

Prefectura Naval Argentina

ORDENANZA MARÍTIMA N° 3/91

Buenos Aires, 9 de mayo de 1991.

NORMAS DE SEGURIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN Y ÉL EQUIPAMIENTO DE EMBARCACIONES DE PRÁCTICOS

VISTO el presente expediente, atento lo Informado por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación y,

CONSIDERANDO

Que en las tareas relacionadas con el embarco, desembarco y transporte de prácticos se utilizan, entre otras, embarcaciones de la Matrícula Mercante Nacional, cuya construcción original se proyectó para la prestación de servicios distintos a los que cumplen en la actualidad.

Que la Prefectura, en mérito al resguardo de la seguridad de la navegación y de la vida humana en las aguas, previo a la autorización para prestar los indicados servicios y en atención a las zonas que lo hacían, condiciones meteorológicas comunes en el área, intensidad y frecuencia de las operaciones, determinó las condiciones de seguridad y equipamiento que las mismas debían cumplir.

Que a instancias de un mejor y uniforme ordenamiento, en orden a las experiencias recogidas y a criterios de proyectos a nivel internacional en la materia, se considera oportuno dictar las normas regulatorias relativas a la construcción y el equipamiento de las embarcaciones destinadas a los servicios de practicaje y pilotaje, meritado en las exigencias derivadas de ese peculiar servicio.

Que la Prefectura hallase facultada a dictar el presente acto administrativo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 5°, inciso a), apartado 2 de la Ley 18.398.

Por ello:

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

D I S P O N E

ARTICULO 1°-Aprobar las **Normas Sobre la Seguridad de Construcción y el Equipamiento de Embarcaciones que se Destinen al Embarco, Desembarco o Transporte de Prácticos**, que se indican en los Ags. Nros. 1, 2 y 3 que forman parte de la presente Ordenanza Marítima.

ARTICULO 2°-Esta Ordenanza entrará en vigor a la fecha, de publicación.

ARTICULO 3°-Por la Jefatura de Planeamiento Orgánico, procédase a su publicación y distribución.

(Disp. RPOL, UR9 N° 3-991).
(Nro. de orden 123).

NORMAS DE SEGURIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPAMIENTO DE EMBARCACIONES DESTINADAS AL TRANSPORTE DE PRACTICO

1. APLICACIÓN:

- 1.1. Las presentes normas se aplicarán a las embarcaciones de la Matrícula Mercante Nacional, destinadas a prestar servicios de practicaje o pilotaje, en aguas de la jurisdicción nacional.
 - 1.1.1. Las embarcaciones nuevas cumplirán la totalidad de estas normas.
 - 1.1.2. Las embarcaciones existentes cumplirán las disposiciones de estas normas que resulten posibles y razonables a juicio de la Prefectura.
- 1.2. Estas normas no excluyen a dichas embarcaciones del cumplimiento de las demás reglamentaciones en vigor, sino que las complementan. A tal efecto, deberán cumplimentar adicionalmente, con la reglamentación vigente que le sea de aplicación como embarcación de pasajeros. **(Punto 1.2 agregado según V.R. N° 3/01).**

2. DEFINICIONES:

A los fines de la aplicación de la presente reglamentación se entenderá por:

2.1. Embarcación Nueva:

- 2.1.1. A la embarcación cuya construcción se inicia con posterioridad a la fecha de entrada en vigor de esta Ordenanza y cuyo destino sea el de prestar servicios como embarcación de prácticos.
- 2.1.2. A la embarcación que, habiéndose autorizado su construcción para ser afectada a otros servicios, antes de la entrada en vigor de esta Ordenanza, solicite prestar servicios como embarcación de prácticos y cumpla con las exigencias de construcción y equipamiento que se disponen en las presentes normas.
- 2.1.3. A la embarcación que, después de la entrada en vigor de esta Ordenanza, sea objeto de modificaciones o transformaciones de tal importancia que impongan el cumplimiento integral de las presentes normas.

2.2. Embarcaciones Existentes:

Son aquellas que no son embarcaciones nuevas.

2.3. Embarcaciones de Prácticos:

Son las destinadas al transporte, embarco y desembarco de prácticos.

2.4. Organismo Técnico:

Salvo casos en que se mencione específicamente, se trata de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación.

3. EXCEPCIONES:

- 3.1. La Prefectura podrá autorizar la prestación de servicios como embarcaciones de prácticos, a las embarcaciones nuevas cuya construcción y materiales utilizados presenten caracteres novedosos, siempre que demuestren poder operar con un grado de seguridad.
- 3.2. En todas aquellas áreas donde deba prestarse el servicio de traslado de prácticos y no existan embarcaciones debidamente habilitadas acorde la presente Ordenanza, el Organismo Técnico de la Prefectura Naval Argentina podrá autorizar, en forma temporaria y hasta que comiencen a operar embarcaciones que cumplan plenamente con lo normado en la presente, a aquellas embarcaciones existentes, construidas y diseñadas

para realizar otros servicios, siempre que reúnan las condiciones de operatividad, seguridad y equipamiento que se establezcan para cada caso, teniendo en cuenta el tipo y características de la embarcación que se trate.” **(Punto 3.2 texto modificado según V.R. N° 3/01).**

(Punto 3.3 se elimina por V.R. N° 3/01).

4. GENERALIDADES:

4.1. Estructuras:

Los elementos del casco y la superestructura, al igual que los componentes vinculados a ellos, brindarán al conjunto de la embarcación resistencia suficiente, ajustándose la construcción a reglas reconocidas por la Prefectura o a las comprobaciones por métodos de cálculo directo.

Los materiales que se utilicen para la construcción del casco y cubierta serán aceptados por el Organismo Técnico de la Prefectura atendiendo la zona de navegación en la que operará la embarcación, de manera tal que permita una operatividad segura en condiciones adversas. Las embarcaciones de madera se aceptarán únicamente para cubrir servicios en zonas ubicadas sobre Ríos Interiores. **(Texto de este párrafo modificado por V.R. N° 3/01).**

El casco poseerá en todo su perímetro un cintón de dimensiones y características de construcción que le permitan soportar impactos con otras embarcaciones o naves, como resultado de las operaciones comunes y normales del embarco y desembarco de prácticos. Igualmente, las zonas del casco más expuestas serán reforzadas con defensas fijas (Por ejemplo: botazos, medias canas, etc.).

4.2. Esloras:

Se determina la eslora total mínima que deberán poseer las embarcaciones en razón de la zona a operar, las que se indican en el Agregado Nro. 2 a la presente Ordenanza.

4.3. Prescripciones relativas a la cubierta de embarco y desembarco de prácticos:

4.3.1 Las embarcaciones de prácticos utilizarán para las operaciones de embarco y desembarco la cubierta expuesta a la intemperie, que deberá ser continua y completa de proa a popa. Toda abertura a espacios bajo dicha cubierta, a excepción de las tapas al ras o escotillas de acceso, estará protegida por una superestructura o casillaje que brinde resistencia e integridad estanca equivalente a la cubierta intacta.

4.3.2 La cubierta para el embarco y desembarco de prácticos, adicionalmente, cumplirá con las siguientes condiciones:

- a) Será corrida de proa a popa, sin escalones, apéndices u otros obstáculos, en las zonas previstas para la circulación de las personas embarcadas.
- b) Poseerá revestimiento antideslizante adecuado a juicio de la Prefectura.
- c) Poseerá áreas libres de embarco tanto a proa como a popa de la embarcación y pasillos de circulación, a ambas bandas, que permitan transitar en forma segura desde dichas áreas hasta los accesos al casillaje y de un ancho no menor a 700 mm.

4.3.3. Las áreas de embarco y los pasillos de circulación mencionados, poseerán pasamanos de resistencia adecuada, firmemente vinculados a la cubierta u otra estructura fija del casco y en general, distanciados en el sentido de la manga a no más de 1,5 m del borde de trancañil de la embarcación en la zona donde se instalen y a una altura no inferior a 900 mm.

4.3.4. No se instalará borda en ninguna parte de la cubierta y como máximo se podrá colocar un umbral de trancañil con altura no mayor a 150 mm, a fin de que se sirva como apoyo en

caso de resbalamiento del personal de cubierta. **(Texto punto 4.3. modificado por V.R. N° 3/01).**

4.4. Aberturas y Accesos:

En la cubierta de trabajo serán tapas enrasadas estancas abulonadas o bien con otro sistema de fijación que no sobresalga de la cubierta.

Los pasahombres y otras aberturas en cubierta tendrán tapas o escotillones estancos con maniguetas u otro sistema de acción rápida.

Las puertas exteriores en superestructuras serán estancas con maniguetas u otro sistema de acción rápida. Se exceptúan las embarcaciones afectadas a ríos interiores o en puertos abrigados.

Las brazolas tendrán una altura mínima de 380 mm.

La resistencia de las portas será equivalente a la de la superestructura o casillaje al que den acceso y no se aceptarán portas vidriadas, salvo las ventanas u ojos de buey de tamaño estándar. **(Párrafo agregado por V.R. N° 3/01).**

4.5. Timonera:

La timonera de la embarcación estará dispuesta de tal forma que el timonel, desde la posición normal de gobierno, pueda visualizar claramente la posición del práctico en toda la zona de embarco o desembarco, así como la de los tripulantes que auxilian en la maniobra. **(Texto punto 4.5 modificado por V.R. N° 3/01).**

4.6. Parámetros de Forma:

4.6.1 Toda embarcación de navegación marítima o Río de la Plata, deberá ser diseñada para alcanzar un adecuado comportamiento marino en condiciones, al menos, de mar 6 (escala Beaufort).

4.6.2 Salvo que se presenten estudios particulares, el casco de la embarcación cumplirá con los siguientes criterios:

a) $L_w / \nabla^{1/3} \geq 4,2$

donde L_w = eslora en flotación en máxima carga, en metros

∇ = volumen de carena en máxima carga, en m^3

b) Francobordo Mínimos en la Perpendicular de Proa (fb), a media carga:

Navegación en Aguas Protegidas $fb = 52,5 L_w + 190$ (mm)

Navegación Costera $fb = 75 L_w + 230$ (mm)

c) Una relación L_w / b entre 3 y 5 donde b = manga en flotación.”

(Texto punto 4.6 modificado por V.R. N° 3/01).

4.7. Requisitos y Controles del Sistema Propulsivo:

4.7.1 La propulsión será suministrada, como mínimo, por dos motores diesel que accionarán sendas líneas de propulsión. Dichos motores contarán con dispositivos de alarma, visual y sonora, ubicados en la posición de gobierno y en la sala de máquinas, que indiquen baja presión de lubricación y alta temperatura de refrigeración en los motores propulsores y sus cajas reductoras. No obstante las alarmas indicadas para la sala de máquinas, no serán necesarias en las embarcaciones que por su tamaño reducido solamente posean un pequeño compartimento para los motores en los que el personal solo accede ocasionalmente.

4.7.2 Cada motor principal deberá poder ponerse en marcha, operarse y detenerse en forma

independiente tanto sea, desde la posición de gobierno como desde la sala de máquinas. A tal efecto, en cada una de dichas posiciones, habrá instrumental que permita conocer de cada uno de dichos motores:

- a) Revoluciones por minuto (excepto en pequeños compartimentos de motores)
- b) Presión de lubricación
- c) Temperatura de agua de refrigeración

4.7.3. Cuando se instalen sistemas de propulsión que se proyecten a popa del espejo del casco, como por ejemplo los sistemas de turbina de agua, patas de motores dentro-fuera etc., se colocarán defensas adecuadas en todo el perímetro de popa de la embarcación que no impidan su libre rotación contra el costado del casco de otro buque y que además, no generen riesgos para el embarco o desembarco por popa. **(Texto punto 4.7 modificado por V.R. N° 3/02).**

4.8. Sistema de Achique: El sistema de achique contará con dos bombas como mínimo. Poseerá aspiraciones en cada compartimiento estanco. Una de las bombas deberá poseer accionamiento mecánico y la otra podrá ser manual. El sistema de achique poseerá capacidad suficiente acorde al tamaño de la embarcación de que se trata.

4.9. Instalaciones Eléctricas:

4.9.1 El arranque de cada motor principal deberá estar conectado a dos baterías o grupo de baterías con capacidad suficiente para proveer, al menos, 10 intentos de arranque de 6 segundos cada uno. Dichas baterías o grupo de baterías, estarán conectados de manera que puedan dar arranque a cualquiera de los dos motores. Cuando cada una de las baterías o grupos de baterías no posean capacidad para arrancar ambos motores, se instalará una batería de reserva de igual capacidad.

4.9.2 A fin de suministrar energía a los servicios eléctricos del buque, se podrá utilizar una de las baterías o grupo de baterías requeridas en el párrafo anterior. En cualquier caso, adicionalmente, se dispondrá una batería o fuente de energía de reserva con capacidad adecuada, ubicada en la posición más alta posible del buque, que suministre energía exclusivamente al equipo de radio y su iluminación.

4.9.3 Las baterías prescritas deberán estar contenidas en recipientes plásticos debidamente trincados y en espacios con adecuada ventilación.

4.9.4 A efectos de mantener en carga los grupos de baterías indicados precedentemente se proveerá al menos un generador acoplado a cada motor propulsor o en su defecto un generador acoplado a uno de los motores y un alternador independiente.

4.9.5 La instalación eléctrica estará constituida por elementos y conductores de uso naval. Se dispondrá asimismo de todos los elementos de maniobra y protección correspondientes. Adicionalmente se deberá instalar el instrumental necesario para la correcta verificación de carga/descarga de los grupos de baterías, así como la tensión de los mismos.

(Texto del punto 4.9 según V.R. N° 3/01)

4.10. Gobierno:

El sistema de gobierno estará compuesto, como mínimo, por dos palas de timón telecomandadas desde timonera y de dimensiones tales que permitan ejecutar un diámetro táctico no mayor a tres esloras, con ambas máquinas adelante.

El aparato de gobierno contará con un medio auxiliar que en caso de falla del sistema de accionamiento principal, permita la operación de los timones de una banda a la otra en menos de 30 segundos, con una velocidad de avance de por lo menos 7 nudos. No obstante cuando dicho aparato de gobierno se encuentre accionado por dos sistemas independientes, no se exigirá dicho

medio auxiliar. **(Texto de este párrafo según V.R. N° 3/01).**

4.11. Velocidad de la Embarcación:

Las embarcaciones de prácticos desarrollarán una velocidad conforme a lo especificado en el Agregado Nro. 2 a la presente, con carga completa, mar calmo y al 90 % de su potencia máxima continua.

En las zonas con trayectos muy cortos o en interior de puertos, éstas serán establecidas para cada caso en particular por el Organismo Técnico de la Prefectura, según las características de las operaciones.

5 CAPACIDAD DE TRANSPORTE Y SIMULTANEIDAD DE SERVICIOS.

5.1 Las embarcaciones que realizan el servicio de transporte de prácticos estarán habilitadas asimismo para el transporte de pasajeros. No obstante, en virtud de las condiciones particulares de la operatoria, cuando se encuentren realizando el servicio de practica, se supondrán limitadas al transporte de personas vinculadas con el quehacer navegatorio. En cualquier caso, la máxima cantidad de personas a transportar será la que surja de la verificación de la reglamentación en vigor referente a estabilidad, compartimentado, acomodación, medios de evacuación y dispositivos salvavidas.

5.2 Las embarcaciones podrán transportar, como apoyo a otro buque mercaderías o cargas livianas en cantidades y volúmenes pequeños, siempre que las mismas no superen una densidad de carga de 0,7 t/m³. En cualquier caso dicha carga no interferirá con los espacios de cubierta destinados al embarco y desembarco de prácticos.

5.3 Para el transporte de cargas sobre cubierta de densidad mayor a la indicada en 5.2, o en volúmenes y/o cantidades importantes, o para el transporte de líquidos inflamables y/o mercancías peligrosas, se deberá contar con la aprobación del correspondiente Organismo Técnico de la Prefectura. En ningún caso, se autorizará dicho transporte en forma simultánea con el transporte de personas.

5.4 Cuando la embarcación se encuentre autorizada por la Prefectura a efectuar servicios de apoyo a la maniobra de buques, tales operaciones, no podrán realizarse con pasajeros a bordo.

(Texto del punto 5 según V.R. N° 3/01).

6 ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN, INSTRUMENTAL NÁUTICO Y PUBLICACIONES. (Texto del título del punto 6 según V.R. N° 3/01

Las embarcaciones de prácticos llevarán los dispositivos de seguridad, señalización, instrumental náutico, salvamento, lucha contra incendio, control de averías, amarre y fondeo y publicaciones que se indican en el Agregado Nro. 3 a la presente, de acuerdo a la zona de navegación en que opere la embarcación.

7 PRUEBAS DE OPERACIÓN.

Las embarcaciones de prácticos, previamente a su habilitación en el área en la que pretendan realizar el servicio, serán sometidas a las siguientes pruebas de operación bajo las condiciones hidrometeorológicas predominantes en dicha zona, en presencia de personal de esta Prefectura:

- Verificación de la velocidad mínima requerida (mínimo dos corridas con indicación de calado, velocidad y dirección del viento y la corriente, rumbo, profundidad en la zona, revoluciones de los motores y velocidades alcanzadas por cada corrida, así como el método e instrumental utilizado para las mediciones).

- Verificación del diámetro táctico requerido y de las condiciones generales de gobierno (giros a babor y estribor, indicación de velocidad y rumbo previos al giro, velocidad y dirección de viento y corriente, así como el método e instrumental utilizado en las mediciones).
- Maniobra de embarco y desembarco de práctico (tiempo en el que se realizó el embarco y desembarco, velocidad del viento y corriente, características del buque en el que se realizó la prueba, indicación de área de embarco utilizada, comprobación de las condiciones de visión prescritas y opinión técnica del inspector sobre el resultado)
- Prueba de funcionamiento de los sistemas requeridos en la presente.”

(Texto del punto 7 según V.R. N° 3/01).

8. CERTIFICACIÓN Y RÉGIMEN DE INSPECCIÓN.

A los fines de la obtención, renovación o convalidación del Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación, las embarcaciones de prácticos serán consideradas, como embarcaciones afectadas al servicio de pasajeros, de acuerdo a lo previsto en Art. 204.0101 del REGINAVE.

El plazo máximo de validez de aquel documento, en correspondencia con el arqueo de la embarcación, será el establecido en el Art. 204.0403 números de orden 1 ó 2 del REGINAVE.

El régimen de Inspecciones a que deberán someterse las embarcaciones de prácticos para obtener, renovar o convalidar el Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación, será el establecido en los puntos 1.2.1. ó 1.2.2. del Agregado Nro. 1 a la Ordenanza Marítima Nro. 2-986, según corresponda.

Ago. N° 1-3-91

(Texto Agregado N° 2 según V.R. N° 3/01)

ESLORAS MÍNIMAS Y VELOCIDADES PARA EMBARCACIONES DE PRÁCTICOS

ÁREA RIÓ DE LA PLATA (Incluida Zona de Espera y Alijo definida en el Art. 4° del Decreto 2694/91)".

Esloras: 21 m.
Velocidad: 14 Ns

ÁREA RIÓ PARANÁ, RIÓ URUGUAY Y SUS RESPECTIVOS PUERTOS.

Esloras: 10 m.
Velocidad: 10 Ns

ÁREA DE BAHÍA BLANCA

Esloras: 21 m.
Velocidad: 14 Ns

ÁREA PUERTOS QUEQUEN Y MAR DEL PLATA

Esloras: 13 m.
Velocidad: 10 Ns

ÁREA PUERTOS SAN ANTONIO ESTE Y DESEADO

Esloras: 16 m.
Velocidad: 12 Ns

ÁREA PUERTO PUNTA QUILLA

Esloras: 21 m.
Velocidad: 14 Ns

ÁREA PUERTO MADRYN Y SAN JULIÁN

Esloras: 12 m.
Velocidad: 14 Ns

OBSERVACIÓN: En los puertos no incluidos en los párrafos precedentes, la eslora mínima será: 10 m en toda zona de Ríos Interiores y 14 m en áreas de puertos marítimos. En cualquier caso, la velocidad mínima cumplirá con la siguiente condición:

$$v / \sqrt{L_w} > 4$$

donde v = velocidad de la embarcación, en nudos

L_w = eslora de flotación en máxima carga, en metros.

Agregado N° 3 a la Ordenanza Marítima N° 3/91.

(Texto Agregado N° 3 según V.R. N° 3/02)

PUBLICACIONES, INSTRUMENTAL, SEÑALIZACIÓN, SALVAMENTO, LUCHA CONTRA INCENDIO, LUCHA CONTRA INUNDACIÓN, AMARRE Y FONDEO

- I ÁREA MARÍTIMA A Y RÍO DE LA PLATA.
- II ÁREA RÍOS INTERIORES
- III INTERIOR DE PUERTO

Publicaciones	I	II	III	Observaciones
Cartas Náuticas (Para derrota habitual)	SI	NO	NO	
Código Internacional de Señales	SI	NO	NO	
Cuadro de Señales Salvavidas	SI	SI	SI	
Tablas de Mareas (para la zona de operaciones)	SI	--	--	

Instrumental	I	II	III	Observaciones
Equipo Transceptor VHF	SI (1)	NO	NO	(1) Contará con un segundo equipo independiente.
Radar	SI	SI	NO	
Barómetro	SI	--	--	
Compás magnético	SI	SI	SI	
Reloj de Mamparo	SI	--	--	
Limpiaparabrisas	SI	SI	SI	
Sonda ecoica	Si	SI(2)	SI(2)	(2) Puede reemplazar por sonda de mano.

Señalización	I	II	III	Observaciones
Balones Negros	3	3	3	
Cuerno o Bocina	SI	SI	SI	
Destello de Tope o Lámpara Aldis	SI	SI	SI	
Luces de Navegación	Acorde a Convenio Internacional para prevenir Abordajes.			
Linterna de Mano 3 elementos (Pueda Transmitir Morse, estanca con pilas de repuesto (3) y focos de emergencia (2))	2	2	2	
Megáfono	SI	SI	SI	
Pito o Bocina	SI	SI	SI	
Reflector Orientable desde Timonera (Horizontal y Vertical 360 Grados).	SI	SI	SI	

Salvamento	I	II	III	Observaciones.
Bote o Balsa inflable para el 100 % personas)	SI (3)	NO	NO	(3) Balsa de zafa hidrostática (4) Bote o balsa
Pirotecnia.	Acorde a O.M. 2-87.			
Chalecos Salvavidas	100 %	100 %	100 %	
Salvavidas Circulares (Con guíndola luminosa)	4 (5)	2	2	(5) Dos Simples

Lucha Contra Incendio.	I	II	III	Observaciones1
Suprimido por V.R.N° 3/01				

Lucha Contra Inundación	I	II	III	Observaciones
DEROGADO POR ORDENANZA N° 08/98				

Amarre y Fondeo-	I	II	III	Observaciones
Suprimido por V.R.N° 3/01				

Hombre al Agua	I	II	III	Observaciones,
Bichero	SI	SI	SI	
Cabo de Guía	SI	SI	SI	