

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

Ordenanza Marítima N° 4 - 2000 (DPSN)

Tomo 3

“REGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE”

Buenos Aires, 10 de noviembre de 2002

COMPLEMENTA NORMAS DE NAVEGACIÓN DEL TITULO 3, CAPITULO 01 DEL REGINAVE

VISTO lo informado por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, con relación a las Normas de Navegación complementarias del Título 3, Capítulo 01 del REGINAVE, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 301.0402 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE), establece que la Prefectura dispondrá las normas particulares que complementen las disposiciones generales sobre seguridad de la navegación del título 3, capítulo 01 de dicho cuerpo reglamentario.

Que el mencionado Capítulo del REGINAVE establece como norma general la aplicación del “Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes” en todo su contexto a través de su artículo 301.0101.

Que la Ordenanza N° 2-82 contiene esas normas particulares, las que han sido actualizadas desde su entrada en vigor, de acuerdo con la experiencia adquirida en su aplicación, por obras de dragado y balizamiento ejecutadas y otras circunstancias accidentales, mediante disposiciones, agregados y volantes rectificativos.

Que por razones de mejor ordenamiento y practicidad, se hace necesario eliminar ciertos anexos, volantes rectificativos y disposiciones de la citada Ordenanza que ya carecen de actualidad o han sido objeto de enmiendas.

Por ello,

**EL PREFECTO NACIONAL NAVAL
DISPONE:**

ARTICULO 1°- Establecer las Normas Particulares de Seguridad de la Navegación para las zonas y ríos que se indican, que contienen los siguientes agregados:

1. Agregado N° 1: Río de la Plata – Canales de Punta Indio, Intermedio, Paso Banco Chico, Acceso al Puerto de Buenos Aires hasta el Km. 12, exceptuando a los canales de Martín García que rigen por el Reglamento de Uso y Navegación de los Canales de Martín García.
2. Agregado N° 2: Ríos Paraná, Paraná Bravo, Paraná Guazú, Paraná de las Palmas y Pasaje Talavera.
3. Agregado N° 3: Bahía Blanca – Canales a la ría.

ARTICULO 2°- Derógase la Ordenanza N° 2-82 y todas las disposiciones que tengan relación con la presente.

ARTICULO 3°- Los términos de la Ordenanza regirán a partir de los 30 días corridos a contar de la fecha de publicación de la misma.

ARTICULO 4°- Por la Subprefectura Nacional Naval precédase a la publicación y distribución de la presente Ordenanza. Por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación publíquese en el Boletín Informativo para la Marina Mercante y efectúese su correspondiente archivo.

Buenos Aires, 20 de septiembre de 2000

Juan José Beltritti
Prefecto General
Prefecto Nacional Naval

(Expte. P-3.794-c-b-2000).

(Disposición RPOL, LC9 N° 3-2000).

(Parcial de Ordenanza N° 2-2000).

(Nro. De orden 281).

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

CANALES “PUNTA INDIÓ”, “INTERMEDIO”, “PASO BANCO CHICO”, “ACCESO AL PUERTO DE BUENOS AIRES hasta el Km. 12” y “EMILIO MITRE”

1. GENERALIDADES:

A los efectos de la aplicación de las presentes disposiciones, se tendrán en cuenta la toponimia y límites que para los Canales de Punta Indio, Intermedio, Paso Banco Chico, Acceso al puerto de Buenos Aires hasta el Km. 12 y Emilio Mitre, establecen el Derrotero Argentino (Parte I), los estudios técnicos fijados en los Pliegos de Licitación que concesionaron las Obras de Dragado y Balizamiento de la Ruta Troncal Santa Fé – Océano y la información suministrada por el Boletín Fluvial publicado por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

1. Los **Canales PUNTA INDIÓ, INTERMEDIO, PASO BANCO CHICO, ACCESO AL PUERTO DE BUENOS AIRES HASTA EL KM. 12 Y EMILIO MITRE**, están señalizados con boyas y pares de boyas acorde al Sistema I.A.L.A. B, siendo sus anchos navegables mínimos, los indicados por las profundidades al cero en el lugar de los determinantes, según el último relevamiento que se publique semanalmente en el Boletín Fluvial.

2. Se denominan “**ZONAS CONTIGUAS DE TRANSITO**”, a las que se extienden a cada lado de los tramos que a continuación se señalan, a lo largo de estos, con las siguientes anchuras:

1. Canal a PUNTA INDIÓ desde el Par 30 (Km. 121,0) hasta Km. 239,1: 300 m. medidos perpendicularmente desde las líneas de boyas demarcatorias del canal.-

2. Canales INTERMEDIO y PASO BANCO CHICO: 500 m. medidos perpendicularmente desde los respectivos límites del canal.-

3. Las expresiones “hacia adentro”, “entrando” o similares, significan navegar desde la boca del río hacia el nacimiento (oeste). Inversamente, las expresiones “hacia afuera”, “saliendo” o similares, significan navegar desde el interior del Río hacia su desembocadura en el mar (este).-

4. ESLORAS MAXIMAS ADMISIBLES:

En el Canal Emilio Mitre solo podrán navegar los buques cuya eslora máxima no supere los 230 m. (doscientos treinta metros).

5. DIMENSIONES DE CONVOYES:

1. A los efectos de la aplicación de la presente normativa, los conceptos de convoy de empuje y de convoy de remolque, se ajustaran a las definiciones que se establecen en el Artículo 303.0102. del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE).
2. Las dimensiones máximas de los convoyes de empuje y remolque estarán referidas a los siguientes parámetros:

1. Convoyes de Empuje:

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

2. Convoyes de Remolque:

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

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

2. MARGEN DE SEGURIDAD:

Para navegar por los *Canales* PUNTA INDIO, INTERMEDIO, PASO BANCO CHICO, ACCESO AL PUERTO DE BUENOS AIRES HASTA EL KM. 12 y EMILIO MITRE, los buques dejarán un margen de seguridad mínimo bajo la quilla no inferior a 0,60 m. (cero metro sesenta centímetros).

A esos fines, los calados máximos serán calculados teniendo en consideración los distintos factores y efectos evolutivos que indican en su determinación, particularmente la velocidad del buque durante la navegación en los canales y áreas de aguas restringidas.-

3. CLASIFICACION DE BUQUES DE ACUERDO AL CALADO:

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

Clase “A”: Buques cuyo calado sea igual a 7,32 m. (24’) o superior.-

Clase “B”: Buques cuyo calado sea igual a 6,40 m. (21’) o superior, pero inferior a 7,32 m. (24’).

Clase “C”: Buques cuyo calado sea inferior a 6,40 m. (21’).-

4. NORMAS PARTICULARES DE NAVEGACION en los CANALES PUNTA INDIO, INTERMEDIO, PASO BANCO CHICO y EMILIO MITRE:

4.1. En el Canal PUNTA INDIO:

- 4.1.1. Los buques **Clase “A”** con un **calado máximo inferior a 8,84 m. (29’ 00”)**, utilizarán el canal en toda su extensión hasta o desde el Km. 210, continuando la navegación hasta o desde el Km. 239,1 por fuera del canal, a menos que por razones de marea no pudieran liberarlo. Asimismo, cuando estén haciendo uso del canal, les estará prohibido cruzarse o adelantarse unos a otros entre los pares señalados en el punto 5.

4.1.2. Los buques **Clase “B”** y **“C”**, no podrán navegar por dentro del canal cuando se encuentre otro buque obligado a hacerlo por su calado y estén en la condición de “vuelta encontrada”, a menos que por razones de marea no pudieran liberarlo. Por tal motivo, sólo podrán navegar por dentro del canal, adelantarse unos a otros entre los pares señalados en el punto 5.

Si la altura de marea se los permite, navegaran por la “Zona Contigua Norte” si entran y por la “Zona Contigua Sur” si están de salida.-

4.2. En los Canales INTERMEDIO y PASO BANCO CHICO:

4.2.1. Los buques de la **Clase “A”** navegarán por dentro de los canales en toda su extensión.

4.2.2. Los buques de la **Clase “B”** y **“C”**, navegaran por la “Zona Contigua Norte” cuando estén de entrada y por la “Zona Contigua Sur” cuando lo hagan de salida.

4.3. En el Canal ING. EMILIO MITRE: _

Las normas particulares de navegación referidas a los Convoyes de Empuje y Convoyes de Remolque por Largo para la navegación por Canal Emilio Mitre, se ajustarán a lo establecido en el punto 3.3. del Título 2 (Río Paraná de las Palmas) del Agregado N° 2 a la presente ordenanza.

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

5. ZONAS DE PROHIBICION DE CRUCES O ADELANTAMIENTOS:

5.1. En el Canal PUNTA INDIO:

5.1.1. Los buques que estén obligados a navegar por dentro del canal **“PUNTA INDIO”** y aquellos que, por la altura del Río se vean forzados a ello, cualquiera sea su categoría, tendrán **prohibido cruzarse o adelantarse entre:**

5.1.1.1. Pares de boyas **23 (Km. 140,8)** y **19 (km. 150,0 – El Codillo).**

5.1.2. Cuando dos (2) o más buques se encuentren en la situación de “Vuelta Encontrada” y cuyos **calados** sean **iguales o superiores** a ocho metros con ochenta y cuatro centímetros (**8,84 m. / 29’ 00”**), además de lo establecido en el punto 5.1.1. tendrán **prohibido el cruce o adelantamiento** entre:

5.1.2.1. el **Par 19 (Km. 150,0)** y el **Par 07 (Km. 182,7)** del C. Punta Indio.

5.1.2.2. el **Par 03 (Km. 194,4)** y el **Par 01 (Km. 201,6)** del C. Punta Indio.

Al respecto, solamente se permitirá dicho cruce, entre los sectores indicados en los puntos 5.1.2.1 y 5.1.2.2. en la **“Zona de Cruce”** diseñada a tal efecto y que se encuentra entre los pares de boyas **07 (Km. 182,7)** y **03 (Km. 194,4)** del mencionado canal, dándosele **prioridad de paso** al buque que se encuentre **“Saliendo”**, excepto en el caso en que el de **“Entrada”** se halle en el canal y el de **“Salida”** **no** haya arribado al **Par 30 (Km. 121,0)**.

5.2. En los Canales de ACCESO AL PUERTO DE BUENOS AIRES y EMILIO MITRE:

5.2.1. Cuando dos (2) buques se encuentren en la situación de “VUELTA ENCONTRADA”, cuyas esloras máximas sean superiores a **60 m.** (sesenta metros) y estén navegando uno por el Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires, que se disponga a tomar el Canal E. Mitre, y el otro proveniente de éste, tendrán prohibido el cruce y adelantamiento entre el **Km. 16** (dieciséis) del Canal de Acceso y el **Km. 16** (dieciséis) del Canal Ing. Emilio Mitre.

5.2.2. Para aquellos buques que realicen navegación **DIURNA o NOCTURNA** por el Canal Ing. Emilio Mitre y cuya eslora máxima sea superior a **60 m.** (sesenta metros), entre los siguientes tramos:

5.2.2.1. Km. 38,5 al Km. 40,0.

5.2.2.1. Km. 42,0 al Km. 48,0.

6. MANIOBRA DE VIRADA DE BUQUES EN LA INTERSECCION DE LOS CANALES ING. EMILIO MITRE Y DE ACCESO AL PUERTO DE BUENOS AIRES:

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

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

- 6.1. **Buques monohélices**, de eslora comprendidas entre los 160 m. (ciento sesenta metros) y 200 m. (doscientos metros), utilizarán por lo menos un (1) remolcador.
- 6.2. **Buques monohélices**, de esloras superiores a los 200 m. (doscientos metros) y hasta 230 m. (doscientos treinta metros), utilizarán dos (2) remolcadores.
- 6.3. Los **Buques bihélices o monohélices dotados con hélice transversal proel**, estarán eximidos del uso de remolcador-maniobra para realizar la mencionada virada.

En todos los casos, los movimientos de virada, tanto en la intersección de los canales Ing. E. Mitre y de Acceso al Puerto de Buenos Aires, como en las proximidades del Km. 37 de éste último, solo podrán ser efectuados con la previa autorización y coordinación de la Estación **SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO DEL RIO DE LA PLATA**.

7. CONTROL DE TRÁFICO:

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

En todos los casos, las coordinaciones para las maniobras de cruces serán realizadas por los buques involucrados mediante comunicación “Puente a Puente”, lo que deberá ser informado al **SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO DEL RIO DE LA PLATA**.

8. VELOCIDAD EN LOS CANALES:

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

No obstante, las máximas velocidades permitidas en el Canal Ing. Emilio Mitre serán, entre los Kms. 40 al 47 de 8 (ocho) nudos y entre los Kms. 12 al 40 de 10 (diez) nudos.

9. ZONAS DE SEGURIDAD Y FONDEO EN PROXIMIDADES DEL PONTON “RECALADA” (ESTACIONARIO DE PRACTICOS), FONDEADO EN INMEDIACIONES KM. 239,1 DEL CANAL PUNTA INDIO.

Los buques en navegación de entrada y salida del Canal Punta Indio o en operaciones de embarco o desembarco de prácticos, deberán mantener, en su aproximación al pontón Recalada, una distancia mínima de seguridad de una (1) Milla Náutica y tendrán prohibido fondear a una distancia menor de dos (2) Millas Náuticas de dicho pontón

Anexo N° 1 al Agregado N° 1 a la Ordenanza N° 4-00 (DPSN)

MENSURA DEL CANAL PUNTA INDIO

KM	DENOMINACION	KM	DENOMINACION
239,1	Km. 239	174,3	Par 10
236,0	Km. 236	172,0	Par 11
233,0	Km. 233	169,0	Par 12
230,0	Km. 230	166,0	Par 13
227,0	Km. 227	164,0	Par 14
223,5	Km. 223	161,0	Par 15
220,0	Km. 220	158,0	Par 16
216,0	Km. 216	155,0	Par 17
213,0	Km. 213	153,0	Par 18
210,0	Km. 210	150,0	Par 19
207,2	Km. 207	147,0	Par 20
204,4	Km. 204	145,0	Par 21
201,6	Par 01	143,9	Par 22
197,4	Par 02	140,8	Par 23
194,4	Par 03	138,0	Par 24
191,4	Par 04	136,0	Par 25
188,5	Par 05	133,4	Par 26
185,6	Par 06	130,0	Par 27
182,7	Par 07	128,0	Par 28
180,2	Par 08	126,0	Par 29
177,0	Par 09	121,0	Par 30

Agregado N° 2 a la Ordenanza N° 4-00 (DPSN)

**NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN
EN EL “RIO PARANA”, “RIO PARANA BRAVO”, “RIO PARANA
GUAZÚ”, “PASAJE TALAVERA”, “RIO PARANA DE LAS PALMAS” y
“BAJO LOS PUENTES DEL RIO PARANA Y SUS BRAZOS”.**

I

**RIO PARANA - RIO PARANA BRAVO –
RIO PARANA GUAZÚ – PASAJE TALAVERA**

1. GENERALIDADES:

A los efectos de la aplicación de las presentes disposiciones, se tendrán en cuenta la toponimia y límites que para los Ríos Paraná, Paraná Bravo, Paraná Guazú, Paraná de las Palmas y el Pasaje Talavera, se establecen en el Derrotero Argentino (Parte IV), los estudios técnicos fijados en los Pliegos de Licitación que concesionaron las Obras de Dragado y Balizamiento de la Ruta Troncal Santa Fé – Océano y la información suministrada por el Boletín Fluvial publicado por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

1. Las operaciones de extracción de arena o canto rodado, según corresponda, se realizarán a más de 100 m. de la isobata de mayor profundidad demarcatória

de los veriles del canal principal. Esta restricción deberá ser particularmente respetada en los siguientes tramos de los ríos:

1. RIO PARANA GUAZU:

1. Entre los Km. 159 al 165.
2. Entre los Km. 166 al 167.
3. Entre los Km. 189 al 193.
4. En la margen derecha, entre los Km. 210 al 223.
5. Entre los Km. 230 al 232 (“Zona de Espera Nocturna”).

2. RIO PARANA:

1. Entre los Km. 232 al 248 (“Zona de Espera Nocturna”).

3. ZONAS DE ESPERA NOCTURNA:

1. En los casos de los tramos definidos en los apartados 1.1.1.5. y 1.1.2.1., las operaciones de extracción de arena se podrán realizar de acuerdo a las siguientes condiciones:
 1. Se efectuaran sobre la margen derecha del Río.
 2. Se admitirán hasta un máximo de tres (3) buques areneros operando simultánea-mente en la zona indicada en el apartado 1.1.1.5., y hasta seis (6) en el apartado 1.1.2.1., respectivamente.
 3. Ante la solicitud de un buque cuya eslora sea superior a 120 m. para fondear en horario nocturno, en cualquiera de dichas zonas, la Estación del **SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO RIO PARANA** Jurisdicción **ZARATE**, dispondrá los movimientos de aquellos buques areneros que se encuentren operando en las mismas, atendiendo a razones de seguridad y disponibilidad de los lugares mencionados.

4. RESTRICCIONES EN GENERAL:

Las operaciones de extracción de arena o canto rodado, según corresponda, estarán restringidas en general:

1. En las vueltas de los ríos con caídas de rumbo de mas de 30°, a menos de 1.000 m. hacia arriba o hacia debajo de las puntas de aquéllas.
 2. En las “Zonas Reservadas para Alijos”, cuando se cumplan estas operaciones.
-
2. No estará permitido el amarre o fondeo de buques en la margen izquierda del Canal Principal de navegación del RIO PARANA, sobre la Isla sin nombre entre los Kms. 446 y 449 (Paso San Martín).

3. **DIMENSIONES DE CONVOYES:**

1. A los efectos de la aplicación de la presente normativa, los conceptos de convoy de empuje y de convoy de remolque, se ajustaran a las definiciones que se establecen en el Artículo 303.0102. del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE).
2. Las dimensiones máximas de los convoyes de empuje y remolque estarán referidas a los siguientes parámetros:

1. Convoyes de Empuje:

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

2. Convoyes de Remolque:

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

1. Abarloado o acoderado: Se entenderá por largo máximo (eslora) a la eslora máxima del buque remolcado y por ancho máximo del convoy

(manga) a la sumatoria de las mangas del buque remolcador abarloado o acoderado.-

1. MARGEN DE SEGURIDAD:

Todo buque que navegue por los ríos “**PARANA BRAVO**”, “**PARANA GUAZÚ**”, “**PASAJE TALAVERA**”, “**PARANA HASTA EL KM. 584** (Tramo exterior de Acceso al Puerto de Santa Fé)” y desde el citado kilómetro hasta el “**ACCESO AL PUERTO DE PARANA**”, deberá dejar un margen de seguridad bajo la quilla de 0,60 m. (cero metro sesenta centímetros).

A esos fines, los calados máximos serán calculados teniendo en consideración los distintos factores y efectos evolutivos que indican en su determinación, particularmente la velocidad del buque durante la navegación en los canales y áreas de aguas restringidas.

2. NORMAS PARTICULARES DE NAVE-GACION:

A los buques de eslora superior a 120 m. les estará prohibido cruzarse o adelantarse unos a otros en los lugares indicados en los apartados 3.1.1. al 3.1.29., y a los de eslora superior a 100 m. en los lugares indicados en los apartados 3.1.30. al 3.1.48. que se detallan a continuación. A tales efectos, cuando exista la posibilidad de cruce, al dar cumplimiento al artículo 301.0302, inc. a.1. del REGINAVE, el buque que navega en sentido contrario a la corriente, se mantendrá fuera de los límites fijados para cada tramo o sector, recostándose todo lo posible sobre el veril de la banda de su estribor.

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

Boca del PARANA BRAVO:

1. Km. 138 al 146 (Boca del Paraná Bravo).
2. Km. 148 al 150.
3. Km. 158 al 161.
4. Km. 122 al 126 (Boca del Paraná Guazú).
5. Km. 141 al 144 (Confluencia con Río Barca Grande).
6. Km. 159 al 165 (Isla La Paloma).
7. Km. 190 al 196 (Isla Botija).
8. Km. 211 al 216,7 (Boca Pavón).
9. Km. 217,7 al 223 (Isla Viscaino).
10. Km. 226 al 229 (Vuelta Lechiguanas).

PASAJE TALAVERA:

11. Km. 180 al 182 (Confluencia Este con R. Paraná Guazú).
 12. Km. 192 al 196.
 13. Km. 208 al 212
 14. Km. 273 al 275 (Proximidades San Pedro).
 15. Km. 280 al 284 (Isla de Larco).
 16. Km. 286 al 296 (Isla del Medio – Paso Los Ratones).
 17. Km. 318 al 325 (Paso Las Hermanas).
 18. Km. 320 al 324 (Canal Secundario Las Hermanas).
 19. Km. 328 al 334 (Paso Tonelero).
 20. Km. 335 al 344 (Isla del Tonelero e Isla Nueva).
 21. Km. 346 al 351 (Canal de Muelles).
 22. Km. 361 al 371 (Rada Puerto Villa Constitución).
 23. Km. 379 al 383 (Paso del Paraguayo).
 24. Km. 385 al 391 (Paso Isla Paraguayito).
 25. Km. 401 al 408 (Paso Alvear)
 26. Km. 414 al 417 (Canal de Muelles) y Km. 413 al 419 (Canal Oriental).
 27. Km. 428,5 al 433 (Paso Travesía).
 28. Km. 436 al 439 (Paso Puerto Borghi).
 29. Km. 449 al 452 (Paso Bella Vista).
-
30. Km. 472 al 475 (Paso Travesía los Pájaros).
 31. Km. 478 al 481 (Paso Correntoso).
 32. Km. 487 al 495 (Paso del Paranasito).
 33. Km. 496,5 al 506,5 (Vuelta y Paso Campo Rico).
 34. Km. 508,5 al 514 (Paso Tacuaní).
 35. Km. 515 al 519 (Isla Bernache).
 36. Km. 525 al 532 (Abajo Diamante).
 37. Km. 540 al 545 (Riacho Los Chivos).
 38. Km. 548 al 557 (Raigones y Paso Punta Alvear).
 39. Km. 558 al 562 (Paso Arriba Alvear).
 40. Km. 567 al 576 (Paso Animas del Paracao).
 41. Km. 578 al 585 (Paso Tragadero – Tramo Exterior Acc. Pto. Santa Fé).
 42. Km. 579 al 587 (Riacho Barroso).
 43. Km. 606 al 612 (Abajo Travesía Villa Urquiza).
 44. Km. 631 al 640 (Riacho Zapata).
 45. Km. 689 al 711 (Travesía Isla Mencho y los Chanchos).
 46. Km. 724 al 736 (Paso el Verde – Tramo Arriba Puerto Santa Elena).

- 47. Km. 750 al 755 (Paso Abajo La Paz).
- 48. Km. 765 al 777 (Tramo Arriba La Paz).

3.2. MEDIDAS ESPECIALES EN CIERTOS TRAMOS:

Los buques navegarán con precaución, reduciendo la velocidad a la mínima de maniobra, siempre que haya otros buques o embarcaciones amarradas, maniobrando o en operación de alijo, en las proximidades de los siguientes muelles, terminales o tramos de Río:

- 3.2.1. Tramo entre los Kms. 167 al 172 del Río Paraná Guazú cuando existan tareas u operaciones de alije.
- 3.2.2. Tramo entre los Kms. 323,5 al 325 del Río Paraná (Ramallo).
- 3.2.3. Frente al Puerto de San Nicolás.
- 3.2.4. Frente al Puerto de Villa Constitución (entre Kms. 363,5 al 365).
- 3.2.5. Frente al Puerto de Arroyo Seco (Rada General Lagos – Km. 394,7 al 398,3).
- 3.2.6. Rada Puerto Rosario y Canal de Muelles (Kms. 410 al 412,5; Kms. 422 al 430 y Kms. 413 al 419 respectivamente).
- 3.2.7. Frente al Puerto de San Lorenzo y Puerto San Martín (entre Kms. 446 al 454)
- 3.2.8. Frente a la Terminal VI (kms. 455 al 456).
- 3.2.9. Proximidades del Puerto de Paraná (entre Kms. 595,5 al 597 – Travesía Bajada Grande).
- 3.2.10. Frente al Puerto La Paz (entre Kms. 755,5 al 756,5) y en Muelle Márquez (entre Kms. 758 al 759).

3.3. COORDINACION PARA LA MANIOBRA DE CRUCE:

En todos los casos, las coordinaciones para las maniobras de cruces serán realizadas por los buques involucrados mediante comunicación “Puente a Puente”, lo que deberá ser comunicado, informando el correspondiente resultado de la misma, al **SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO DEL RIO PARANA Jurisdiccional** pertinente.

II

RIO PARANA DE LAS PALMAS

1. GENERALIDADES:

1.1. ZONA CONSIDERADA:

Las presente normas se aplicarán en el tramo comprendido entre el kilómetro 179,4 hasta el kilómetro 48 del **RIO PARANA DE LAS PALMAS**.

1.2. ESLORAS MAXIMAS ADMISIBLES:

En toda la zona considerada solo podrán navegar los buques cuya eslora máxima no supere los 230 m. (doscientos treinta metros).

1.3. **DIMENSIONES DE CONVOYES:**

1. A los efectos de la aplicación de la presente normativa, los conceptos de convoy de empuje y de convoy de remolque, se ajustaran a las definiciones que se establecen en el Artículo 303.0102. del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE).
2. Las dimensiones máximas de los convoyes de empuje y remolque estarán referidas a los siguientes parámetros:

1. **Convoyes de Empuje:**

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

2. **Convoyes de Remolque:**

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

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

1. **MARGEN DE SEGURIDAD:**

Todo buque que navegue por el Río “**PARANA DE LAS PALMAS**”, deberá dejar un margen de seguridad mínimo bajo la quilla de 0,60 m. (cero metro sesenta centímetros).

A esos fines, los calados máximos serán calculados teniendo en consideración los distintos factores y efectos evolutivos que indican en su determinación, particularmente la velocidad del buque durante la navegación en los canales y áreas de aguas restringidas.

2. **NORMAS PARTICULARES DE NAVEGACION:**

A los buques les estará prohibido cruzarse o adelantarse unos a otros en los tramos o lugares indicados en el apartado **3.8.** - Por tal motivo, cuando exista la posibilidad de cruce, al dar cumplimiento al artículo 301.0302, inc. a.1. del **REGINAVE**, el buque que navega en sentido contrario a la corriente, se mantendrá fuera de los límites fijados para cada tramo o sector, recostándose todo lo posible sobre el veril de la banda de su estribor.

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

1. NAVEGACION EN HORAS DIURNAS y NOCTURNAS:

Se permitirá la navegación a:

1. Los **buques** en toda la zona considerada y en ambos sentidos.
 2. Los **convoyes de empuje** de hasta un largo máximo de 236 m. y hasta un ancho máximo de 50 m., entre los kilómetros 48,0 al 179,4 del Río Paraná de las Palmas, en ambos sentidos, y en horas nocturnas con las medidas mencionadas, siempre que el empujador posea una potencia máxima superior a 735 Kw.
 3. Los **convoyes de remolque por largo** cuyas longitudes o anchos totales no superen los 180 m. o 28 m., respectivamente, entre los kilómetros 48,0 al 179,4 del Río Paraná de las Palmas, en ambos sentidos.
2. En todos aquellos casos en que las dimensiones, tanto de buques como convoyes de empuje o de remolque por largo, superen los máximos permitidos, se deberá tener en cuenta lo establecido en el punto 3.11.
 3. No obstante las restricciones impuestas a los **convoyes de empuje y convoyes de remolque por largo** para navegar por el **CANAL ING. EMILIO MITRE**, podrán hacerlo con las medidas MAXIMAS ESTABLECIDAS EN LOS PUNTOS 3.1.2. y 3.1.3, *siempre y cuando* en el canal citado, **no se encuentren navegando buques mayores de 100 m. de eslora máxima**, ni

exista la posibilidad del cruce de éstos con aquellos en esa vía navegable. A tal fin y antes de iniciar la navegación, deberán solicitar la información correspondiente de buques navegando en la zona y la respectiva autorización de inicio al **SISTEMA DE CONTROL DE TRÁFICO DEL RIO DE LA PLATA.**

Se deberá además, prestar especial atención a las **velocidades relativas** de estos **convoyes respecto a las desarrolladas por los buques**, teniendo en cuenta la prohibición de cruce o adelantamiento establecido en el punto 3.8.1.1. del presente Capítulo, y los apartados 5.2.2.1. y 5.2.2.2. del Agregado N° 1 de esta Ordenanza.

4. ZONAS DE ESPERA:

A los efectos de un mejor ordenamiento del tráfico, los buques cuya eslora máxima sea superior a los 35 m. (treinta y cinco metros), solo podrán fondear en las **zonas de espera** que se indican a continuación:

1. Fuera del tramo delimitado por el boyado entre los Kms. 46,5 (Canal E. Mitre) y 57,6, sólo para buques de hasta 120 m. de eslora máxima, de acuerdo a su calado.
2. Entre los Kms. 63,0 y 68,7, teniendo prioridad de fondeo los buques de mayor porte y que se encuentren limitados por su calado para hacerlo en otros lugares habilitados.
3. Entre los Kms. 70,7 y 77,5, teniendo prioridad de fondeo los buques de mayor porte y que se encuentren limitados por su calado para hacerlo en otros lugares habilitados.
4. Entre los Kms. 77,5 y 83,0, teniendo prioridad de fondeo los buques de mayor porte y que se encuentren limitados por su calado para hacerlo en otros lugares habilitados.

Los buques fondearán alejándose el máximo que les permita su calado, de la isobata mas profunda de cada zona.

Los buques de eslora máxima inferior a los 35 m. (treinta y cinco metros), podrán fondear fuera de las zonas de espera indicadas precedentemente, siempre lo mas alejado que les sea posible de la isobata mas profunda, pero les estará prohibido hacerlo en los siguientes lugares:

5. Dentro del tramo delimitado por el boyado entre los Kms. 46,5 y 57,6.
6. En los lugares de cruce prohibidos indicados en 3.8.1.1. y 3.8.1.12. inclusive.

5. ZONAS DE FONDEO:

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

3.5.1. Eslora máxima superior a 60 m. y hasta 120 m.:

1. Entre los Kms. 58,0 al 60,7.
2. Entre los Kms. 111,0 al 112,0.

3.5.2. Eslora máxima superior a 120 m.:

- 3.5.2.1. Entre los Kms. 60,7 al 63,0.

Los buques fondearán alejándose al máximo posible que les permita su calado de la isobata mas profunda de cada zona, solicitando la respectiva autorización al **SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO DEL RIO PARANA Jurisdiccional**, la que será concedida atendiendo las razones que motivan dicha solicitud, el tiempo estimado de permanencia en la zona (que no excederá de las 36 horas; salvo causas debidamente justificadas por el referido **SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO**), y los buques existentes en esa situación en cada una de las zonas determinadas.

En ningún caso se admitirán, más de dos (2) buques fondeados para las zonas indicadas en el punto 3.5.1.; y más de tres (3) buques para la zona indicada en el punto 3.5.2.

El **SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO DEL RIO PARANA (Jurisdicción ZARATE)**, queda facultado para disponer el movimiento de los buques fondeados en esas zonas o la prohibición de hacerlo, por razones de seguridad, densidad del transito en la zona u otras contingencias propias de la navegación que así lo aconsejen.

6. Tanto en las “**Zonas de Espera**” como en las de “**Fondeo**” mencionadas en los apartados 3.4. y 3.5., los buques deberán hallarse en todo momento en condiciones aptas para maniobrar, con las luces reglamentarias en servicio y

mantener permanentemente comunicación “puente a puente” para los casos de cruces.

7. ZONA DE MANIOBRAS Y/O FONDEO EXCLUSIVA:

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

1. Buques que zarpen de las Terminales del Puerto de Zarate y deban maniobrar para quedar aguas abajo.
2. Buques que naveguen aguas abajo y como consecuencia de la visibilidad reducida quede prohibido el cruce del Complejo Zarate – Brazo Largo.
3. Casos de emergencia en donde resulte necesario realizar maniobras de giro y/o fondeo.

A tal efecto, **el resto de las embarcaciones tendrá prohibido fondear entre dichos kilómetros en forma transitoria o permanente**. En todos los casos, se mantendrá informado al **SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO DEL RIO PARANA Jurisdicción ZARATE**.

Asimismo, los buques y convoyes tendrán prohibido efectuar maniobras de giro, embarco o desembarco de prácticos o de personal técnico en el tramo del Río Paraná de las Palmas comprendido por los kilómetros 95 y 97,5.

8. ZONAS DE PROHIBICION DE CRUCE Y/O ADELANTA-MIENTO:

1. Se establecen como **zonas de prohibición de cruces y adelantamientos**, para aquellos buques que realicen navegación **DIURNA o NOCTURNA** y cuya eslora máxima sea superior a **60 m.** (sesenta metros), en los tramos que se indican y que a continuación se detallan:
 1. Km. 48 al 50 del Río Paraná de las Palmas.
 2. Km. 68,7 al 70,7 del R. P. Palmas (Zona de transferencia de Granos).
 3. Km. 89 al 91 del R. P. Palmas (Vuelta del Hinojo).

4. Km. 95 al 99 del R. P. Palmas (Vuelta Campana y Zona Portuaria).
 5. Km. 99 al 101 del R. P. Palmas (Vuelta del Este).
 6. Km. 119 al 121 del R. P. Palmas (Vuelta de los Barbones).
 7. Km. 124,5 al 129 del R. P. Palmas (Vuelta de San Antonio).
 8. Km. 130 al 136,6 del R. P. Palmas (Vueltas de las Limas y del Pelado).
 9. Km. 140 al 143 del R. P. Palmas (Vuelta de los Patos).
 10. Km. 149 al 150 del R. P. Palmas (Vuelta Romero).
 11. Km. 157 al 159,5 del R. P. P (Confluencia con Zanja Mercadal).
 12. Km. 177 al 179,4 del R. P. P. (Confluencia con R. Paraná Guazú).
 13. Entre los tramos indicados en los puntos 3.4. (Zonas de Espera) y 3.5. (Zonas de Fondeo), cuando se encuentren buques fondeados.
2. Se establecen como **zonas de prohibición de cruces y adelantamientos**, en el tramo comprendido por los kilómetros 83 (Escobar) y 179,4 del Río Paraná de las Palmas, para aquellos buques que realicen navegación **NOCTURNA** y cuya eslora máxima sea superior a **120 m.** (ciento veinte metros), en los tramos que se indican y que a continuación se detallan:
1. Entre los Kms. 083,0 y 103,5 del R. P. Palmas.
 2. Entre los Kms. 105,0 y 115,0 del R. P. Palmas.
 3. Entre los Kms. 117,6 y 121,0 del R. P. Palmas.
 4. Entre los Kms. 124,5 y 136,6 del R. P. Palmas.
 5. Entre los Kms. 140,0 y 150,0 del R. P. Palmas.
 6. Entre los Kms. 154,0 y 167,0 del R. P. Palmas.
 7. Entre los Kms. 172,0 y 179,4 del R. P. Palmas.
 8. Entre los tramos indicados en los puntos 3.4. (Zonas de Espera) y 3.5. (Zonas de Fondeo), cuando se encuentren buques fondeados.

En todos los casos se dará cumplimiento al Artículo 301.0302, inc. a.1. y 2. del REGINAIVE.

9. VELOCIDADES MAXIMAS EN LA RUTA:

La velocidad máxima permitida en el Río Paraná de las Palmas entre los kilómetros 114,0 y 179,4 será de 13 Ns. (TRECE NUDOS) y en el resto de la ruta será de 10 Ns. (DIEZ NUDOS).

Estas velocidades máximas podrán variar como excepción, mediante acuerdo entre los buques y las estaciones del **SISTEMA DE CONTROL DE TRÁFICO jurisdiccionales**, cuando existan razones que lo hagan necesario.

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

1. Entre los Kms. 068,0 y 072,0 del R. P. Palmas.
2. Entre los Kms. 092,0 y 114,0 del R. P. Palmas.

10. PROHIBICION DE FONDEAR:

1. Se prohíbe fondear en horas **NOCTURNAS**, en forma permanente o transitoria, a todo buque o convoy, en los tramos del Río Paraná de las Palmas que a continuación se detallan, salvo casos de fuerza mayor o condiciones meteorológicas adversas en los que, después de haberlo hecho, se solicitara autorización a la Estación del **SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO DEL RIO PARANA Jurisdicción ZARATE**, para permanecer en esa situación:

1. Entre los Kms. 103,5 al 105,0.
2. Entre los Kms. 115,0 al 117,6.
3. Entre los Kms. 121,0 al 124,5.
4. Entre los Kms. 150,0 al 154,0.

- 3.10.2. Se prohíbe fondear, tanto en horas **DIURNAS** como **NOCTURNAS**, en forma permanente o transitoria, a todo buque o convoy, en el tramo del Río Paraná de las Palmas que a continuación se detalla, salvo casos de fuerza mayor o condiciones meteorológicas adversas en los que, después de haberlo hecho, se solicitara autorización a la Estación del **SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO DEL RIO PARANA Jurisdicción ZARATE**, para permanecer en esa situación:

1. Entre los Kms. 88,0 al 91,0.
2. Entre los Kms. 93,0 al 95,0.
3. Entre los Kms. 99,0 al 102,0.
4. Entre los Kms. 109,0 al 111,0 (Zona de Maniobras y Fondeo Exclusiva, según lo establecido en el punto 3.7.).
5. Entre los Kms. 130,0 al 147,0.

6. Entre los Kms. 163,0 al 165,0.

3.11. NAVEGACION DE BUQUES Y ARTEFACTOS NAVALES NO PREVISTOS:

Todo buque o artefacto naval que por sus características no estuviera específicamente contemplado en las presentes normas, solo podrá navegar por las vías consideradas, previa autorización de la Prefectura y bajo las condiciones de seguridad que la **Dirección de Seguridad de la Navegación** determine para cada caso en particular.

12 . COORDINACION PARA LA MANIOBRA DE CRUCE:

En todos los casos, las coordinaciones para las maniobras de cruces serán realizadas por los buques involucrados mediante comunicación “**Puente a Puente**”, lo que deberá ser comunicado, informando el correspondiente resultado de la misma, al **SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO Jurisdiccional** pertinente.

III

NAVEGACION

BAJO LOS PUENTES DEL

RIO PARANA Y SUS BRAZOS

1. DISPOSICIONES GENERALES:

1. Se prohíbe **FONDEAR** o realizar operaciones de extracción de arena o canto rodado a una distancia inferior a 2.000 metros, tanto aguas abajo como aguas arriba, de los puentes.
2. En oportunidad de transponer los puentes, los buques y convoyes disminuirán su velocidad a la mínima compatible con su buen gobierno y maniobrabilidad, y además llevarán el ancla lista a fondear, según corresponda, acorde con lo establecido en el Artículo 301.0401 del REGINAIVE.
3. En la navegación entre los límites que se fijan en las prohibiciones de cruce, todos los buques y convoyes deberán tener en funcionamiento y listo para su utilización, un generador de energía eléctrica de reserva, a los efectos de cubrir cualquier contingencia adversa de los equipos generadores principales.

2. DISPOSICIONES PARTICULARES PARA CADA UNO DE LOS PUENTES:

2.1. Puente CHACO – CORRIENTES (Gral. BELGRANO):

- 2.1.1. La navegación **DIURNA** y **NOCTURNA**, en ambos sentidos, se realizara por el canal balizado, entre **PILAS CINCO (5)** y **SEIS (6)**.
- 2.1.2. Estará prohibido el **CRUCE** o **ADELANTAMIENTO** de buques o convoyes dentro de los 1.000 m. (un mil metros) hacia cada lado del puente. A estos efectos, el buque o convoy que navegue con la corriente en contra, dará paso al que la tiene a favor, en el caso de cruces.

2.2. Puente COMPLEJO ZARATE – BRAZO LARGO sobre el RIO P. GUAZU:

1. estará prohibido el **CRUCE** o **ADELANTAMIENTO** de buques o convoyes de empuje y remolque, cuyas esloras o longitudes totales sean superiores a 35 m. (treinta y cinco metros), dentro de los 1.000 m. (un mil metros) hacia cada lado del puente.

2. Puente COMPLEJO ZARATE – BRAZO LARGO sobre el R. P. DE LAS PALMAS:

1. Estará prohibido el **CRUCE** o **ADELANTAMIENTO** de buques o convoyes, cuyas esloras máximas o longitudes totales respectivamente, superen los 35 m. (treinta y cinco metros), entre los kilómetros 105,0 y 109,0 inclusive. A estos efectos, los buques y convoyes cumplirán con lo dispuesto en los puntos 1. y 2. del inciso a. del Artículo 301.0302. del REGINAIVE.
2. Para el caso especial de los buques que, por razones operativas, se encuentren amarrados proa aguas abajo (en el sentido de la corriente) en las **Terminales del Puerto de Zarate**, y dadas las limitaciones que poseen para efectuar maniobras de espera una vez que han zarpado, estos tendrán prioridad de paso y franqueo del Complejo respecto al buque que navegue aguas arriba.

No obstante, previo a la zarpada, solicitara la correspondiente autorización al **SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO DEL RIO PARANA Jurisdicción ZARATE**.

3. Puente ROSARIO/ VICTORIA sobre el Río Paraná:

- 2.4.1. Estará prohibido el **CRUCE** o **ADELANTAMIENTO** de buques o convoyes de empuje y remolque, cuyas esloras máximas o longitudes totales sean superiores a 35 m. (treinta y cinco metros), dentro de los 1.000 m. (un mil metros) hacia cada lado del puente.

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

Agregado N° 3 a la Ordenanza N° 4-00 (DPSN)

NORMAS PARTICULARES DE SEGURIDAD DE LA
NAVEGACIÓN
EN LA
RIA DE BAHIA BLANCA

1. GENERALIDADES:

A los efectos de la aplicación de las presentes disposiciones, se tendrán en cuenta la toponimia y límites que para el Canal Principal de acceso a Bahía Blanca, se establecen en el Derrotero Argentino (Parte II) y la información suministrada por el Boletín Fluvial publicado por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

1. El Canal PRINCIPAL DE LA RIA BAHIA BLANCA, está señalizado con pares de boyas, boyas medio canal, boyas de veril y balizas, de acuerdo al Sistema IALA B, siendo su ancho navegable mínimo, el indicado por las profundidades al cero en el lugar de las determinantes, según el ultimo relevamiento que se publique semanalmente en el Boletín Fluvial.

1. MARGEN DE SEGURIDAD:

Para navegar por los Canales de la Ría de Bahía Blanca, se deberá guardar un margen de seguridad bajo la quilla no inferior al diez por ciento (10%) del calado estático del buque.

A estos fines, los calados máximos serán calculados teniendo en consideración los distintos factores y efectos evolutivos que incidan en su determinación, particularmente la velocidad del buque durante la navegación en los canales y áreas de aguas restringidas.

3. PROHIBICIÓN DE CRUCES Y/O ADELANTAMIENTOS:

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

- 3.1.1. Entre los pares 04 y 10.

3.1.2. Entre los pares 12 y 17 (Canal del Toro).

3.1.3. Entre los pares 22 y 31 (Canal de Acceso a Ing. White y Galván).

1. En las zonas de prohibición de cruces y adelantamientos, tendrá prioridad de paso el buque que primero arribe a algunos de los extremos de los tramos considerados.
2. En caso de preverse igualdad de horarios de arribo y encontrarse dos (2) buques en la situación de VUELTA ENCONTRADA, tendrá prioridad:
 1. Entre el par de boyas 31 y el par de boyas 12, el buque que navega en el sentido de la corriente y en caso de no existir corriente, el buque que esté de salida o que posea mayor calado comprometido.
 2. Entre el par de boyas 10 y el par 4, el buque que esté de salida.
 3. El buque que no posea las prioridades mencionadas, deberá efectuar las maniobras necesarias para no interrumpir la normal navegación y derrota del buque que las tenga.

3. COORDINACIÓN PARA LA MANIOBRA DE CRUCE:

En todos los casos, las coordinaciones para las maniobras de cruces serán realizadas por los buques involucrados mediante comunicación **“Puente a Puente”**, lo que deberá ser comunicado, informando el correspondiente resultado de la misma, al **SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO DE LA RIA BAHIA BLANCA.**