

Prefectura Naval Argentina

ORDENANZA N° 4-17 (DPSN)

TOMO 1

“RÉGIMEN TÉCNICO DE BUQUE”

www.prefecturanaval.gov.ar
info@prefecturanaval.gov.ar

Buenos Aires, 14 de septiembre de 2017.-

NORMAS PARA LA CERTIFICACIÓN DE EMBARCACIONES QUE EFECTÚEN SERVICIOS DE PRACTICAJE, PILOTAJE, BAQUÍA Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.

VISTO, lo propuesto por la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, lo analizado por la Dirección de Planeamiento, y

CONSIDERANDO:

Que desde el dictado de la Ordenanza Marítima N° 3/91 sobre las Normas de Seguridad de Construcción y el Equipamiento de Embarcaciones que se destinen al Embarco, Desembarco o Transporte de Prácticos, Pilotos y Baqueanos, la experiencia acumulada por esta Autoridad Marítima, en los procesos de aprobación y certificación, hace necesaria la actualización de la norma a fin de tener en cuenta además la aparición de nuevas tecnologías y equipos de seguridad utilizables sobre las mismas.

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 hacen, en condiciones meteorológicas comunes en el área, intensidad y frecuencia de las operaciones, está facultada para determinar las condiciones de seguridad y equipamiento que las mismas deben cumplir, acorde Ley N° 20.094 de la Navegación, artículo 64 y concordantes como asimismo la reglamentación respectiva, Decreto N° 4516/73 sobre Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE).

Que asimismo la Autoridad Marítima posee atribuciones en materia reglamentaria respecto del Servicio de Practicaje, acorde artículo 5°, inciso a), apartado 15 de la Ley General N° 18.398.

Que, a instancias de un mejor y uniforme ordenamiento, en orden a los criterios de proyectos a nivel internacional en la materia, se considera oportuno dictar nuevas normas regulatorias relativas a la construcción y el equipamiento de las embarcaciones destinadas a los servicios de practicaje, pilotaje, baquía y servicios de explotación complementarios, teniéndose en cuenta las exigencias derivadas de estas prestaciones.

Que el Órgano Jurídico pertinente de la Prefectura ha tomado la correspondiente intervención.

Que la Prefectura Naval Argentina se halla facultada para dictar el presente acto administrativo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 5º, inciso a), apartado 2 de la Ley N° 18.398.

Por ello:

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE

ARTÍCULO 1º.- APRUÉBASE la Ordenanza N° 4-17 (DPSN) del Tomo 1 "RÉGIMEN TÉCNICO DEL BUQUE" titulada "NORMAS PARA LA CERTIFICACIÓN DE EMBARCACIONES QUE EFECTÚEN SERVICIOS DE PRACTICAJE, PILOTAJE, BAQUÍA Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS".

ARTÍCULO 2º.- DERÓGASE la Ordenanza Marítima N° 3/91 (DPSN) Tomo 1 "Régimen Técnico del Buque" titulada "NORMAS DE SEGURIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPAMIENTO DE EMBARCACIONES DE PRÁCTICOS".

ARTÍCULO 3º.- Esta Ordenanza entrará en vigencia a los TREINTA (30) días corridos de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

ARTÍCULO 4º. Por la DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO se procederá a la publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina, impresión, distribución, difusión en los sitios de INTERNET e INTRANET y se incorporará al Tomo 1 "RÉGIMEN TÉCNICO DEL BUQUE". Posteriormente, corresponderá su archivo en el Departamento Organización y Desarrollo como antecedente.

Buenos Aires, 14 de septiembre de 2017.-

EDUARDO RENÉ SCARZELLO
PREFECTO GENERAL
PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISFC-2017-109-APN-PNAR#PNA

NORMAS PARA LA CERTIFICACIÓN DE EMBARCACIONES QUE EFECTÚEN SERVICIOS DE PRACTICAJE, PILOTAJE, BAQUÍA Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.

1. APLICACIÓN.

- 1.1. Las presentes normas se aplicarán a las embarcaciones de la Matrícula Mercante Nacional, destinadas a prestar servicios de practicaaje, pilotaje, baquía y servicios complementarios, en aguas de jurisdicción nacional.
 - 1.1.1. Las embarcaciones nuevas cumplirán la totalidad de las disposiciones a partir de la entrada en vigor de la presente Ordenanza.
 - 1.1.2. Las embarcaciones existentes cumplirán con lo prescripto en el punto 4.2 y el Agregado N° 3 de la presente, en oportunidad de renovar su Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación(CNSN) con posterioridad al 1 de julio de 2018 o CINCO (5) años desde la puesta en vigencia de la presente Ordenanza, lo que ocurra primero.
 - 1.1.3. Las embarcaciones existentes que deseen efectuar el servicio de pilotaje o baquía solicitarán la correspondiente certificación para realizar dichos servicios tendrán un plazo máximo de TRES (3) años o en oportunidad de renovar su Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación (CNSN) con posterioridad al 1 de julio de 2018 lo que ocurra primero, para adecuarse a la totalidad de las disposiciones prescriptas en la presente.
- 1.2. Las presentes normas son complementarias y no excluyen a dichas embarcaciones del cumplimiento de las demás reglamentaciones en vigor, que les sean aplicables conforme a su tamaño, zona de navegación y servicios complementarios pretendidos. A tal efecto, las embarcaciones comprendidas en la presente Ordenanza cumplirán con la reglamentación vigente que le sea de aplicación como embarcación de pasajeros.
- 1.3. Las embarcaciones comprendidas en la presente, que deseen transportar más de DOCE (12) personas abordo como personal calificado, serán objeto de estudio particular por parte de la Prefectura.
- 1.4. Los servicios de apoyo para el traslado, embarque y desembarque de los prácticos, pilotos, baqueanos y servicios complementarios podrán ser prestados solamente por embarcaciones certificadas por la Prefectura de conformidad con lo prescripto en el punto 8 del presente Agregado.

2. DEFINICIONES.

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

2.1. Embarcación nueva.

- 2.1.1. Toda embarcación que solicite certificación por primera vez o por cambio de zona para prestar servicios de practicaaje, pilotaje, baquía y servicios complementarios con posterioridad a la fecha de entrada en vigor de esta Ordenanza.
- 2.1.2. Toda embarcación que habiendo sido certificada para los servicios de practicaaje, pilotaje, baquía y servicios complementarios, antes de la entrada en vigor de la presente, y que efectúe un cambio de motorización que utilice combustibles livianos, incremente la capacidad de personas transportadas o cambie sus dimensiones principales.

2.2. Embarcaciones existentes.

Son aquellas que no son embarcaciones nuevas.

2.3. Personal calificado.

Profesionales dedicados al asesoramiento a bordo de rutas de navegación, personal terrestre y embarcado de la Marina Mercante, personal de servicios técnicos, personal industrial, autoridades de entes oficiales (Aduana – Sanidad de Frontera – Migraciones – Prefectura, etc.), agentes marítimos, médicos particulares designados por las empresas, miembros de la compañía del buque y otras personas vinculadas con el quehacer navegatorio.

2.4. Pasajero.

Es toda persona que no sea miembro de la tripulación ni personal calificado.

2.5. Servicios complementarios.

Son aquellas actividades, como el transporte de pasajeros, transporte de cargas que no sean las contempladas en el punto 5.1, servicios de asistencia y apoyo a la maniobra de buques y toda otra actividad científico-técnica que previamente autorice la Prefectura. Los servicios complementarios no podrán realizarse en simultáneo con el transporte de personal calificado.

2.6. Organismo técnico.

Salvo que se mencione otra cosa en la presente, es la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, de la Prefectura Naval Argentina.

2.7. Zona de navegación autorizada.

Es la zona de navegación para la cual fue habilitada la embarcación para desarrollar su tarea y que consta en el Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación.

2.8. Zona de navegación protegida.

Comprende la navegación de Rada o Ría y Río de la Plata Interior o Zona Marítima en la cual la altura significativa de ola es menor a DOS METROS (2 m) y los vientos generalmente no son mayores a SEIS (6) en la escala Beaufort.

2.9. Eslora total.

La eslora del casco de la embarcación medida en la cubierta en metros (m), sin considerar botazos o defensas rígidas, flexibles o neumáticas, plataformas proeles o popeles, embonos en obra muerta, apéndices, herrajes o cualquier otro accesorio distinto de la envuelta del casco.

3. EXCEPCIONES.

- 3.1. La Prefectura podrá autorizar la prestación de estos servicios a las embarcaciones nuevas cuya construcción y materiales utilizados presenten características novedosas, siempre que previamente el profesional actuante demuestre al Organismo Técnico que la misma puede operar con un grado de seguridad equivalente a los materiales típicos utilizados y los sistemas de construcción reconocidos.
- 3.2. En todas aquellas áreas donde deba prestarse el servicio de traslado de prácticos, pilotos o baqueanos y no existan embarcaciones habilitadas acorde la presente Ordenanza, el Organismo Técnico de la Prefectura Naval Argentina, sobre la base de una evaluación realizada por el profesional encomendado, deberá formular las recomendaciones mínimas necesarias a efectos de autorizar en forma temporaria y hasta que comiencen a operar embarcaciones que cumplan plenamente con lo normado en la presente.

4. GENERALIDADES.

4.1. Casco y superestructura.

4.1.1. Los elementos del casco y la superestructura, al igual que los componentes vinculados a ellos, brindarán al conjunto de la embarcación resistencia suficiente, se debe ajustar

a la construcción a reglas reconocidas por la Prefectura o a las comprobaciones por métodos de cálculo directo.

4.1.2. Los materiales que se utilicen para la construcción del casco y cubierta contarán con características que permitan brindar en general una adecuada integridad estanca, eficiente compartimentado y alta resistencia al fuego, debiendo estos previamente ser aceptados por el Organismo Técnico de la Prefectura, de manera tal, que permitan una operatividad segura en condiciones adversas. Siguiendo los conceptos definidos precedentemente, quedarán excluidas para brindar este servicio las embarcaciones construidas en madera.

4.1.3. 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, pilotos y/o baqueanos. Igualmente, las zonas del casco más expuestas serán reforzadas con defensas fijas (Por ejemplo: botazos, medias cañas, etc.). Complementariamente a estos refuerzos podrán instalarse sistemas de defensas flexibles o neumáticas.

4.2. Marcas, características y pintado.

4.2.1. Complementariamente a las marcas e indicaciones que exija la reglamentación vigente, el casco, la cubierta y la cabina o superestructura, deberán estar pintados e identificados del siguiente modo:

Casco	Amarillo Internacional	RAL ⁽¹⁾	1003
Superestructura	Blanco	RAL ⁽¹⁾	9010
Cubierta de Señales-Sobre Cabina	Naranja Internacional	RAL ⁽¹⁾	2005
Cubierta	Gris Grafito	RAL ⁽¹⁾	7024



4.2.2. En el casco, en las amuras de cada banda, llevará inscripta la letra "P" pintada en color negro de tamaño adecuado acorde su eslora, en la perpendicular de proa CIEN MILÍMETROS (100 mm) por encima de la flotación de máxima carga y CIEN MILÍMETROS (100 mm) por debajo de la cubierta de cierre.

4.2.3. En la cara externa de los mamparos longitudinales de cabina o casillaje de superestructura deberá contar en ambas bandas, pintado en negro la palabra "PRACTICAJE", en escala adecuada, en la medida de lo posible CIEN MILÍMETROS (100 mm) por encima de la cubierta de cierre y CIEN MILÍMETROS (100 mm) por debajo del pasamanos o ventanillas laterales de cabina.

4.2.4. Asimismo, los lugares que sean considerados como un riesgo potencial o de protección para las personas deberán regirse acorde lo indicado en las normas IRAM 10005 Colores y Señales de Seguridad.

4.3. Esloras y parámetros generales.

4.3.1. La eslora y velocidad de las embarcaciones de prácticos, pilotos y baqueanos serán adecuadas para la zona de operación. A tal efecto, los monocascos cumplirán con los siguientes parámetros:

¹Código RAL Código que define un color mediante un conjunto de dígitos. El código RAL de colores es ampliamente utilizado en aplicaciones civiles y militares.

$$.1 \quad L_W / \nabla^{1/3} > 4,2$$

donde L_W =eslora en flotación en máxima carga, en metros.

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

- .2 Francobordo Mínimos en la Perpendicular de Proa (fb), a media carga:
Navegación en Aguas Protegidas (Zona portuaria- Ríos interiores)

$$fb = 52,5L_W + 190 \text{ [mm]}$$

Navegación Costera (Río de la Plata, Zonas marítimas y protegidas)

$$fb = 75L_W + 230 \text{ [mm]}$$

- .3 Una relación $3 < L_W / b < 5$

Donde:

b = manga en flotación [m].

- .4 Aquellas embarcaciones de diseño novedoso o multicascos, cuyas relaciones de forma difieran respecto de los parámetros prescritos precedentemente, el Profesional interviniente presentará elementos técnicos de juicio demostrativos de equivalencias aceptables conforme a los parámetros típicos, a fin de ser evaluados por el organismo técnico en forma particular.

- 4.3.2. Toda embarcación en condiciones normales de carga deberá poseer un adecuado comportamiento marino en las siguientes condiciones operacionales:

Tipo de Navegación	Estado de Mar Escala Beaufort	Altura significativa de Ola
Marítima o Río de la Plata	6	4m
Rada o Ría, Río de la Plata Interior, Marítima protegida	5	2m
Ríos interiores	3	0,5 m

- 4.3.3. En el Agregado N° 2 de la presente se indican valores de eslora total y velocidades requeridas para ciertas áreas de practica. La Prefectura podrá autorizar embarcaciones que posean una eslora y velocidad distintas, siempre que se demuestre por medio de la utilización de programas informáticos lo siguiente:

$$1. \quad \frac{v}{\sqrt{L_W}} > 4$$

Donde:

v =velocidad en nudos con carga completa y al NOVENTA POR CIENTO (90%) de la potencia máxima de propulsión

L_W =eslora de flotación en metros para la máxima condición de carga.

2. Que la raíz del Valor Cuadrático Medio (RMS) de la aceleración vertical en la posición de mando de la cabina de la embarcación, no sea superior a DECIMAL DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO (0,275 g) (donde g es la aceleración de la gravedad) en un rango de velocidades comprendido entre el SESENTA PORCIENTO (60%) y OCHENTA PORCIENTO (80%) de la velocidad mínima requerida en el punto precedente y con mar de proa y

3. Que la raíz del Valor Cuadrático Medio (RMS) del ruido no sea superior a SEIS GRADOS (6º) con mar oblicuo y velocidad normal de atraque.
4. En general, la eslora en flotación L_w no será inferior a:
 $L_w \geq 6.5$ m para Navegación Ríos Interiores
 $L_w \geq 16$ m Navegación Río de la Plata - Navegación Marítima
 $L_w \geq 10.5$ m Zona de navegación protegida.

4.4. Prescripciones relativas a la cubierta de embarco y desembarco.

- 4.4.1. Las embarcaciones para el servicio de practica 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, estarán protegidas por una superestructura o casillaje que brinde resistencia e integridad estanca equivalente a la cubierta intacta.
- 4.4.2. La cubierta para el embarco y desembarco, adicionalmente, cumplirá con las siguientes condiciones:
 - 4.4.2.1. Será corrida de proa a popa, sin escalones, apéndices u otros obstáculos, en las zonas previstas para la circulación de las personas embarcadas.
 - 4.4.2.2. Poseerá revestimiento antideslizante adecuado a criterio de la Prefectura.
 - 4.4.2.3. Poseerá áreas libres de embarco tanto a proa como a popa de la embarcación y pasillos de circulación, en ambas bandas, que permitan transitar en forma segura desde dichas áreas hasta los accesos al casillaje y de un ancho no menor a SETECIENTOS MILÍMETROS (700 mm).
 - 4.4.2.4. En aquellas embarcaciones que naveguen en ríos interiores y que por sus dimensiones no puedan brindar espacio suficiente en proa para el embarco-desembarco y/o posea corredores laterales inferiores a SETECIENTOS MILÍMETROS (700 mm), deberá contar en popa con un área suficientemente resguardada y acondicionada con acceso directo desde el casillaje.
- 4.4.3. 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 DECIMAL UNO CON CINCO METROS (1,5 m) del borde de trancañil de la embarcación en la zona donde se instalen y a una altura no inferior a NOVECIENTOS MILÍMETROS (900 mm).
- 4.4.4. No se instalará borda en ninguna parte de la cubierta, asimismo se podrá colocar una regala o umbral de trancañil con altura no mayor a CIENTO CINCUENTA MILÍMETROS (150 mm), a fin de que sirva como apoyo en caso de resbalamiento del personal cuando se encuentre en cubierta.

4.5. Aberturas y accesos.

En la cubierta de trabajo serán tapas enrasadas estancas con junta de goma, abulonadas o bien con otro sistema de fijación que no sobresalga de la cubierta y que brinde integridad estanca adecuada.

Los pasa hombres y otras aberturas en cubierta tendrán tapas abisagradas estancas con maniguetas u otro sistema de acción rápida. Las brazolas tendrán una altura mínima de CUATROCIENTOS CINCUENTA MILÍMETROS (450 mm).

Las puertas exteriores en superestructuras serán estancas con maniguetas unidas u otro sistema de acción rápida. Serán de un ancho mínimo de SEISCIENTOS MILÍMETROS (600 mm) y el umbral para navegación Fluvial Ríos Interiores CIENTO CINCUENTA MILÍMETROS (150 mm), Rada o Ría – Río de la Plata interior TRESCIENTOS MILÍMETROS (300 mm),

Marítima Nacional- Río de la Plata Exterior CUATROCIENTOS CINCUENTA MILÍMETROS (450 mm).

La Prefectura podrá aceptar una reducción de hasta CINCUENTA MILÍMETROS (50 mm) en los umbrales de las puertas de cabina protegidas localizadas en crujía, en el mamparo popel de cabina.

La resistencia de las puertas será equivalente a la de la superestructura o casillaje al que den acceso, aceptándose ventanas u ojos de buey de tamaño estándar.

4.6. Timonera y espacios de acomodación.

4.6.1. La timonera de la embarcación estará dispuesta de tal forma que el timonel, desde la posición normal de gobierno, pueda visualizar claramente la posición de las personas que se encuentren en toda la zona de embarco o desembarco, así como la de los tripulantes que auxilian en la maniobra.

4.6.2. Las embarcaciones habilitadas para el Servicio de Practicaje, Pilotaje y Baquía deberán tener espacios de acomodación cerrados y ventilados con asientos adecuados suficientes para el número de personas a transportar, con las separaciones, pasillos y áreas de evacuación adecuadas conforme a la reglamentación vigente.

4.6.2.1. El ancho dispuesto de cada butaca no será inferior a CUATROCIENTOS CINCUENTA MILÍMETROS (450 mm). Se debe prever que en sentido perpendicular al respaldo de los asientos, cada persona ocupa una longitud de SEISCIENTOS VEINTE MILÍMETROS (620 mm) deberá tenerse presente que entre persona y persona no podrá haber una distancia inferior a CUATROCIENTOS MILÍMETROS (400 mm) y entre persona y el respaldo siguiente del asiento que lo enfrenta no menor a CIENTO VEINTE MILÍMETROS (120 mm).

4.6.2.2. Durante las maniobras y en navegación la totalidad de las personas deberán permanecer sentadas en sus butacas sin circular por pasillos internos hasta que el patrón autorice el desembarco.

4.6.2.3. Los chalecos salvavidas podrán estar ubicados por debajo de las butacas, a fin de estar disponible inmediatamente.

4.6.2.4. El ancho de los pasillos internos longitudinales, transversales y de servicios, será igual al de las puertas de acceso a casillaje. En ningún caso el ancho neto mínimo será inferior a QUINIENTOS MILÍMETROS (500 mm).

4.6.2.5. En la cabina existirán como mínimo DOS (2) puertas de acceso o posibles salidas de emergencia, en embarcaciones de tamaño pequeño. Una de las salidas podrá ser reemplazada por una ventana destacable con maniguetas y bisagras de resistencia equivalente al exigido para la construcción de la cabina. Las salidas de emergencia estarán situadas una a proa y otra a popa de los locales habilitados para transportar personas. En caso de necesidad conforme a cuestiones de diseño puede requerirse otro arreglo de salidas ya sea en tipo o cantidad, en cuyo caso la Prefectura podrá requerir además una salida adicional de emergencia, la que podrá ser por el techo, y en ese caso el área de la misma no será inferior a DECIMAL VEINTICINCO METROS CUADRADOS (0,25 m²), su acceso se logrará por medios fijos o rebatibles de uso rápido y fácil. La salida por el techo estará especialmente señalada, su sistema de abertura será simple y maniobrable indistintamente desde el interior o exterior.

4.6.2.6. Las salidas de emergencia dispuestas sobre mamparos verticales o laterales de cabinas, tendrán un ancho mínimo de QUINIENTOS MILÍMETROS (500 mm) y alto mínimo de SETECIENTOS MILÍMETROS (700 mm).

- 4.6.2.7. Las puertas, ventanillas o dispositivos de cierre empleados como salidas de emergencia serán de accionamiento fácil indistintamente de ambos lados, con clara identificación mediante cartelería e iluminación de emergencia. Los cristales o vítreas de las ventanillas serán del tipo inastillable.
 - 4.6.2.8. La altura mínima de la cabina en cualquier espacio donde transiten personas no será inferior a MIL NOVECIENTOS OCHENTA MILÍMETROS (1980 mm).
 - 4.6.2.9. La cantidad máxima de personas a bordo para la cual fue habilitada la embarcación deberá estar exhibida en cartelería dispuesta en lugar visible en el interior de la cabina de acomodación.
 - 4.6.2.10. En cubierta, en zona contigua a la balsa salvavidas, de corresponder, y alejados de espacios de motores o tanques de combustible, contará con espacio suficiente disponible para el puesto de reunión con una superficie mínima equivalente a DECIMAL TREINTA Y CINCO METROS CUADRADOS (0,35 m²) por persona.
 - 4.6.2.11. En todo caso y previo a la asignación definitiva de personas a bordo a transportar, personal de la Prefectura presenciará una prueba práctica de evacuación debiéndose cumplimentar la misma en el término de TRES MINUTOS (3 min), conforme a lo indicado en Agregado N° 4 de la presente norma.
- 4.6.3. Cuando por el tipo de operación, se realicen navegaciones con más de UNA hora (1 Hs) de duración de viaje redondo deberán contar con un inodoro y lavabo.

4.7. Requisitos e indicadores de control del Sistema de Propulsión.

- 4.7.1. La propulsión será suministrada, como mínimo por dos motores que proporcionen dos vectores 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. 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. La puesta en marcha de cada motor propulsor deberá operarse y detenerse en forma independiente tanto sea, desde la posición de gobierno como desde el lugar donde se encuentre ubicado el mismo. A tal efecto, en cada una de dichas posiciones, habrá instrumental que permita conocer de cada uno de los motores instalados:
 - 4.7.2.1. Revoluciones por minuto (excepto en pequeños compartimentos de motores)
 - 4.7.2.2. Presión de lubricación
 - 4.7.2.3. Temperatura de agua de refrigeración
 - 4.7.2.4. Carga de baterías (Amperímetro/Voltímetro)
- Para el caso específico de los motores fuera de borda, el instrumental solo será requerido en la posición de gobierno.
- 4.7.3. Cuando se instalen sistemas de propulsión que se proyecten a popa del espejo del casco (por ejemplo los sistemas de turbina de agua, patas de motores dentro-fuera, motores fuera de borda, 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.

4.8. Requisitos particulares para embarcaciones propulsadas por motores que utilicen

combustibles con punto de inflamación inferior a SESENTA GRADOS CENTÍGRADOS (60°C) provistos con sistemas de encendido e inyección electrónica.

- 4.8.1. No se autorizará el transporte de más de DOCE (12) personas en embarcaciones con motor interno o dentro fuera que utilicen combustibles punto de inflamación inferior a SESENTA GRADOS CENTÍGRADOS (60°C).
- 4.8.2. Las instalaciones de máquinas y los espacios que contengan tanques de combustible, además de cumplir con las disposiciones vigentes satisfarán las prescripciones que se indican a continuación:
 - 4.8.2.1. Los locales que contengan motores de combustión interna estarán protegidos por un sistema fijo de extinción de incendios, que se activará desde fuera del espacio de máquinas.
 - 4.8.2.2. Cuando las aberturas de ventilación del espacio de máquinas no tengan medios de cierre con accionamiento a distancia, la capacidad del sistema de extinción no será menor al CIENTO VEINTICINCO POR CIENTO (125%) de la capacidad reglamentaria.
 - 4.8.2.3. Todos los artefactos eléctricos de los espacios donde se localicen motores y tanques de combustible incluidos los ventiladores o extractores, serán del tipo apto para atmósferas con gases inflamables.
 - 4.8.2.4. Los tanques de combustible externos deberán estar fijados al casco por medios permanentes o integrados a la estructura del casco. No se utilizarán tanques de acero sin tratar, PRFV, acero con protección galvanizado o pintura internamente. Los tanques tendrán una puesta a masa con un cable de al menos DOS CON CINCO MILÍMETROS CUADRADOS (2,5 mm²).
- 4.8.3. No se permitirá la instalación de este tipo de motores y/o tanques de combustible debajo de los espacios de alojamiento.
- 4.8.4. Los espacios que contengan motores o tanques de combustible poseerán un sistema automático de detección de gases inflamables con alarma acústica y luminosa en el puesto de gobierno de la embarcación. El sistema de encendido de motores estará diseñado de modo que no se puedan poner en marcha los motores si los ventiladores de gases de dichos espacios no han estado funcionando previamente el tiempo requerido o si la alarma de gases inflamables ha sido activada.
- 4.8.5. Todos los sistemas de detección de incendios de disparo automático deberán poseer un sistema de retardo de disparo de como mínimo TREINTA SEGUNDOS (30 seg) y deberán activar una alarma sonora y visual en el espacio durante el tiempo de retardo.

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, DIEZ (10) intentos de arranque de SEIS SEGUNDOS (6 seg) cada uno. Dichas baterías o grupo de baterías, estarán conectados de manera que puedan dar arranque a cualquiera de los motores. Cuando cada una de las baterías o grupos de baterías no posean capacidad para arrancar los 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. Para el caso de los motores fuera de borda, el profesional interviniente presentará elementos técnicos de juicio descriptivos para el cumplimiento de lo requerido en el párrafo anterior asegurando el correcto funcionamiento de todos los servicios instalados, quedando a criterio del Órgano Técnico de la Prefectura, su aprobación.
- 4.9.6. 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.
- 4.9.7. Las baterías y los interruptores a cuchilla, no se colocarán en el local de un motor naftero o de los tanques de nafta, ni en espacios de acomodación, sino que deben encontrarse los mismos aislados.

4.10. Gobierno.

El sistema de gobierno estará compuesto, como mínimo, por dos palas de timón o sistemas equivalentes telecomandados desde timonera y 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 TREINTA SEGUNDOS (30seg), con una velocidad de avance de por lo menos SIETE NUDOS (7 Ns). No obstante, cuando dicho aparato de gobierno se encuentre accionado por dos sistemas independientes, no se exigirá el medio auxiliar.

4.11. Velocidad de la Embarcación.

Las embarcaciones desarrollarán la velocidad requerida en la presente, con carga completa, mar calmo y al NOVENTA POR CIENTO (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. SIMULTANEIDAD DE SERVICIOS.

- 5.1. Las embarcaciones que realizan el servicio de transporte de prácticos, pilotos y/o baqueanos podrán estar habilitadas a transportar en simultáneo mercaderías o cargas livianas en cantidades y volúmenes pequeños, siempre que las mismas no superen una densidad de carga de $0,7 \text{ t/m}^3$. En cualquier caso dicha carga no interferirá con los espacios de cubierta destinados al embarco y desembarco de prácticos, pilotos y baqueanos.
- 5.2. Para el transporte de cargas sobre cubierta de densidad mayor a la indicada en el punto 5.1, 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.
- 5.3. 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 personas ajenas a la tripulación de a bordo, ni carga sobre cubierta.

6. ELEMENTOS DE SEGURIDAD, SEÑALIZACIÓN, INSTRUMENTAL NÁUTICO Y

PUBLICACIONES.

Las embarcaciones llevarán los dispositivos de seguridad, señalización, instrumental náutico, salvamento, que se indican en el Agregado N° 3, de acuerdo a la zona de navegación en que opere la embarcación.

6.1. Recuperación de hombre al agua.

- 6.1.1. Deberá poseer al menos un dispositivo (tipo articulado) de rescate, recuperación e izado de hombre al agua apropiado a juicio de la Prefectura, que permita recuperar a una persona accidentada, inconsciente o en estado de shock.
- 6.1.2. Se asegurará que desde la posición de control de este dispositivo exista un medio de comunicación eficiente con la timonera, a fin de que la misma sea directa y clara.
- 6.1.3. El sector donde se encuentre ubicado el dispositivo, poseerá al menos un reflector articulado que permita iluminar adecuadamente el espejo de agua, a una distancia mínima de VEINTICINCO METROS (25 m) alrededor de la embarcación. A su vez, en el lugar donde se encuentre el sistema de recupero se deberá contar en todo momento con una luz propia que permita visualizar toda la operación en forma segura, dichos sistemas de iluminación se podrán encender desde la timonera o desde el lugar donde se encuentre ubicado el sistema.

7. PRUEBAS DE OPERACIÓN.

Las embarcaciones destinadas a este servicio, antes de su habilitación en el área en la que pretendan realizar sus tareas, serán sometidas a las pruebas de operación bajo las condiciones hidrometeorológicas predominantes en dicha zona, en presencia de personal de esta Prefectura, conforme se expresa en el Agregado N° 4 a la presente Ordenanza.

8. CERTIFICACIÓN, RÉGIMEN DE INSPECCIONES Y REGISTRO.

A los efectos de la certificación y régimen de inspecciones, los plazos de validez para las visitas de reconocimiento y alcances de las inspecciones, serán equivalentes a los que se aplican a las embarcaciones habilitadas para el transporte de pasajeros. Asimismo todas las embarcaciones que sean destinadas a los servicios de practicaje, pilotaje, baquía y servicios complementarios de conformidad con las disposiciones del presente Agregado, cualquiera sea su tonelaje, deberán poseer un Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación (CNSN), que indique dicho servicio y la zona/área para la cual se encuentra certificada.

El Departamento Practicaje y Personal de la Navegación llevará un registro de las embarcaciones autorizadas a realizar este servicio.

Agregado N° 2 a la Ordenanza N° 4-17.

ESLORA TOTAL Y VELOCIDAD PARA EMBARCACIONES DESTINADAS A LOS SERVICIOS DE PRACTICAJE, PILOTAJE, BAQUÍA Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

ÁREA RÍO DE LA PLATA (Incluida Zona de Espera y Aljod definida en el Art. 4° del Decreto N° 2694/91).

Eslora: 21 m.
Velocidad: 14 Ns.

ÁREA RÍO PARANÁ, RÍO URUGUAY Y SUS RESPECTIVOS PUERTOS.

Eslora: 10 m.
Velocidad: 10 Ns.

ÁREA DE BAHÍA BLANCA

Eslora: 21 m.
Velocidad: 14 Ns.

ÁREA PUERTOS QUEQUÉN Y MAR DEL PLATA

Eslora: 13 m.
Velocidad: 10 Ns

ÁREA PUERTOS SAN ANTONIO ESTE Y DESEADO

Eslora: 16 m.
Velocidad: 12 Ns

ÁREA PUERTO PUNTA QUILLA

Eslora: 21 m.
Velocidad: 14 Ns

ÁREA PUERTO MADRYN Y SAN JULIÁN

Eslora: 12 m.
Velocidad: 14 Ns

OBSERVACIONES: En los puertos no incluidos en los párrafos precedentes, la eslora y velocidad mínima no serán menores a los valores establecidos en el punto 4.3 de la presente.

Agregado N° 3 a la Ordenanza N° 4-17.

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

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

Publicaciones	I	II	III	Observaciones
Cartas Náuticas (Para derrota habitual)	SI	SI	SI	
Código Internacional de Señales	SI	NO	NO	
Cuadro de Señales Salvavidas	SI	NO	NO	
Tablas de Mareas (para la zona de operaciones)	SI	NO	NO	
Instrumental	I	II	III	Observaciones
Equipo Transceptor VHF	SI (1)	SI	SI	(1) Contará con un segundo equipo independiente.
Radar	SI	SI	NO	
Barómetro	SI	NO	NO	
Compás magnético	SI	NO	NO	
Reloj de Mamparo	SI	NO	NO	
Limpiaparabrisas	SI	SI	SI	
Sonda ecoica	SI	SI(2)	SI(2)	(2) Puede reemplazar por sonda de mano.
AIS	SI	SI	SI	
Señalización	I	II	III	Observaciones
LinternadeMano3elementos(estanca con pilas de repuesto (3) y focos de emergencia (2))	2	2	2	
Megáfono	SI	SI	SI	
Reflector Orientable desde Timonera (HorizontalyVertical360Grados).	SI	SI	SI	
Salvamento	I	II	III	Observaciones.
Balsa inflable para el 100 % personas)	SI (3)	SI (4)	SI (4)	(3)Balsa de zafa hidrostática. (4) NO SOLAS Paquete "E" sin techo y sin provisiones. Acorde Ordenanza 3-01
Pirotecnia.	Acorde a Ordenanza 2-87.			
Chalecos Salvavidas tipo SOLAS	100 %	100 %	100 %	

Salvavidas guíndola luminosa)	Circulares(Con	4 (5)	2	2	(5) Dos Simples
----------------------------------	----------------	-------	---	---	-----------------

Lucha Contra Incendio.	I	II	III	Observaciones1
-------------------------------	----------	-----------	------------	-----------------------

DEROGADOPORORDENANZAN°03 /05

Lucha Contra Inundación	I	II	III	Observaciones
--------------------------------	----------	-----------	------------	----------------------

DEROGADOPORORDENANZAN°08/99

Amarre y Fondeo-	I	II	III	Observaciones
-------------------------	----------	-----------	------------	----------------------

SUPRIMIDOPORV.R.N°3/01

Hombre al Agua	I	II	III	Observaciones
-----------------------	----------	-----------	------------	----------------------

Bichero	SI	SI	SI
Cabo de Guía	SI	SI	SI
Dispositivo de rescate (Recuperación e izado de hombre al agua- tipo articulado)	SI	SI	SI

PRUEBAS DE NAVEGACIÓN COMPLEMENTARIAS Y MANIOBRAS OPERATIVAS

1. Indicación de condición de prueba de la embarcación.

Previo a la realización de la prueba se tomará registro de la condición de carga en la cual se encuentra la embarcación (Cantidad de personas pretendida a transportar – 100% Capacidad de combustible – 100% agua – 100% elementos carga personal equipaje a transportar en la posición habilitada).

2. Indicación de Condiciones Hidrometeorológicas.

Registro del Estado Hidrometeorológico: Durante la prueba se deberán describir las condiciones meteorológicas (Dirección e intensidad del viento) y del área de prueba (Corriente – velocidad aproximada de la corriente – sentido-altura aproximada de las olas y localización o zona de prueba (Canal, Río, Zona Marítima, Rada, etc.)

3. Itinerario General.

Descripción de fecha y hora de cada una de las pruebas, indicando distancias y maniobras realizadas

4. Descripción de la Prueba de Navegación.

4.1. Verificación de velocidad (v): Con carga completa, mar calmo y al 90 % de su potencia máxima continua registrando debidamente las RPM en la cual se alcanza dicha velocidad. En este sentido realizarán corridas a fin de determinar la velocidad resultante como el promedio de las marcaciones realizadas.

Se dejará registro de indicación de calado, velocidad, dirección del viento, corriente, rumbo, profundidad en la zona, revoluciones de los motores (tiempo que se mantuvo constante para la prueba) y velocidades alcanzadas por cada corrida, así como el método e instrumental utilizado para las mediciones.

Si se realiza en zonas con corriente, del mismo modo la velocidad resultante se determinará con el promedio de las corridas efectuadas aguas arriba y aguas abajo.

4.2. Maniobra para el desembarco: Se verificará la maniobra de mantenimiento de posición estable al punto donde se efectuará el desembarco del personal. Se tomara registro de 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.

4.3. Gobierno caída a ambas bandas, giro táctico: Para distintos regímenes de velocidad se realizarán evoluciones hacia ambas bandas, verificando el diámetro táctico mínimo exigido en el punto 4.10 del Agregado N°1 de la presente Ordenanza.

Para la verificación del diámetro táctico requerido y de las condiciones generales de gobierno se realizarán giros a babor y estribor, debiéndose registrar en cada caso: 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.

5. Rescate de hombre al agua y dispositivo de recuperación.

Se realizará maniobra de simulación de rescate de hombre al agua y prueba del dispositivo de recuperación indicado en el punto 6.1.1. del Agregado N°1 de la presente Ordenanza, la simulación consiste en arrojar un aro salvavidas, realizar la maniobra de aproximación al punto donde había ocurrido la caída supuesta del hombre al agua. Seguidamente, presentar el dispositivo de recuperación con la embarcación detenida y simular la recuperación.

6. Prueba de evacuación.

Con la totalidad de personas a bordo ubicadas en sus butacas se iniciará el zafarrancho de abandono debiendo en un tiempo no superior a los 3 minutos completar la colocación de los respectivos chalecos salvavidas, desplazamiento ordenado dispuesto y localización hasta el punto de reunión en condiciones de realizar el embarco a la balsa salvavidas o iniciar el abandono de la embarcación según corresponda.