

COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RIO DE LA PLATA

Resolución 3/2004

Apruébase como Reglamento de Uso y Navegación de los Canales de Martín García, la versión REMAGA 2004.

Martín García, 17/3/2004

Visto:

El Reglamento de Uso y Navegación de los Canales Martín García (REMAGA)

La necesidad de optimizar la navegación y el uso de los canales del Área de Martín García de acuerdo a los correspondientes parámetros de seguridad de la navegación y;

Considerando:

Que la Comisión Administradora del Río de la Plata está facultada por Acuerdo por Canje de Notas Reversales entre ambos Gobiernos de fecha 8 de julio de 1991, para reglamentar el uso del canal de navegación;

Que en sentido favorable al proyecto REMAGA 2004 se expidió el Servicio Externo de Consultoría (SEC);

Que es de orden poner en conocimiento de los usuarios del canal la modificación que se determina en la parte resolutive de la presente.

Por ello la

COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RIO DE LA PLATA

RESUELVE:

Artículo 1 - Aprobar la versión REMAGA 2004 como Reglamento de Uso y Navegación de los Canales de Martín García.

Art. 2 - Comunicar a las Autoridades Marítimas y Servicios Hidrográficos de ambos Estados el texto del Reglamento Actualizado.

Art. 3 - De forma.

REGLAMENTO DE USO Y NAVEGACIÓN DE LOS CANALES DE MARTÍN GARCÍA

REMAGA

-2004-

COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA

DEFINICIONES GENERALES

TITULO I - USO DEL CANAL

CAPITULO I - GENERALIDADES

ARTÍCULO 1 – OBJETO Y MARCO LEGAL

ARTÍCULO 2 AMBITO DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 3 LIBERTAD DE NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 4 DISEÑO Y USO DEL CANAL

CAPITULO II – DERECHOS Y OBLIGACIONES

ARTÍCULO 5 – DERECHOS DE LOS USUARIOS

ARTÍCULO 6 – OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS

ARTÍCULO 7 – DERECHOS DEL CONCESIONARIO

ARTÍCULO 8 – OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

CAPITULO III – PEAJE

ARTÍCULO 9 – APLICACIÓN DEL PEAJE

ARTÍCULO 10 – ESTRUCTURA DE LA TARIFA DE PEAJE

CAPITULO IV FACTURACIÓN Y PAGO DE LA TARIFA DE PEAJE

ARTÍCULO 11 – PUBLICIDAD – LUGAR DE CUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN

ARTÍCULO 12 FACTURACIÓN DEL PEAJE

ARTÍCULO 13 PAGO DE LAS FACTURAS

ARTÍCULO 14 SOLIDARIDAD

ARTÍCULO 15 RECIBO DE PAGO

CAPITULO V CLÁUSULAS GENERALES

ARTÍCULO 16 CORRESPONDENCIA

TITULO II NAVEGACION EN EL CANAL

CAPITULO I GENERALIDADES

ARTÍCULO 17 OBJETO

CAPITULO II COMPETENCIAS

ARTÍCULO 18 COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS

CAPITULO III SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 19 NORMAS GENERALES

ARTÍCULO 20 RESPONSABILIDADES

ARTÍCULO 21 MARGEN DE SEGURIDAD BAJO LA QUILLA (M.S.Q)

ARTÍCULO 22 VELOCIDAD DE NAVEGACIÓN EN EL CANAL

ARTÍCULO 23 – ZONAS HABILITADAS PARA CRUCES

ARTÍCULO 24 ZONAS DE FONDEO

ARTÍCULO 25 COMUNICACIONES A LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS

ARTÍCULO 26 OPERACIONES DE DRAGAS Y BALIZADORES

CAPITULO IV PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS PRODUCIDA POR BUQUES

ARTÍCULO 27 PROHIBICIONES VARIAS

CAPITULO V SISTEMA DE COMUNICACIONES

ARTÍCULO 28 DENOMINACIÓN Y OBJETO

ARTÍCULO 29 DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

ARTÍCULO 30 ORGANIZACIÓN

ARTÍCULO 31 COMPONENTES DEL SISTEMA

ARTÍCULO 32 DEFINICIONES GENERALES

ARTÍCULO 33 DEFINICIONES PARTICULARES

ARTÍCULO 34 DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

CAPITULO VI COMUNICACIONES EN PARTICULAR

ARTÍCULO 35 CANALES Y FRECUENCIAS

ARTÍCULO 36 IDIOMA

ARTÍCULO 37 ESCUCHA DE LOS BUQUES

ARTÍCULO 38 NORMAS DE PROCEDIMIENTO PARA LAS COMUNICACIONES

ARTÍCULO 39 COMUNICACIONES A CURSAR POR UNA ESTACIÓN MS A UNA ESTACIÓN FT

ARTÍCULO 40 COMUNICACIONES DE LA ESTACIÓN FT

ARTÍCULO 41 CARACTERÍSTICAS DE LAS ESTACIONES FT COMPONENTES DEL SICOSEMAGA

ARTÍCULO 42 INFORMACIONES A CURSAR POR LAS FT

ARTÍCULO 43 CARACTERÍSTICAS DE LOS SERVICIOS DE DIFUSIÓN

DEFINICIONES GENERALES

A los fines de este Reglamento se entenderá por:

CARP: La Comisión Administradora del Río de la Plata, organismo internacional establecido por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

Tratado: El Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

Autoridad de Aplicación: La CARP.

Autoridades Marítimas: La Prefectura Naval Argentina (PNA) y la Prefectura Nacional Naval de la República Oriental del Uruguay (PNN).

Servicios Hidrográficos: Servicio de Hidrografía Naval de la Armada de la República Argentina y Servicio de Hidrografía, Oceanografía y Meteorología de la Armada del Uruguay.

Área de la Concesión: Es el área del Río de la Plata comprendida entre el kilómetro 39 del Río de la Plata y el Kilómetro 0 del Río Uruguay, en una franja de 250 metros a cada lado del eje longitudinal de la traza del canal.

Canal de Navegación o Canal:

Es el tramo dragado comprendido entre el Km. 39 y el Km. 115,9, con los anchos de solera siguientes:

tramo Km. 39 a Km. 54,8 110 metros;

tramo Km. 54,8 a Km. 67,3 100 metros;

tramo Km. 67,3 a Km. 115,9 90 metros;

y el tramo de profundidades naturales comprendido entre el Km. 115,9 y el Km. 145,5, con ancho de solera mínimo de 200 metros.

El canal se encuentra señalizado con boyas a cada lado del mismo, ubicadas aproximadamente a 40 metros del pie del talud.

Zonas Contiguas: Son las zonas a ambos lados del canal de navegación que se extienden fuera de los límites laterales del mismo hasta los 250 metros del eje longitudinal de la traza del canal.

Buque: Toda construcción flotante destinada a la navegación y los artefactos navales, incluyendo convoyes de remolques, de empuje o combinados.

Buques Públicos: Los afectados al poder público de los Estados.

Usuarios: Las personas físicas o jurídicas cuyos buques utilicen el Área de la Concesión en todo o en parte, por sí o por sus representantes.

Concesionario: La empresa RIOVIA S. A., con domicilio legal en Plaza Independencia 811, planta baja de la Ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay.

Unidad de Medición: El sistema métrico decimal.

R.I.P.A.: El Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, Londres 1972 y sus enmiendas, cuyas definiciones resultan aplicables al presente Reglamento.

Tercera Bandera: Toda bandera que no sea Argentina o uruguaya.

Contaminación: La introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias y energía dentro del medio ambiente acuático que produzca efectos nocivos, o daños a los recursos vivos, riesgos a la salud humana, amenaza a las actividades acuáticas incluyendo la pesca, perjuicio o deterioro de la calidad de las aguas y reducción de las actividades recreativas.

Control de Tráfico: El sistema aplicado por las Autoridades Marítimas para el ordenamiento y seguridad de la navegación y la difusión de información de interés para la misma.

Eslora y Manga Máximas: El largo y ancho máximos del buque según su diseño.

Margen de Seguridad bajo la Quilla: La distancia mínima entre la quilla del buque y la profundidad del canal, que se requiere para navegar con seguridad por éste.

Navegación “Aguas Arriba”: La que se hace en sentido creciente del kilometraje del Canal.

Navegación “Aguas Abajo”: La que se hace en sentido decreciente del kilometraje del Canal.

Calado Estático: El calado del buque cuando está detenido.

Derrame: Todo escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento de sustancias perjudiciales o con efluentes que las contengan, provenientes de los buques. No incluye:

- Las operaciones de vertimiento en el sentido que se le da a este término en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972, y su Protocolo, 1978.

- El derrame de sustancias perjudiciales directamente resultante de la exploración, explotación o tratamiento de hidrocarburos o recursos minerales del lecho y subsuelo del río.

- El derrame de sustancias perjudiciales con objeto de efectuar trabajos lícitos de investigación científica acerca de la reducción o control de la contaminación.

Vertimiento: Toda evacuación de manera deliberada de desechos u otras materias, efectuadas desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones, al igual que todo hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones.

TITULO I - USO DEL CANAL

CAPITULO I - GENERALIDADES

ARTÍCULO 1 - OBJETO Y MARCO LEGAL

Las disposiciones contenidas en el presente título regulan con carácter obligatorio las relaciones entre el Concesionario y los Usuarios, así como las de éstos con la CARP, para el uso del Canal. El incumplimiento de las mismas hará responsables solidariamente al armador del buque, a su capitán y al agente marítimo.

El ingreso del buque al Área de la Concesión implicará el conocimiento y aceptación de las condiciones contenidas en este Reglamento.

El presente Reglamento se dicta de conformidad con lo dispuesto en el acuerdo celebrado entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay por canje de notas de fecha 8 de julio de 1991 y por los artículos 59 y 66 apartado J) del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, y a lo establecido en el artículo 11.8 del Pliego de Condiciones Particulares de la Licitación Pública Internacional para la realización por Concesión de Obra Pública del Dragado, Señalización y Mantenimiento de los Canales del Río de la Plata entre el Km. 37 (Barra del Farallón) y el Km. 0 del Río Uruguay.

ARTÍCULO 2 - AMBITO DE APLICACIÓN

Es el área del Río de la Plata comprendida entre el kilómetro 39 del Río de la Plata y el kilómetro 0 del Río Uruguay, en una franja de 250 metros a cada lado del eje longitudinal de la traza del canal.

ARTÍCULO 3 - LIBERTAD DE NAVEGACIÓN

La navegación será libre y sujeta a las normas que la reglamenten.

ARTÍCULO 4 - DISEÑO Y USO DEL CANAL

4.1 El Canal ha sido diseñado y construido de una sola vía y permite la navegación de buques de hasta 245 metros de eslora y 32,60 metros de manga. No obstante se determinarán zonas habilitadas para el cruce de buques cuyas dimensiones sean menores a las del buque de diseño, acorde a lo establecido en el presente Reglamento.

4.2 Asimismo se permite la navegación de buques de dimensiones mayores a las diseño, de acuerdo con la siguiente tabla y condiciones hidrometeorológicas:

Calados Admisibles	Por ESLORA	Por MANGA
30'00" (9,14 m.)	>245 m. Hasta 255 m.	>32,60 hasta 35,00 m.
28'00" (8,53 m.)	>255 m. Hasta 266 m.	>35,00 hasta 41,00 m.
27,5' (8,38 m.)	>266 m. Hasta 277 m.	>41,00 hasta 43,00 m

Condiciones Hidrometeorológicas límites:

Visibilidad: Buena – no inferior a 8 km. Viento hasta 25 km/h (escala Beaufort: 4), proveniente de los Sectores E/SE/S/y NW/W/SW
Marea mínima: 0,60 metros sobre el cero

Otras condiciones:

Prácticos con experiencia en pilotear buques tipo Post Panamax.
Presencia de dos prácticos en el puente.
Disponer de las batimetrías del Canal y Zonas Contiguas, proporcionadas por el Concesionario.

4.3 La navegación de buques de mayores dimensiones que las indicadas en el apartado 4.2 requerirá la previa consulta al Concesionario y a las Autoridades Marítimas y se hará bajo la exclusiva responsabilidad del usuario.

CAPITULO II - DERECHOS Y OBLIGACIONES

ARTÍCULO 5 - DERECHOS DE LOS USUARIOS

5.1. Navegar en el Canal en las condiciones establecidas en este Reglamento.

5.2. Solicitar y obtener toda la información disponible para la navegación en el Canal.

5.3. Obtener de la Autoridad Marítima competente, antes de ingresar al área, los siguientes datos:

- Buques en navegación en sentido opuesto en todo el ámbito de aplicación del Reglamento.
- Calado máximo, rumbo y velocidad de los mismos.
- Información de la posición estimativa de tales buques en el canal.
- Novedades que pudieran afectar la navegación segura del buque.

5.4. Obtener durante el curso de su navegación en el área, la siguiente información:

- Actualización de la información precedente.
- Cada hora, información de vientos (fuerza y dirección) y altura de aguas en hidrómetros de referencia de la zona a navegar, con los datos disponibles en los puertos de Colonia y Carmelo.
- Cualquier otra información disponible que pueda ser de utilidad al usuario para la conducción segura del buque dentro de ámbito de aplicación del presente Reglamento.

5.5. Exigir el buen mantenimiento y conservación del canal y sus instalaciones, así como formular todos los reclamos y denuncias que consideren pertinentes.

ARTÍCULO 6 - OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS

6.1. Cumplir todas las normas legales y reglamentarias que regulen el uso del Canal de Navegación y sus instalaciones.

6.2. Pagar en tiempo y forma la tarifa de peaje que corresponda.

6.3. Conducirse con el cuidado y diligencia necesarios para evitar producir daños al Canal y sus instalaciones.

6.4. Resarcir por los daños y perjuicios que por su culpa se produzcan al Canal de Navegación y sus instalaciones o a terceros.

6.5. Informar a la Autoridad Marítima competente, antes de ingresar al Area, los siguientes datos:

- Fecha y hora de ingreso al área.
- Nombre, bandera y matrícula del buque.
- Tonelaje de Registro Neto (TRN).
- Calado máximo de diseño.
- Calado con que navegará en el canal.
- Eslora máxima.
- Manga máxima.
- Tipo de carga.
- Puerto de origen y de destino.
- Nombre del Capitán.
- Nombre del Práctico.
- Nombre, domicilio y demás datos de conexión (teléfono, fax, e-mail, etc.) del Armador y del Agente Marítimo

6.6. Denunciar ante la Autoridad Marítima competente y comunicar al Concesionario a la brevedad toda novedad que pueda afectar la navegación.

6.7. Extraer, remover o demoler el buque, artefacto naval, o restos náufragos en caso de siniestro que hubieren producido su hundimiento o encalladura en el Área de la Concesión que constituyan un obstáculo o peligro para la navegación, resultando aplicables las normas legales vigentes que regulan el caso.

ARTÍCULO 7 - DERECHOS DEL CONCESIONARIO

7.1. Convenir con los Usuarios las modalidades de pago de la tarifa de peaje, según las normas fijadas por la CARP.

7.2. En caso de discrepancias en los datos aportados por las certificaciones que presente el Armador o Agencia Marítima, el Concesionario decidirá fundadamente que datos utilizará para la determinación de las tarifas de peaje que facturará a los Usuarios.

7.3. Reclamar y percibir las indemnizaciones que le correspondan por los daños producidos al Canal o sus instalaciones accesorias.

ARTÍCULO 8 – OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

8.1. Responder las consultas que formule la Autoridad Marítima respecto de la utilización del canal por buques que excedan las dimensiones de acuerdo con el artículo 4 apartado 4.3.

8.2. Cobrar de los Usuarios, por cuenta y orden de la CARP, la tarifa de peaje y los eventuales recargos por mora.

8.3. Promover, por cuenta y orden de la CARP, las acciones administrativas o judiciales que sea menester para obtener de los Usuarios el cobro de las tarifas de peaje.

8.4. Mantener una continua vigilancia del Canal y sus instalaciones para asegurar su mejor utilización.

8.5. Informar a las Autoridades Marítimas y a la CARP toda novedad que pudiera afectar la navegación, incluyendo las obras y trabajos que realice o prevea realizar en el Área.

8.6. Mantener y conservar un registro permanente de las sugerencias y quejas de los Usuarios, las cuales deberán ser comunicadas a la CARP en forma mensual.

8.7. Proporcionar de inmediato a los Usuarios toda información que éstos puedan requerir relativa a las normas y reglamentaciones vigentes para el uso del Canal.

8.8. Reparar cualquier daño que se detecte o sea denunciado, para restablecer en el menor tiempo posible las condiciones de navegación afectadas.

8.9. Cumplir todas las demás obligaciones puestas a su cargo en el Contrato de Concesión que afecten la navegación del Canal.

8.10. Proveer y difundir la batimetría actualizada del área del canal en una franja de 250 metros a cada lado del eje.

8.11. Mantener actualizada la información batimétrica de las zonas contiguas en la página web.

CAPITULO III - PEAJE

ARTÍCULO 9 – APLICACIÓN DEL PEAJE

El buque que utilice en todo o en parte el Área de la Concesión deberá pagar al Concesionario, desde la fecha en que así lo disponga la CARP, el peaje que ésta establezca. Estarán exentos del pago del peaje los buques públicos, las embarcaciones que presten servicios no comerciales (de investigación, humanitarios, de salvamento, deportivos, etc.) los empleados por el Concesionario y los que se limiten a cruzar en forma transversal el Área de la Concesión.

ARTÍCULO 10 – ESTRUCTURA DE LA TARIFA DE PEAJE

La tarifa a cobrar por el Concesionario en concepto de peaje será la que resulta de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$Tp = (Tb \times TRN) + (Td \times TRN \times FC)$$

Donde:

Tp	= Tarifa de peaje expresada en dólares estadounidenses.
Tb	= Tarifa base de balizamiento expresada en dólares estadounidenses.
Td	= Tarifa base de dragado a 32' expresada en dólares estadounidenses.
TRN	= Tonelaje de Registro Neto.
FC	= Factor de Corrección

y

$$FC = (C - Cr) / Cb$$

Donde:

Cr = Calado de referencia (valor fijo) = 15'

Cb = Calado máximo de diseño del buque a plena carga.

C = Cr para calados máximos de diseños iguales o menores a 15'

Cb cuando Cb tiene un valor entre 15' y 32'

Cd cuando el valor Cb supera los 32'

Cd = Profundidad nominal del canal, igual a 32 pies

Los valores unitarios para **Tb** y **Td** serán fijados por la CARP.

CAPITULO IV - FACTURACIÓN Y PAGO DE LA TARIFA DE PEAJE

ARTÍCULO 11 - PUBLICIDAD – LUGAR DE CUMPLIMIENTO DE LA OBLIGACIÓN

El Concesionario publicará en dos diarios de circulación de cada uno de los Estados ribereños las tarifas de peaje que deberán pagar los usuarios.

Se fija como lugar de cumplimiento de la obligación de pagar la tarifa de peaje por parte de los usuarios la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay. El Concesionario informará a los usuarios en forma fehaciente, la denominación social del Banco, domicilio del mismo, y el número de la cuenta corriente donde deberán depositar el importe correspondiente a la tarifa de peaje.

ARTÍCULO 12 - FACTURACIÓN DEL PEAJE

La tarifa de peaje será facturada al Usuario en la forma que en cada caso lo establezca el Concesionario.

a) Facturación por viaje: El Concesionario emitirá las facturas dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a cada ingreso del buque al área de aplicación.

b) Facturación mensual: Se aplicará solamente a los buques areneros y pedregulleros.

ARTÍCULO 13 - PAGO DE LAS FACTURAS

En cualquiera de las modalidades precedentes el pago deberá hacerse únicamente de la manera que se indique en la factura, por el importe íntegro facturado, sin deducciones de ninguna especie y dentro de los diez días hábiles siguientes a la fecha de emisión y envío de la factura.

La mora será automática y habilitará al Concesionario a cargar sobre el importe facturado un 10% adicional en concepto de gastos administrativos. El monto total resultante devengará un interés moratorio equivalente a la tasa LIBOR (seis meses) incrementada un 50% (cincuenta por ciento).

La falta de pago en tiempo y forma de la tarifa de peaje habilitará al Concesionario para promover por cuenta y orden de la CARP las acciones administrativas y legales que correspondan. La COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RIO DE LA PLATA, por sí o a través del Concesionario tiene acción ejecutiva para perseguir judicialmente el cobro de la suma de dinero adeudada por el usuario incurrido en mora en concepto de peaje con más los recargos e intereses que se devenguen hasta el momento del efectivo pago, que se liquidarán a la tasa fijada en el segundo párrafo de este artículo. Constituirá título ejecutivo las facturas adeudadas por los usuarios o el certificado de deuda que expida el Concesionario a nombre y por cuenta y orden de la COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RIO DE LA PLATA, y que se encuentren aprobados por ésta. Se fija la competencia de los Tribunales con asiento en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay para intervenir en los procesos ejecutivos que se promuevan para obtener el cobro de las sumas de dinero que adeuden los usuarios incurridos en mora por el uso del Área de la Concesión.

ARTÍCULO 14 - SOLIDARIDAD

El armador y su agente marítimo serán solidariamente responsables de la obligación de pago de la tarifa de peaje.

ARTÍCULO 15 - RECIBO DE PAGO

Una vez acreditado el pago, el Concesionario expedirá el recibo correspondiente, el que deberá contener:

- Nombre del Usuario.
- Monto pagado.
- Facturas que se cancelan.

CAPITULO V - CLÁUSULAS GENERALES

ARTÍCULO 16 - CORRESPONDENCIA

La correspondencia intercambiada entre los Usuarios y el Concesionario será dirigida, respectivamente, al domicilio constituido por éste, al último domicilio conocido del armador o al último domicilio conocido del agente marítimo que lo represente. La correspondencia a la CARP será dirigida al domicilio de su subse de Florida 910, 1er. Piso de la Ciudad de Buenos Aires.

TITULO II - NAVEGACION EN EL CANAL

CAPITULO I - GENERALIDADES

ARTÍCULO 17 - OBJETO

Establecer el ordenamiento operativo que regulará la navegación en el Área de la Concesión, para proveer a la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación de las aguas. Será de aplicación en el área comprendida entre la línea perpendicular al eje del Canal que pasa por el punto que corresponde a la posición geográfica establecida por la latitud de los 3440'927 Sur y la longitud de los 05757'403 Oeste Km. 39 y Km. 145,5 del Río de la Plata (Paralelo de Punta Gorda Km. 0 del Río Uruguay).

CAPITULO II - COMPETENCIAS

ARTÍCULO 18 - COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS

El poder de policía, la seguridad de la navegación, el ordenamiento de tráfico, las comunicaciones de seguridad y la prevención de la contaminación corresponderán a cada Autoridad Marítima de acuerdo a la siguiente disposición de las Zonas Operativas:

ZONA S-1: Comprendida desde el Km. 39 (Barra del Farallón) hasta el Km. 93: PNA.

ZONA N-2: Comprendida desde el Km. 93 hasta el Km. 145,5 (Paralelo de Punta Gorda Km. 0 del Río Uruguay): PNN.

El límite demarcatorio será la línea perpendicular al eje del canal que pasa por el punto que corresponde a la posición geográfica que a continuación se detalla:

Latitud: 3414'40" Sur, y

Longitud: 5804'02" Oeste

CAPITULO III - SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 19 - NORMAS GENERALES

La navegación del Canal se regirá por las disposiciones del R.I.P.A., sin perjuicio de las demás previsiones de este capítulo.

19.1. Todo buque amarrado a un buque fondeado se considerará también fondeado.

19.2. Los buques que estén en condiciones de navegar fuera del Canal solamente podrán utilizar éste cuando no lo hagan otros buques que por su calado sólo puedan navegar dentro de él.

19.3. Los buques que se dispongan a ingresar al Canal deberán adoptar todas las precauciones necesarias para no perturbar la navegación de los demás buques que se encuentren en él. La maniobra deberá hacerse con el menor ángulo posible en relación con la dirección general del tránsito, evitando que los buques que navegan en el canal deban maniobrar para prevenir abordajes, varaduras u otros accidentes.

19.4. Los buques que maniobren para salir del Canal deberán hacerlo de manera de no interferir la navegación de los demás buques que lo utilicen.

19.5. La navegación en el Canal será considerada "en canales angostos", con los alcances previstos en la Regla 9 del R.I.P.A.

19.6. El cruce transversal del Canal se deberá hacer de la manera más perpendicular posible a su eje longitudinal y con la precaución necesaria para no interferir la navegación.

19.7. Se prohíbe:

19.7.1. Fondear en el Canal de Navegación o permanecer detenido en el mismo, salvo por causas fortuitas o de fuerza mayor; como así también realizar cualquier tarea, operación o maniobra que pueda poner en riesgo la seguridad de la navegación.

19.7.2. Navegar a velocidades que puedan resultar peligrosas para la navegación del buque propio o de terceros, dentro del canal o fuera de él.

19.7.3. Iniciar la navegación con visibilidad reducida a menos de 1000 metros.

19.7.4. Realizar dentro del Canal operaciones de alijo o de complemento de carga.

19.7.5. El cruce en todas las curvas del canal, en los tramos no habilitados por el artículo 23 y en los tramos de fondo duro en solera y en talud indicados en el apartado 19.10.

19.8. Los buques que naveguen el Canal deberán mantener, dentro de lo que sea posible y razonable, los tripulantes y el equipo necesario preparados y listos para fondear de inmediato en el momento en que ello se requiera.

19.9. Los buques que naveguen en el mismo sentido deberán mantener una distancia mínima entre ellos de 1 milla.

19.10. Navegar el canal a velocidades que permitan la navegación segura del buque teniendo en cuenta la existencia de fondos duros en los tramos que se detallan a continuación:

Entre el Km. 62,4 y el Km. 64,8 fondo duro en solera a 34' al cero de marea. Entre el Km. 69,7 y el Km. 70,2 fondo duro en talud sobre veril verde. Entre el Km. 93 y el Km. 95 fondo duro en solera a 34' al cero de marea.

ARTÍCULO 20 - RESPONSABILIDADES

Las normas generales enunciadas precedentemente no eximen a los capitanes de adoptar las demás previsiones necesarias para resguardar la seguridad del buque y de terceros, en particular en caso de condiciones meteorológicas desfavorables o cualquier otra circunstancia que pudiera representar un peligro al buque propio o a la navegación en general.

ARTÍCULO 21 - MARGEN DE SEGURIDAD BAJO LA QUILLA (M.S.Q)

No será inferior a 0,60 metros. Los calados máximos serán calculados teniendo en cuenta los distintos factores y efectos evolutivos que incidan para su determinación.

ARTÍCULO 22 - VELOCIDAD DE NAVEGACIÓN EN EL CANAL

La velocidad deberá mantenerse en todo momento entre la mínima que permita el buen gobierno del buque y la máxima que asegure el cuidado del Canal y sus instalaciones.

ARTÍCULO 23 – ZONAS HABILITADAS PARA CRUCES

Se establecen las siguientes zonas de cruce para buques que se encuentren encuadrados en las siguientes condiciones:

23.1. Por su eslora:

23.1.1. Para buques de eslora superior a 60 metros e inferior a 120 metros:

Entre el	Km 47,8	y el	Km 52,0	ambos veriles
Entre el	Km 55,5	y el	Km 62,3	veril rojo
Entre el	Km 80,1	y el	Km 83,8	veril rojo
Entre el	Km 86,2	y el	Km 93,0	ambos veriles
Entre el	Km 107,6	y el	Km 110,5	ambos veriles
Entre el	Km 116,6	y el	Km 145,5	ambos veriles

23.1.2. Para buques de eslora igual o superior a 120 metros, hasta 200 metros:

Entre el	Km 86,2	y el	Km 93,0	veril rojo
Entre el	Km 107,6	y el	Km 110,5	ambos veriles
Entre el	Km 118,2	y el	Km 145,5	ambos veriles

23.1.3. Para buques de eslora superior a 200 metros:

Entre el	Km 88,1	y el	Km 91,1	veril rojo
----------	---------	------	---------	------------

Entre el Km 107,6 y el Km 110,5 ambos veriles

Entre el Km 118,2 y el Km 145,5 ambos veriles

23.2. Por su calado:

23.2.1. Para buques con calado inferior a 18 pies (5,49 metros).

Regirán las zonas habilitadas del punto 23.1.1.

23.2.2. Para buques con calado igual o superior a 18 pies (5,49 metros), e inferior a 24 pies (7,31 metros).

Regirán las zonas habilitadas del punto 23.1.2.

23.2.3. Para buques con calado igual o superior a 24 pies (7,31 metros).

Regirán las zonas habilitadas del punto 23.1.3.

23.3. Para el cruce de dos buques que presenten diferentes condiciones en cuanto a eslora o calado, se utilizará la zona habilitada que corresponda al buque más comprometido.

23.4. En todos los casos se maniobrará de la manera que sigue:

23.4.1. Para evitar cruces en alguno de los lugares no habilitados entre el Km 39 y el Km 93, el buque que ha iniciado la navegación desde el Km 39 (aguas arriba), se aguantará o maniobrará para evitar el cruce. Esto, salvo que hubiere iniciado la navegación con el río creciendo, en cuyo caso deberá aguantarse o maniobrar el buque que navega aguas abajo.

23.4.2. En las zonas habilitadas entre el Km 93 y el Km 118,2 maniobrará o regulará su marcha el buque que navegue aguas arriba.

23.5. Para los casos en las condiciones descritas en los puntos 23.1.1., 23.1.2., 23.2.1., 23.2.2., sólo se permitirán los cruces fuera de las zonas habilitadas cuando el buque de menor calado pueda cumplimentar el punto 19.2 del artículo 19.

ARTÍCULO 24 - ZONAS DE FONDEO

Se establecen las siguientes Zonas de Fondeo, fuera del Canal de Navegación:

24.1

- Entre el Km. 124,3 y el Km. 130,2; y

- Entre el Km. 137,3 y el Km. 141,4

La capacidad máxima de estos fondeaderos es de hasta tres buques con eslora de 245 metros o superior y la profundidad disponible es mayor a 32 pies (9,75 metros).

24.2 En caso de emergencia, entre el Km 108,3 y el Km 109,2 para un buque Post Panamax de subida o para un buque Handysize de bajada.

24.3 En el área contigua al Canal, veril rojo entre el Km 84,6 y 86,2, de hasta 2 buques con esloras de hasta 255 metros y con una profundidad de 23,5 pies (7,16 metros). El área está señalizada por 5 boyas amarillas con la característica de 1 destello cada 4 segundos.

24.4 Entre el Km 58 y el Km 61 veril rojo para buques de hasta 19 pies (5,79 metros) de calado.

ARTÍCULO 25 - COMUNICACIONES A LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS

Sin perjuicio de lo que se dispone en este Reglamento en materia de comunicaciones, los capitanes de los buques que naveguen en el canal están obligados a comunicar de inmediato a la Autoridad Marítima que corresponda todo avistaje de acaecimiento en la navegación, como ser:

- Toda novedad en el balizamiento o discrepancia con la información recibida sobre su estado,

- La presencia de sustancias contaminantes de las aguas, sea producida por el buque propio, por otros buques o de cualquier otro origen.

- La presencia de obstáculos o peligros a la navegación dentro o fuera del canal.

ARTÍCULO 26 - OPERACIONES DE DRAGAS Y BALIZADORES

Durante los trabajos de dragado y balizamiento que produzcan restricciones a la navegación, la Autoridad Marítima que corresponda informará a los buques los datos correspondientes para prever las condiciones de maniobra necesarias para su paso por las zonas de operación de las dragas y balizadores.

26.1. Si el ancho del tramo del canal de navegación lo permite, la maniobra de la draga o balizador será la de dejar el espacio necesario para la navegación, el que no deberá ser inferior a 60 metros de ancho de solera, debiendo caer sin demora a la banda que más convenga para el paso expedito al buque que navegue aguas arriba o abajo según corresponda, dando además cumplimiento al inciso d), de la Regla 27 del R.I.P.A.

26.2. Si el buque de paso puede navegar por fuera del Canal de Navegación, coordinará con la draga o balizador, por V.H.F., la maniobra de cruce correspondiente.

26.3. Todo buque que navegue en proximidades de la zona de operación de dragas o balizadores deberá reducir su velocidad a la mínima de gobierno para no afectar la operación de los buques auxiliares.

26.4. El buque deberá establecer comunicación con la draga o balizador operando en la zona con una hora de anterioridad al cruce.

26.5. Si por razones operativas una draga debiere operar, no pudiendo desplazarse para ceder el paso, el Concesionario informará a la CARP, con la debida antelación, acerca de esa circunstancia para que ésta requiera a las Autoridades Marítimas que comuniquen a los Usuarios los horarios en que estarán libres los pasos.

26.6. En los casos indicados en el apartado 26.1, las dragas o balizadores dejarán el canal libre con una anticipación no menor de 15 minutos al estimado para el paso del buque involucrado.

26.7. La draga o balizador deberá tener a bordo un interlocutor de habla castellana durante las 24 horas.

26.8. La presencia de tuberías se indicará con las luces y señales que indica la reglamentación vigente, aún cuando estuviesen separadas de las dragas que las utilicen.

CAPITULO IV - PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS PRODUCIDA POR BUQUES

ARTÍCULO 27 - PROHIBICIONES VARIAS

Se prohíbe en toda el Área del Canal:

27.1. La descarga de hidrocarburos, de mezclas que los contengan y de productos tóxicos que afecten el medio acuático, en un todo de acuerdo con el Convenio MARPOL73/78 del que ambas Partes son suscriptoras.

27.2. Las operaciones de alijo de hidrocarburos y de mezclas que los contengan fuera de las zonas habilitadas a tal efecto por la CARP.

27.3. Las operaciones de alijo y la descarga de cualquier sustancia nociva, de las mezclas que las contengan y el lavado de tanques que conserven residuos de ellas.

27.4. Cualquier clase de vertimiento.

CAPITULO V - SISTEMA DE COMUNICACIONES

ARTÍCULO 28 - DENOMINACIÓN Y OBJETO

El SICOSEMAGA (Sistema de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación en el Canal Martín García) tiene por objeto:

a) Mantener un control real, eficiente y coordinado entre las Partes del movimiento de buques para:

- Prevenir acaecimientos.
- Alertar a los Sistemas de Búsqueda y Salvamento cuando se tenga información de buques, aeronaves o personas en emergencia.
- Colaborar con los Sistemas de Búsqueda y Salvamento en la ejecución de su operación.
- Alertar a los sistemas de lucha contra contaminación ante acaecimientos que requieran de su intervención.
- Colaborar con los Sistemas de lucha contra contaminación en la ejecución de su operación.

- b) Facilitar el intercambio de información entre las partes para el cumplimiento de los planes de emergencia en caso de desastres o incidentes en el área de aplicación del Sistema.
- c) Intercambiar información entre la Estación Costera y Centro de Control, componentes del sistema, acerca de movimientos de buques que entran y salen de cada área.
- d) Atender el Servicio de Radiodifusión para la Seguridad de la Navegación, emitiendo Boletines Meteorológicos y Radio Avisos Náuticos/Aviso a los Navegantes.

ARTÍCULO 29 - DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

Sin perjuicio de la necesidad de coordinación de las tareas de las Autoridades Marítimas de los Estados ribereños y de la colaboración que se prestarán recíprocamente, cada Autoridad Marítima tendrá competencia en la Zona Operativa que se le asigna en el artículo 18 de este Reglamento.

ARTÍCULO 30 - ORGANIZACIÓN

Cada Autoridad Marítima utilizará su respectiva Estación Costera y Centro de Control como FT.

ARTÍCULO 31 - COMPONENTES DEL SISTEMA

- a) Las Estaciones FT previstas en el artículo 30°.
- b) Los buques que de acuerdo a la Reglamentación vigente estén obligados a llevar facilidades radioeléctricas a bordo.
- c) Los buques y/o embarcaciones que sin estar obligados lleven facilidades radioeléctricas a bordo y opten por navegar áreas del sistema.
- d) Eventualmente las estaciones móviles de aeronaves que participen en operaciones de Búsqueda y Salvamento.

ARTÍCULO 32 - DEFINICIONES GENERALES

32.1. **UIT:** La Unión Internacional de Telecomunicaciones.

32.2. **Administraciones de Comunicaciones:** La Secretaría de Comunicaciones de la República Argentina y la Dirección Nacional de Comunicaciones de la República Oriental del Uruguay.

32.3. **Servicio Móvil Marítimo (SMM):** El Servicio Móvil entre Estaciones Costeras y Estaciones de Barco, entre Estaciones de Barco o entre Estaciones de Comunicaciones de abordaje asociadas. Se incluyen asimismo las Estaciones de Embarcaciones o dispositivos de salvamento y las Estaciones de Radiobaliza de Localización de Siniestros.

32.4. **Servicio de Movimiento de Buques:** El Servicio de Seguridad dentro del Servicio Móvil Marítimo -distinto del Servicio de Operaciones Portuarias- entre Estaciones Costeras y Estaciones de Barco o entre Estaciones de Barco, cuyos mensajes se refieren únicamente a los movimientos de buques. Están excluidos de este servicio los mensajes con carácter de correspondencia pública.

32.5. **Servicio de Operaciones Portuarias:** Al Servicio Móvil Marítimo en un puerto o en sus cercanías, entre Estaciones Costeras y Estaciones de Barco o entre Estaciones de Barco cuyos mensajes se refieren únicamente a las operaciones, movimientos, seguridad de los barcos y, en casos de urgencia, a la salvaguarda de las personas. Están excluidos de este servicio los mensajes con carácter de correspondencia pública.

32.6. **Servicio de Seguridad:** Todo servicio radioeléctrico que se explote de manera permanente o temporal para garantizar la seguridad de la vida humana y la salvaguarda de los bienes.

ARTÍCULO 33 - DEFINICIONES PARTICULARES

33.1. **Estación Costera:** La Estación terrestre perteneciente a la PNA.

33.2. **Centro de Control:** La Estación terrestre perteneciente a la PNN.

33.3. **FP:** La Estación Costera o Centro de Control del Servicio de Operaciones Portuarias.

33.4. **FT:** La Estación Costera o Centro de Control del Servicio de Movimiento de Barcos.

33.5. **FW:** La Estación Costera o Centro de Control del Servicio de Movimiento de Buques y Servicio de Operaciones Portuarias, simultáneamente.

33.6. **MS:** La Estación Móvil del SMM.

33.7. **ETA:** Hora Estimada de Arribo.

33.8. **HCP:** Hora de Confirmación de Paso.

33.9. **Punto de Información:** El lugar en el cual el buque está obligado a comunicar su ETA y su HCP.

33.10. **RR:** El Reglamento de Radiocomunicaciones anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones.

33.11. **TUC:** El Tiempo Universal Coordinado.

33.12. **VHF:** Muy Alta Frecuencia.

ARTÍCULO 34 - DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

34.1. La velocidad del buque se expresará en nudos (MN/Hs).

34.2. El rumbo se expresará siempre en relación a los 360° a partir del norte verdadero, en tres dígitos, nombrando separadamente cada uno de ellos.

34.3. Las horas se expresarán en la notación de 24 horas, con 4 dígitos, sin ningún signo de separación, correspondiente al Huso Horario Tres Oeste (+ 3 o P). Cuando no corresponda a este Huso Horario, a continuación del último dígito de la hora se hará referencia al Huso Horario empleado.

CAPITULO VI - COMUNICACIONES EN PARTICULAR

ARTÍCULO 35 - CANALES Y FRECUENCIAS

Los previstos en el Apéndice 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT y conforme a lo acordado entre las Administraciones de Comunicaciones de la República Argentina y la República Oriental del Uruguay sobre la utilización de los canales en Ondas Métricas (VHF) en el Servicio Móvil Marítimo.

CANAL	FRECUENCIA	EMPLEO
16	156,800 MHz	SOCORRO – URGENCIA - SEGURIDAD Y LLAMADA
15	156,750 MHz	DIFUSION DE BOLETINES METEOROLOGICOS Y AVISOS NAUTICOS LOCALES.
14	156,700 MHz	ALTERNA DE TRABAJO BUQUE Y FT PNA
11	156,550 MHz	ALTERNA DE TRABAJO BUQUE Y FT PNN.
70	156,525 MHz	SOCORRO – URGENCIA - SEGURIDAD Y LLAMADA EN LLAMADA SELECTIVA DIGITAL (LSD)
81	157,075 MHz/161,675 MHz	TRABAJO BUQUE Y FT PNA/PNN.

ARTÍCULO 36 - IDIOMA

En las comunicaciones se utilizará el idioma español. Si no fuera posible entenderse en este idioma se recurrirá al Código Internacional de Señales, al Apéndice 14 “abreviaturas y señales diversas” y al Apéndice 24 “cuadro para el deletreo de letras y cifras” del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y, en especial, se tendrá en cuenta el Vocabulario Marino Estándar de Navegación.

ARTÍCULO 37 - ESCUCHA DE LOS BUQUES

a) Los buques que naveguen en la zona de aplicación del SICOSEMAGA deberán mantener atención permanente en Canal 16 y simultáneamente en el canal de trabajo del sistema.

b) Cuando por desperfectos técnicos no se pueda atender el Canal 16, se mantendrá atención en el canal de trabajo del sistema, dando aviso de ello a la Estación Costera/Centro de Control.

ARTÍCULO 38 - NORMAS DE PROCEDIMIENTO PARA LAS COMUNICACIONES

- a) La emisión de señales de alarmas y de aviso a los navegantes, señales y mensajes de socorro, urgencia y seguridad, se ajustarán a las normas establecidas en el Reglamento de Radiocomunicaciones anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, vigente.
- b) De existir dificultades que le impidan al buque/Estación FT cubrir el canal de trabajo asignado en el sistema, se acordará por canal 16 pasar al canal de trabajo alternativo.
- c) Los buques deberán dirigir las comunicaciones a través de la Estación FT con responsabilidad en la zona en que se navega y, si ello no fuera posible por razones técnicas, deberán hacerlo por medio de la FP o FT más próxima o a través de otro buque.
- d) La escucha en ondas métricas (VHF) se hará en el puente de mando o en el lugar donde se gobierne normalmente el buque.

ARTÍCULO 39 - COMUNICACIONES A CURSAR POR UNA ESTACIÓN MS A UNA ESTACIÓN FT

39.1. Con prioridad sobre toda otra comunicación:

- 1. Siniestros a bordo, avistajes de buques accidentados o con dificultades.
- 2. Retransmisiones de comunicaciones de socorro, urgencia o seguridad, transmitidos por buques o aeronaves.
- 3. Avistajes de restos de naufragios o de cualquier obstáculo que constituya peligro para la navegación.
- 4. Reducción de la visibilidad.
- 5. Anormalidades en el balizamiento y de toda otra ayuda a la navegación.
- 6. Consultas radiomédicas.
- 7. Cualquier descarga o vertimiento y la presencia de manchas de hidrocarburos y la producción de fallas o averías abordo que entrañen riesgo de contaminación.

3.9.1.1. En caso de Acaecimiento la comunicación indicará:

- a) Tipo de acaecimiento.
- b) Lugar.
- c) Orientación, del buque y referencias con respecto a señales de balizamiento en la zona.
- d) Situación del buque y del personal abordo.
- e) Si obstruye total o parcialmente la navegación o si permite el libre tránsito.
- f) En caso de que la obstrucción sea parcial, banda por la que permite el paso y distancia disponible de ancho navegable.
- g) Riesgo de derrame.
- h) Cantidad de tripulantes y pasajeros.
- i) Dispositivos Salvavidas con que cuenta.

3.9.1.2. En caso de Fondeo:

- a) Solicitud de autorización.
- b) Hora de comienzo y finalización de maniobra.
- c) Posición
- d) Solicitud de autorización reinicio de navegación.
- e) Hora de reinicio de navegación.

39.2. De rutina:

3.9.2.1. Previo al ingreso al Canal, aguas arriba (sentido creciente del kilometraje):

Previo al ingreso al canal, los buques deberán solicitar autorización a la Estación Costera L2G Buenos Aires Prefectura Naval Radio por VHF, canal de trabajo 81 del SMM, suministrando los siguientes datos:

- Nombre, bandera del buque, matrícula y señal distintiva.
- Tonelaje de Registro Neto.
- Manifestación expresa que la navegación se efectuará dentro del Área de la Concesión o fuera de la misma.

- Calado de ingreso al canal.
- Calado de diseño, Eslora y Manga.
- Velocidad a desarrollar durante la navegación por el Canal.
- Tipo de carga que transporta.
- Puerto de zarpada.
- Puerto de destino.
- Agencia Marítima que lo atiende.
- Armador.
- Nombre de los Prácticos y número de credencial o tarjeta identificatoria.
- ETA a los siguientes kilometrajes del Canal:

Km. 39 (ingreso al sistema) Km. 60,1

Km. 80,1

Km. 89,6

Km. 93,0

Km. 118,2 Km. 134,2 (si ingresa al Río Paraná Guazú) Km. 143,2 (si ingresa al Río Sauce) Km. 145,5 (liberación del sistema)

3.9.2.2. Durante la navegación por el Canal, aguas arriba (sentido creciente del kilometraje):

Los buques deberán comunicar en VHF por el canal de trabajo 81 del SMM su hora de confirmación de paso (HCP) a la Estación Costera L2G Buenos Aires Prefectura Naval Radio, por el través de los siguientes kilómetros del Canal:

Ingreso al sistema en el Km. 39 Km. 60,1

Km. 80,1

Km. 89,6 Liberación del sistema en el Km. 93.

Los buques deberán comunicar a Control Carmelo Prefectura Radio CWC 22, por canal 81 del SMM, su HCP por el través de los siguientes kilómetros del Canal:

Ingreso al sistema en el Km. 93 Km. 118,2 Km. 134,2 (si ingresa al Río Paraná Guazú) Km. 143,2 (si ingresa al Río Sauce)

Liberación del sistema en el Km. 145,5

3.9.2.3. Previo al ingreso al Canal, aguas abajo (sentido decreciente del kilometraje):

Previo al ingreso al canal los buques deberán solicitar autorización a Control Carmelo, CWC-22, por el canal de trabajo 81 del SMM, suministrando los siguientes datos:

- Nombre, bandera del buque, matrícula y señal distintiva..
- Tonelaje de Registro Neto.
- Manifestación expresa que la navegación se efectuará dentro del Área de la Concesión o fuera de la misma.

- Calado de ingreso al canal.
- Calado de diseño, Eslora y Manga.
- Velocidad a desarrollar durante la navegación por el Canal.

- Tipo de carga que transporta.
- Puerto de zarpada.
- Puerto de destino.
- Agencia Marítima que lo atiende.
- Armador.
- Nombre de los Prácticos y número de credencial o tarjeta identificatoria.
- ETA a los siguientes kilometrajes del Canal:

Km. 145,5 (ingreso al sistema) Km. 143,2 (si proviene del Río Sauce) Km. 134,2 (si proviene del Río Paraná Guazú) Km. 118,2

Km. 93

Km. 89,6

Km. 80,1
Km. 60,1 Km. 39 (liberación del sistema).

39.2.4. Durante la navegación por el Canal, aguas abajo (sentido decreciente del kilometraje):

Los buques deberán comunicar en VHF por el canal de trabajo 81 del SMM, su hora de confirmación de paso (HCP) a Control Carmelo, Prefectura Radio-CWC 22 por el través de los siguientes kilómetros del Canal:

Ingreso al sistema en el Km. 145,5

Km. 143,2 (si proviene del Río Sauce) Km. 134,2 (si proviene del Río Paraná Guazú) Km. 118,2 Liberación del sistema en el Km. 93.

Los buques deberán comunicar a la Estación Costera L2G Buenos Aires Prefectura Naval Radio, por canal 81 del SMM, su HCP por el través de los siguientes kilómetros del Canal:

Ingreso al sistema en el Km. 93 Km. 89,6

Km. 80,1

Km. 60,1 Liberación del sistema en el Km. 39

ARTÍCULO 40 - COMUNICACIONES DE LA ESTACIÓN FT

a) A los Buques:

1. Con prioridad sobre otra comunicación:

Los Radio Avisos Náuticos Locales Urgentes, Aviso de Temporal y de Reducción de Visibilidad, serán difundidos inmediatamente después de conocido el hecho o de recibida la comunicación y serán repetidos después de los períodos de escucha radiotelefónica internacional, para luego transmitirse en los horarios de difusión fijados para cada estación.

2. De rutina:

En los horarios establecidos o cuando sean requeridos por los buques se le comunicará:

- Información referente al tráfico.
- Información referente a operaciones portuarias.
- Condiciones hidrometeorológicas o de cualquier otra clase relativa a la Seguridad a la Navegación.

ARTÍCULO 41 - CARACTERÍSTICAS DE LAS ESTACIONES FT COMPONENTES DEL SICOSEMAGA

a. Nombre de la Estación: Buenos Aires Prefectura Naval Radio.

Señal Distintiva: L2G. Frecuencia/Canal: 156,700 MHz/Canal 14.

156,800 MHz/Canal 16. 157,075 MHz/161,675 MHz/Canal 81. Clase de Emisión: F3E. Potencia de Transmisión: 0,025 KW
Escucha: H24. Posición Geográfica: Lat. 3436'30"S Long. 05822'00"W Área de Responsabilidad Operativa: ZONA S-1 desde el Km. 39 al Km. 93.

b. Nombre de la Estación: Control Carmelo Prefectura Radio

Señal Distintiva: CWC-22.

Frecuencia/Canal: 156,500 MHz/Canal 11.

156,800 MHz/Canal 16. 157,075 MHz/161,675 MHz/Canal 81.

Clase de Emisión: F3E. Potencia de Transmisión 0,025 KW. Escucha: H-24. Posición Geográfica: Lat. 3400'33" S. Long. 05817'42" W. Área de Responsabilidad Operativa: Zona N-2 desde el Km. 93 al Km. 145,5.

ARTÍCULO 42 - INFORMACIONES A CURSAR POR LAS FT

a. Método:

Por Difusión en el Canal 15, previo anuncio en Canal 16.

b. Información:

1. Boletín Meteorológico:

SINOPSIS informe en texto claro en idioma español para el área de aplicación del Sistema, conteniendo:

- Nombre del Organismo pronosticador.
- Validez.

- Fenómenos significativos.
- Avisos de temporal.
- Situación sinóptica Estado general (fenómenos o carácter general del tiempo presente).
- Vientos, dirección y velocidad.
- Cielo.
- Visibilidad horizontal.
- Temperatura del aire.
- Presión atmosférica y tendencia.

2. Radioaviso Náutico Local:

INFORMACIÓN DE SEGURIDAD NAUTICA, proveerá los siguientes datos:

- Nombre del Organismo productor
- Validez
- Texto

INFORMACIÓN HIDROMETRICA, informará:

- La altura de agua

ARTÍCULO 43 - CARACTERÍSTICAS DE LOS SERVICIOS DE DIFUSIÓN

a. Nombre de la Estación: Buenos Aires Prefectura Naval Radio.

Señal Distintiva: L2G.

Frecuencia/Canal: 156,750/Canal 15.

Clase de Emisión: F3E.

Horario de Emisión: H+5 minutos. Información que se

Emite: Altura de agua y tendencia.

Horario de Emisión: 0005-0405-0805-1205-1605-2005 Información que se

Emite: Disposiciones de la P.N.A., Radioavisos Náuticos Locales y Boletín Meteorológico Río de la Plata y Zona Marítima 1.

Idioma: Español.

b. Nombre de la Estación: Control Carmelo Prefectura Radio.

Señal Distintiva: CWC-22

Frecuencia/Canal: 156,750 MHz/Canal 15.

Clase de Emisión: F3E.

Horario de Emisión: 0003-1203-1833 Información que se

Emite: Boletín Meteorológico y Avisos Náuticos Locales.

Idioma: Español.

FIN