



## **PREFECTURA NAVAL ARGENTINA**

### **DIRECCIÓN DE POLICÍA DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN**

#### **Disposición 36/2016**

Buenos Aires, 21/11/2016

Visto la presentación efectuada por la Dirección Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo dependiente de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, referente a las Terminales Portuarias de GNL en ESCOBAR y BAHIA BLANCA, solicitando la revisión de las Normas Particulares que regulan las navegaciones y sus operaciones, lo informado por el Departamento de Seguridad de la Navegación, y;

#### **CONSIDERANDO:**

Que la Disposición SNAV, NA9 N°: 009/09, prorrogada por la Disposición SNAV, NA9 N°: 010/11, establece las "Normas Particulares de Seguridad de la Navegación para los Canales de la Ría de Bahía Blanca - Maniobras de Amarre y Zarpada - Permanencia y Operaciones en el Muelle de Compañía MEGA S.A., de Buques dedicados al Transporte de Gas Natural Licuado (GNL)", cuyas generalidades figuran en el Anexo ALFA de dicha Disposición.

Que la Empresa YPF S.A. ha presentado los correspondientes estudios técnicos llevados a cabo por la consultora Internacional SIPO21 de la Ciudad de Madrid (España), por medio de los cuales se demostró la capacidad necesaria de potencia a punto fijo (BP - Bollard Pull) de acuerdo al tipo de remolcador, ya sea Azimutal (ASD) o del tipo Convencional, para el caso de una salida de emergencia tanto del buque Metanero como del Regasificador, todo ello en un Simulador Marítimo cuyo Software fue desarrollado por MARIN (MARITIME RESEARCH INSTITUTE of NETHERLANDS - Reino de los Países Bajos - Holanda).

Que del mencionado estudio surgió la factibilidad de reemplazar o agregar como opción de uso, al remolcador del tipo convencional de mayor potencia de su planta propulsora, toda vez que, sin dejar de reconocer el nivel superior de prestación que posee uno de características como el ASD, la labor desarrollada por el convencional para la tarea de estar "a órdenes" ante una contingencia, no resultaría en desmedro de la seguridad de la navegación.

Que en el presente año fueron desarrolladas nuevas pruebas de navegación y maniobras en el Simulador Marítimo de la consultora Internacional mencionada, a los fines de convalidar los resultados obtenidos oportunamente con relación a las capacidades necesarias de potencia de acuerdo al tipo de remolcador para el caso de una salida de emergencia, tanto del buque Metanero como del Regasificador, y mediante Informe Técnico SNAV, NA9 N° 042/2016 llevado a cabo por la División Navegación se concluyó que los resultados demostraron la posibilidad de introducir en la normativa vigente, la elección en la utilización del tipo de remolcador, es decir, Azimutal (ASD) o Convencional de acuerdo a su BP.

Que asimismo y de manera complementaria a las pruebas precedentemente señaladas, se efectuaron



navigaciones o corridas por las zonas con leves inflexiones en el tramo comprendido entre la Boya F° Rincón y la Boya 11 del Canal Principal de la Ría de Bahía Blanca, en condiciones hidrometeorológicas adversas, arribándose a la conclusión que resulta factible efectuar las navegaciones de ingreso y salida sin Práctico abordo, no solamente por tratarse de un trayecto donde no es obligatorio su uso, sino la experiencia adquirida en el período transcurrido desde su implementación en el año 2008 hasta el presente, y por otra parte, porque la reglamentación en vigor a través de la Ordenanza N° 04/00 (DPSN) establece la prohibición de cruces y/o adelantamientos entre buques cuyas mangas máximas excedan los 25 metros entre los pares de boyas 04 y 10, lo que garantiza estándares de seguridad apropiados para este tipo de buques.

Que se cuenta con la práctica suficiente para el tratamiento de este tipo de buques y operatorias, en base a la experiencia acumulada por los respectivos Capitanes y Prácticos con el conocimiento particular de la zona en que se llevan a cabo las operaciones en la terminal de marras y con la implementación de parámetros adicionales de seguridad con resultado satisfactorio, en lo relativo a las navegaciones y posteriores maniobras de atraque, permanencia y desatraque en un muelle donde se opera normalmente con GNL.

Que Artículo 39 inciso a) de la Ley 20.094 de la Navegación y el Artículo 302.0102 del REGINAVE (Decreto Nro. 4.516/73) establecen como atribución de esta Autoridad Marítima regular lo referente a la seguridad de la navegación, el amarre y el dictado de normas a las que tendrá que ajustarse cada puerto en particular.

Que la Navegación en Aguas de Jurisdicción Nacional es regulada por esta Autoridad Marítima acorde lo establecido en el Artículo 89 de la Ley 20.094 (De la Navegación) y el Artículo 5° de la Ley 18.398 (Ley General de la Prefectura Naval Argentina).

Por ello:

**EL DIRECTOR  
DE POLICÍA DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN  
DISPONE:**

**ARTÍCULO 1°** — Reemplazar los puntos del Anexo “ALFA” a la Disposición SNAV, NA9 N°: 009/09, prorrogada por la Disposición SNAV, NA9 N°: 010/11, por los que se detallan a continuación, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

4.5. Embarcar dos (2) Prácticos de Puerto a la altura de la Boya N°: 11.

6.2. Finalizada la maniobra de atraque y durante la permanencia del Regasificador amarrado a muelle, mantener un remolcador del tipo Azimutal con una potencia de tiro a punto fijo (Bollard Pull - BP) no inferior a 40 tons., o un remolcador del tipo Convencional con una potencia de tiro a punto fijo (Bollard Pull - BP) no inferior a 50 tons., a órdenes próximo a la terminal ante cualquier contingencia. No obstante, el remolcador del tipo Azimutal podrá participar de la maniobra de atraque o desamarre del buque Metanero.

El remolcador asignado a esta tarea deberá poseer la correspondiente certificación de la potencia de tiro a punto fijo (BP) expedida por una Sociedad de Clasificación reconocida por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS - International Association of Classification Societies).

7.2. Finalizada la maniobra de atraque y durante la permanencia del Metanero abarloado al





Regasificador, mantener un remolcador del tipo Azimutal con una potencia de tiro a punto fijo (Bollard Pull - BP) no inferior a 40 tons., o un remolcador del tipo Convencional con una potencia de tiro a punto fijo (Bollard Pull - BP) no inferior a 50 tons., a órdenes próximo a la terminal ante cualquier contingencia.

El remolcador asignado a esta tarea deberá poseer la correspondiente certificación de la potencia de tiro a punto fijo (BP) expedida por una Sociedad de Clasificación reconocida por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS - International Association of Classification Societies).

ARTÍCULO 2° — La presente Disposición entrará en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial de la Nación. Por la División Navegación, tómesese conocimiento, y efectúense las comunicaciones correspondientes a la Dirección de Operaciones (Servicio de Tráfico Marítimo) y a la Prefectura de Zona Mar Argentino Norte para su posterior remisión a la Dependencia Jurisdiccional, procediendo esta última a notificar a la Agencia Marítima que atienda al buque Regasificador y/o Metanero; Terminal Portuaria COMPAÑÍA MEGA S.A.; Empresas de Practicaje y de Remolcadores contratadas para los distintos servicios, etc. Cumplido, por la División mencionada archívese como antecedente. — HUGO GABRIEL CAFARO, Prefecto Mayor, Jefe Departamento Seguridad de la Navegación. — MARTIN PABLO RUIZ, Prefecto General, Director de Policía de Seguridad de la Navegación.

e. 29/11/2016 N° 90343/16 v. 29/11/2016

**Fecha de publicación:** 29/11/2016

