de juicio necesarios para acceder a la certificación de buques, certificación de arqueo y francobordo nacional e internacional. Habilitación y registro de empresas de la industria naval y trabajo portuario y aprobación de medios y equipos de salvamento. Así se inició un proceso que prevé, a corto plazo, extenderse a otras áreas de la institución que prestan servicio directo al público.

La ceremonia se realizó el 18 de diciembre en el Salón Mantilla del Edificio Guardacostas -Av. Madero 235 2do. Piso- de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El acto fue presidido por el Ministro de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, Doctor D. Gustavo Béliz y contó con la presencia del Prefecto Nacional Naval, Prefecto General Carlos Edgardo Fernández, del Subprefecto Nacional Naval, Prefecto General D. Ricardo Rodríguez y de plana mayor de la Institución.

La Prefectura inició un proceso de cambio, orientado a la modernización, sistematización y ordenamiento de la totalidad de las gestiones administrativas relacionadas con los servicios que presta.

En tal sentido, estableció pautas claras y políticas de implementación, que quedaron plasmadas en el **Programa Carta de Compromiso con el Ciudadano**, donde se definió a la calidad y a la seguridad como sus objetivos centrales.

El Departamento Técnico de la Navegación, con personal propio, realizó la redacción del Manual de Gestión, Instructivos y procedimientos de las tareas que se desarrollan en cada una de sus áreas, así como otros documentos requeridos por la norma de referencia. Esto permitió cumplir con el primer objetivo: certificar el sistema implementado por dos organizaciones de reconocimiento internacional del **Instituto Argentino de Normalización IRAM - IQnet** y **Lloyd's Register Quality Assurance LRQA**, en noviembre de 2003.

ANEXO 4

Síntesis de Volantes Rectificados de reciente publicación.

Volante Rectificativo N° 6 a la Ordenanza N° 1-73 – Normas Complementarias del Capítulo 2 del Título 4 del REGINAVE –Tomo 4 – “Régimen de las Actividades Náutico Deportivas”:

REEMPLAZA el inciso 2 del Artículo 8° de la citada Ordenanza

Volante Rectificativo N° 3 a la Ordenanza N° 2-87 - Instrumental Náutico, Publicaciones, Material De Señalamiento Y Pirotécnico De Los Buques–Tomo 1 – “Régimen Técnico del Buque”.

Volante Rectificativo N° 2 a la Ordenanza N° 2-01- Requisitos para la Inscripción y Habilitación de Peritos Navales–Tomo 5 – “Régimen del Personal de la Marina Mercante”:

AGREGA en el Anexo 1 de la citada Ordenanza –como Instrumental Náutico- “Sistema de Identificación Automática (SIA) (46).

Volante Rectificativo N° 1 a la Ordenanza N° 3-01 – Aprobación y Mantenimiento de Dispositivos y Medios de Salvamento –Tomo 1 – “Régimen Técnico del Buque”:

INCORPORA al Agregado N° 2 de la citada Ordenanza el punto 12 “Dispositivos de Ayuda a la Flotación” (DAF) y el Apéndice N° 1.

Volante Rectificativo N° 1 a la Ordenanza N° 7-03- Medidas de Seguridad para Botes de Remo - –Tomo 1 – “Régimen de las Actividades Náutico Deportivas”:

SUSTITUYE en el Agregado N° 1 de la citada Ordenanza el punto 4.4.1.

Dicha publicación puede ser consultada por los usuarios en forma actualizada en el Sitio Oficial de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA: www.prefecturanaval.gov.ar

ANEXO 5

Obligatoriedad de poseer el Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación por parte de las barcazas de empuje que transporten carga general. Disposición RPOL, LC9 N° 02-03.

BUENOS AIRES, 20 de mayo de 2003

VISTO lo propuesto por el Departamento Reglamentación de la Navegación, y;

CONSIDERANDO:

Que mediante Disposición RPOL,UR9 N° 9-92 se eximió con carácter precario a las barcazas de empuje, excepto las destinadas al transporte de combustible y mercancías peligrosas, de la obligatoriedad de poseer Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación;

Que la medida se fundamentaba en la desregulación que prescribía a la sazón el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 817/92 del Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre a los buques y artefactos navales de bandera argentina;

Que a posteriori, por Ley N° 24.385 del 19 de Octubre de 1994, se aprobó el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, cuyo objetivo es facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la Hidrovía, estableciendo un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones;

Que este Acuerdo prevé, en su Capítulo III, que en todas las operaciones los países signatarios otorgarán recíprocamente a las embarcaciones de bandera de los demás países idéntico tratamiento al que conceden a las embarcaciones nacionales, no pudiéndose realizar ningún tipo de discriminación por razón de la bandera y disponiendo la compatibilización y/o armonización de sus respectivas legislaciones en la medida que fuere necesario;

Que del análisis de la situación existente en este ámbito de navegación, surge que los países integrantes del mencionado Acuerdo exigen en general que las Barcazas de sus banderas posean el correspondiente Certificado de Seguridad de la Navegación, obligatoriedad que en nuestro ordenamiento legal está determinada en el Régimen de la Navegación Marítima Fluvial y Lacustre - Decreto 4516/73 (REGINAVE), con los plazos y verificaciones señalados en el Artículo 204.0401 y subsiguientes;

Que en este sentido la exención aludida en el primer párrafo resulta contraria al recíproco tratamiento que corresponde otorgar y además dificulta el adecuado seguimiento de las embarcaciones involucradas tendiente a contribuir a la seguridad de la navegación en el ámbito geográfico considerado;

Que ello implica la necesidad de rever la exención concedida, en particular cuando efectúen navegación hacia puertos de otros países signatarios del acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía, adecuándola al marco legal que estos aplican;

Por ello;

EL DIRECTOR DE POLICIA DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

D I S P O N E:

ARTICULO 1°. Dejar sin efecto la Disposición RPOL,UR9 N° 9-92, por la cual se eximía a las barcazas de empuje que transportan carga general de la obligatoriedad de poseer el Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación.

ARTICULO 2°. Las fechas e implementación de los reconocimientos de las Barcazas serán los que se determinan en el Anexo I que corre agregado.

ARTICULO 3°. Vencidos los plazos establecidos en el Anexo I citado, las barcazas de empuje deberán poseer el Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación vigente a los efectos de encontrarse habilitadas para su despacho y navegación, dentro de los alcances que determina el Artículo 204.0401 Inciso a) del REGINAVE.

ARTICULO 4°. La presente no exime a los propietarios, armadores, capitanes y/o patronos de la responsabilidad de mantener las condiciones de seguridad en general que garanticen la navegabilidad de las embarcaciones hasta la total y definitiva puesta en vigencia de esta disposición.

ARTICULO 5°. De forma.

Firmado: ROBERTO RAÚL BARRERO (PG) DIRECTOR DE POLICÍA DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN.

Anexo I a la Disposición RPOL,LC9 N° 02/03.

**EXTENSIÓN DEL CERTIFICADO NACIONAL DE SEGURIDAD
DE LA NAVEGACIÓN A LAS BARCAZAS DE EMPUJE**

1. Se otorgará el Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación a las Barcazas de empuje que transportan carga general que cumplan las prescripciones establecidas en el Capítulo 4, Título 2 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) y con las Normas de Inspecciones.
2. Los plazos límites para la obtención del certificado, acorde año de construcción de las barcazas de empuje captadas en la anterior disposición RPOL,UR9 N° 9/92, serán:

AÑO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS BARCAZAS DE EMPUJE	PLAZOS PARA LA TRAMITACION Y OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN
Anteriores al año 1950 inclusive	TRES (3) meses a partir del 01/11/2003
Del año 1950 al año 1970 inclusive	TRES (3) meses a partir del 01/02/2004
Del año 1970 al año 1980 inclusive	SEIS (6) meses a partir del 01/05/2004
Posteriores al año 1980	TRES (3) meses a partir del 01//11/2004

Buenos Aires, 20 de mayo de2003.

ANEXO 6**Aranceles y calendario de exámenes para el personal de la Marina Mercante Nacional.
Disposición SSIM,104, MGJ N° 76/03.**

BUENOS AIRES, 30 de diciembre de 2003

VISTO lo informado por la División Personal Embarcado de la Marina Mercante, y

CONSIDERANDO:

Que es necesario establecer los valores de los aranceles que deberá abonar el persona embarcado de la Marina Mercante para rendir examen para la obtención de Títulos o Certificados durante el año.

Que los valores a fijar deben establecerse de modo de asegurar que los fondos a recaudar sean los adecuados para satisfacer los fines a que están destinados.

Por ello,

EL SUBSECRETARIO DE INTERES MARÍTIMOS

DISPONE:

ARTICULO 1°. Aprobar la escala de aranceles, que se agregan como ANEXO I y que tendrá vigencia a partir del 1° de enero del 2004 y hasta el 31 de diciembre del 2004.

ARTICULO 2°. Los aranceles a abonar por cada postulante, corresponderán a la cantidad de materias para las que se inscriban.

ARTICULO 3°. El pago de aranceles lo hará efectivo cada postulante en el acto de inscripción, o mediante giro bancario a nombre de la cuenta de la SECRETARIA GENERAL NAVAL N° 154.411/68 Sucursal Navibanco del Edificio Libertad.

ARTICULO 4°. De forma.

ARTICULO 5°. De forma.

ARTICULO 6°. De forma.

Firmado: MIGUEL ENRIQUE CLEMENTS (Capitán de Navío) SUBSECRETARIO DE INTERESES MARÍTIMOS.

ARANCELES QUE DEBERAN ABONAR LOS POSTULANTES PARA OBTENER EL DERECHO A RENDIR EXAMEN DE CAPACITACION PARA TITULOS O CERTIFICADOS DE LA MARINA MERCANTE DURANTE EL AÑO 2004 -ANEXO I de la Disposición SSIM,104,MGJ N° 76/03 -

TITULO ó CERTIFICADO	ARANCEL POR MATERIA
Capitán de Ultramar	\$ 40 *
Piloto de Ultramar de Primera	\$ 25 *
Piloto de Ultramar	\$ 20
Capitán de Pesca	\$ 30
Piloto de Pesca de Primera	\$ 20
Piloto de Pesca	\$ 10
Patrón de Pesca Costera	\$ 10
Patrón de pesca Menor	\$ 10
Capitán Fluvial	\$ 30
Capitán Costero	\$ 30
Oficial Fluvial de Primera	\$ 15
Oficial Costero de Primera	\$ 15
Oficial Fluvial	\$ 10
Oficial Costero	\$ 10
Práctico	\$ 70
Baqueano Fluvial	\$ 30
Certificado Conocimiento de Zona	\$ 30
Maquinista Naval Superior y Transferencias	\$ 40
Maquinista Naval de Primera	\$ 25
Maquinista Naval	\$ 20
Operador General de Radiocomunicaciones	\$ 30
Operador Radiotelegrafista de Primera	\$ 20
Conductor Superior de Máquinas Navales	\$ 20
Conductor de Máquinas Navales de Primera	\$ 15
Conductor de Máquinas Navales	\$ 10
Motorista Naval	\$ 10
Mecánico de Máquinas Navales	\$ 10
Electricista Naval	\$ 10
Certificado Seguridad Náutica (Art. 1.08 del REFOCAPEMM)	\$ 20
Revalida de Títulos Extranjeros	\$ 20
Rehabilitación de Títulos	\$ 20

La cantidad de materia depende de la condición reglamentaria en que esta encuadrado el postulante.

* Para las materias Maniobra y Reglamento Internacional Para Prevenir Abordajes, con utilización del simulador de Navegación y Maniobra, el costo por aspirante es de PESOS DOSCIENTOS CINCUENTA (\$ 250,00). (incluye ambas materias).